

urbanismo

COAM



REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID

Presente y futuro de las ciudades medias

Nº 6 ENERO 1989

DIRECCION
Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Avial

EDITOR
Luis Rodríguez-Avial

PRODUCCION Y DISEÑO
Carlos Aldeanueva
Mario García Martínez

ASESORAMIENTO PERIODISTICO
Alfonso Tulla

TRADUCCIONES Y ADMINISTRACION
Gloria Hernando

DISTRIBUCION Y SUSCRIPCIONES
Carmen Sansierra

DOCUMENTACION
Carmen Garrigues

CONTABILIDAD
J. Miguel Ramírez

PUBLICIDAD
Santiago del Valle
Margarita Caillemer

COLABORADORES
Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales
Joaquín Clusa
Alfonso Esteban
Javier Russinés
Miguel Durbán
José Clavero
César Cañedo-Argüelles
Manuel Valenzuela
Luciano Sánchez

FOTOGRAFIA
Salvador Rivera

DISTRIBUCION
Barquillo 12, 5.ª planta. 28004 Madrid
Teléf. 521 82 00. Ext. 220/221

IMPRESION
Técnicas Gráficas FORMA, S. A.
Rufino González, 14. 28037 Madrid

ISSN: 0213 - 9391
Depósito Legal: M-18.152-1988

Suscripción 1989:
Precio del ejemplar
(IVA incluido), 1.700 ptas.
Suscripción tres números
(IVA incluido), 5.000 ptas.
Extranjero, 6.500 ptas.

COLEGIADOS Y SUSCRIPTORES:
La revista se envía por correo.
Las reclamaciones caducan a los seis meses.

NOTA

En el anterior número (nº 5), dedicado a los planes urbanísticos de escala intermedia, figuró por error el nombre de Abel Enguita como editor del mismo, cuando debió aparecer el nombre de Fernando Nasarre.

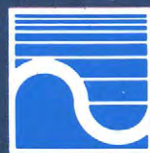
PORTADA

Plan General de Ordenación Urbana de Pontevedra.
Propuesta de Ordenación.

URBANISMO-COAM no se hace responsable de los criterios expuestos en las colaboraciones firmadas. Prohibida la reproducción total o parcial de los artículos contenidos en este número sin autorización previa.

En los climas donde es difícil la mera supervivencia un sistema de impermeabilización **intemper** dura tanto como el propio edificio donde se instala.

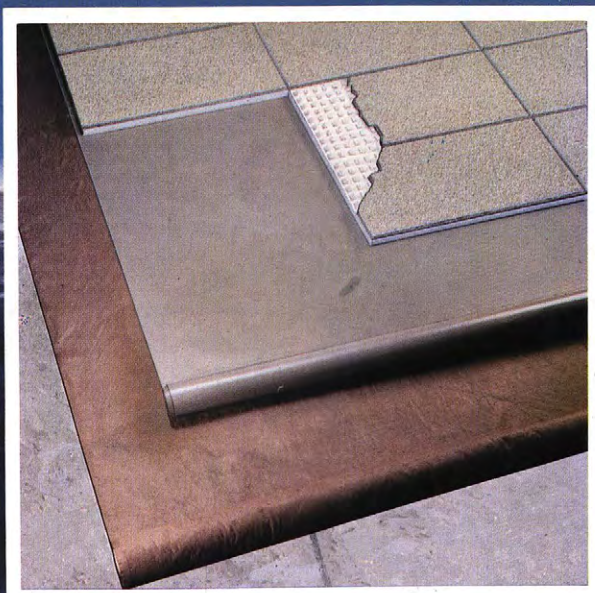
Quienes valoran la eficacia, saben que un alto precio no es siempre caro. Es más rentable lo que más dura.



intemper
española, s.a.

Central: Vinaroz, 38 - Tfnos. (91) 4157376 - 4157150
28002 MADRID - Télex 46121 MPER E - Fax (91) 4164459

intemper TF, con losas **FILTRON**
sistema integral de aislamiento, impermeabilización
y pavimento para cubiertas de grandes superficies



en ambientes duros
intemper dura

	4	EDITORIAL
Alfonso de Esteban y Alejandro López	6	PRESENTE Y FUTURO DE LAS CIUDADES MEDIAS El papel de las ciudades medias en España
Julio Vinuesa	17	La población de las ciudades medias españolas
Ramón Roger	28	Las ciudades medias en Cataluña
Luis Rodríguez-Avial	36	Presente y futuro de las ciudades medias europeas
Abel Enguita	47	La "madurez" de las nuevas ciudades americanas (I) "Greenbelt tiene ya 52 años"
José González-Cebrian y Luis Miguel Ferreira	57	CRONICA DE PLANES Plan General de Pontevedra: El parcelario como protagonista urbanístico
Juan A. Arechavaleta y Juan A. Uriarte	63	Normas subsidiarias municipales de Lejona
Juan Pecourt	69	Torrent. Propuesta para una ciudad cívica
Alfonso Peralta	74	Plan General de Ordenación de Marbella
Luis Moya	82	La ordenación de la Alameda de Sigüenza
Fernando Chueca	84	HISTORIA DEL URBANISMO CONTEMPORANEO ESPAÑOL Gustavo Fernández Balbuena
Luis Morell, Pedro Sanz, Francisco Perales y Luis M.ª Enríquez de Salamanca	95	NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA La gestión urbana en las ciudades medias
	96	PUNTO DE VISTA
	97	CRITICA DE LIBROS
	99	LIBROS RECIBIDOS

- **TECNOLOGIA**
- **SEGURIDAD**
- **SERVICIO**



Thyssen Boetticher S.A.



- **ASCENSORES**
- **ESCALERAS MECANICAS**
- **PLATAFORMAS ELEVADORAS**





En su condición de Agencia Gestora
de la Póliza Colectiva Colegial de,
RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL
contratada por el Colegio
Oficial de Arquitectos de Madrid
ofrece a todos los Sres. Colegiados
los servicios Técnicos y Jurídicos y de
Asesoramiento en el tema de la
responsabilidad civil que pueda derivar
del ejercicio profesional en la edificación,
cuyos Departamentos especializados
están gratuitamente a la disposición
de estos Asegurados.

ARBEO
Correduría de Seguros, S. A.

OFICINAS CENTRALES:

Francisco Gervás, 14. 28020 Madrid
Tels.: 279 89 23 - 270 91 97 - 270 54 22 - 270 81 42

OFICINAS PARA CATALUÑA

Aragón, 264. 2.º, 2.ª. 08007 Barcelona
Tels.: 215 30 27 - 215 31 62 - 215 32 18 - 215 33 06

Presente y futuro de las ciudades medias

Las ciudades medias están de moda. Bien sea porque hay un sentir generalizado en contra de la forma de vida en las grandes ciudades, bien porque aquéllas han resistido mejor que éstas la reciente crisis económica. A profundizar en esta actualidad de las ciudades medias se dedica el presente número de la revista.

Al hablar de ciudades medias, la primera cuestión que se plantea es la de su tamaño. En los países más desarrollados de la Comunidad Europea consideran que aquéllas comprenden cifras de población entre 50.000 y 200.000 habitantes, en tanto que en España —artículo de Alfonso Esteban— dichos límites se sitúan entre 20.000 y 100.000 habitantes. En cualquier caso, estas cifras deben considerarse como umbrales aproximados, porque lo que caracteriza a una ciudad media no es tanto el tamaño de su población sino su escala, su centralidad —es decir, su capacidad de generación de innovación y progreso—, y el tipo de vida que se desarrolla en función de éstas. Naturalmente que esa escala deberá encontrarse siempre en el entorno de los valores señalados, pues si no las ciudades medias dejarían de serlo y se convertirían en ciudades grandes o en pequeños pueblos.

Si las grandes ciudades son consideradas hoy, en buena medida, como inhumanas, en el otro extremo de la escala, la pequeña ciudad, aunque todavía ofrece calidades de vida interesantes, no presenta suficientes posibilidades de trabajo ni servicios capaces de retener a la población. Parece, por ello, que la consecución de una buena distribución de ésta, a lo largo y ancho del territorio, con una adecuada calidad de vida urbana, ha de basarse en la tipología de las ciudades medias, siempre que se evite el que éstas se vean contagiadas por el virus de las grandes ciudades.

Resulta interesante, desde un punto de vista comparativo, el análisis que realizan Alfonso Esteban y Julio Vinuesa en sus artículos sobre *El papel de las ciudades medias en España. Presente y futuro* y *La población de las ciudades medias*

españolas. Es evidente que la ordenación territorial de España, en el momento actual, se encuentra muy lejos de estar basada en un equilibrado reparto de ciudades medias por nuestra geografía. Notablemente significativo, al respecto, es el mapa de municipios españoles con presencia de ciudades medias, incluido en el primero de aquéllos, que demuestra gráficamente el mencionado desequilibrio actual.

Ni siquiera en Cataluña, donde este tipo de ciudad tiene mayor arraigo y tradición cultural, existe un verdadero sistema territorial basado en aquél, como se pone de relieve en el análisis de Ramón Roger i Casamada sobre las circunstancias históricas en que se han desarrollado las ciudades medias catalanas. Por todo ello, se tiene la intención de volver sobre este tema en el próximo núm. 8 de la revista, en el que la sección monográfica se dedicará al futuro del planeamiento regional.

En octubre de 1989 se celebró en la ciudad holandesa de Den Bosch un seminario internacional sobre *Desafíos para las ciudades medias*. El momento actual de las mismas, al menos en lo que concierne a Europa, se definió en aquél por las siguientes circunstancias, de las que se hace eco el artículo de Luis Rodríguez-Avial:

- Atravesamos por un momento excitante y de gran desafío de cara a su futuro.
- Su evolución más reciente, en residencia y empleo, se ha producido desde sus propios recursos.
- En comparación con las grandes ciudades, se encuentran en posición favorable, a corto y medio plazo, simplemente en razón de su propia escala.
- No obstante, también se enfrentan con problemas en materia de desarrollo económico, empleo, tráfico y finanzas.

A partir de las mismas, en el desarrollo del seminario se obtuvieron una serie de conclusiones, entre las que cabe destacar el hecho de que la expansión está dando paso a la reestructuración urbana, y, en consecuencia, al no perseguirse

PRESENT AND FUTURE OF THE MEDIUM-SIZED CITIES

Medium-sized cities are in fashion, either because there is a generalized feeling against the way of life in the big cities or because the former have withstood the recent economic crisis better than the latter. The present edition of the magazine is devoted to analysing the current situation of the medium-sized cities.

When talking about medium-sized cities, the first point to be raised is in fact their size. In the more advanced Common Market countries, they are considered as having population figures of between 50,000 and 200,000 inhabitants, while in Spain —according to the article by Alfonso Esteban— the limits are placed at between 20,000 and 100,000 inhabitants. At any event, these figures should be taken as approximate threshold levels because what characterizes a medium-sized city is not so much the size of its population, but rather its scale, its function as a centre —in other words its ability to generate innovations and progress—, and the lifestyle that develops as a result of these features. Of course, this scale must always be in the range of the markers referred to above otherwise these cities would no longer be medium-sized and would become either large cities or small towns.

While to a large extent large cities are nowadays considered as being inhuman, at

the other end of the scale, small towns, although the quality of life they offer is still attractive, have neither sufficient work possibilities nor services capable of retaining the population. It seems, therefore, that a good, nationwide population distribution with a suitable quality of urban life must be based on the medium-sized cities spread around the country. The analyses made by Alfonso Esteban and Julio Vinuesa in their articles on "The role of the medium-sized cities in Spain, Present and Future", and "The Populations of the Spanish Medium-Sized Cities" are comparatively interesting. It is obvious that, at the present time, the Spanish planning schemes are far from being based on a suitable balance of medium-sized cities spread around the country. With regard to this point, a particularly significant detail is the map of Spanish municipalities, with medium-sized cities, which is included in the first of these articles and provides a graphic insight into this lack of balance.

Not even in Catalonia, where this type of city is more deeply rooted and has a greater cultural tradition, does there exist a real planning system based on it. This is clearly shown in Ramón Roger i Casamada's analysis of the historical circumstances in which the medium-sized cities of Catalonia have been developed.

It would be a good idea, therefore, to come back to this subject in the next copy of the magazine, the monographic section of which will be devoted to the future of regional planning.

In October 1988, there was held in the Dutch city of Den Bosch an international seminar on the subject of "Challenges for Medium-Sized Cities". The present situation of the latter, at least as far as Europe is concerned, was defined in the following way, which is also reflected in the article by Luis Rodríguez-Avial:

— they are going through an exciting period which is a great challenge with a view to their future

— their most recent developments, as regards living and work, have been brought about from their own resources

— in comparison with large cities, they are in a favourable position in the short and medium term, simply because of their scale.

— nevertheless, they are also up against the problems posed by economic development, employment, traffic and finance.

During the course of the seminar, several conclusions were drawn from the above points and from among these one ought to mention the fact that expansion is giving way to urban replanning and, as a result, since a greater

ya un mayor crecimiento, el acento ha de recaer sobre la calidad. Es por ello que las ciudades medias están demandando hacia el futuro un "desarrollo cualitativo".

En relación con este objetivo, cabe preguntarse por la clase de planeamiento más adecuada al mismo, así como el tipo de instrumentación y gestión consecuente.

El "desarrollo cualitativo" se entiende caracterizado por la recuperación de un urbanismo en el que pudieran tener lugar todas las funciones urbanas, convenientemente mezcladas, lo que permitiría una evolución armónica de las ciudades medias. Para ello se deberían reforzar las acciones dirigidas a promover la renovación de la mayor parte de este tipo de ciudades. Esta política, cuyo eje inicial ha sido básicamente una renovación del hábitat, se ha de centrar, en el futuro, sobre todo cuanto pueda participar en la rehabilitación del tejido urbano y de su estructura. Se trata, en definitiva, de reestructurar, sanear y rehabilitar los distintos barrios, de forma tal que se promueva su función social y económica en el respeto a sus características arquitectónicas y culturales propias.

¿El planeamiento que se viene desarrollando en España, responde a estas características? Para mejor ayudar a la búsqueda de la respuesta a este interrogante, la sección de Crónica de Planes incluye algunos de los trabajos más recientes sobre ciudades medias españolas —Pontevedra, Lejona, Torrent y Marbella—.

La concepción urbanística de la mayoría de los planes generales y normas subsidiarias, redactados en la presente década, permite sostener que aquélla se encuentra en el buen camino, pues los criterios adoptados favorecen claramente, a nuestro juicio, un "desarrollo cualitativo". Como afirman Solá-Morales y Parcerisa en el núm. 4 de Estudios Territoriales, "hay, en la experiencia española de los últimos diez años, elementos de tendencia hacia un urbanismo más urbano... Los nuevos planes generales, con sus limitaciones y defectos, han abierto brechas en el burocratismo anterior y han planteado nuevas

fronteras al diseño urbano... Quizá sea en las ciudades menores donde esta virtualidad haya sido mayor y más aprovechada".

Entre las conclusiones obtenidas en Den Bosch, se otorgó la mayor importancia a la necesidad de apoyar la consecución del "desarrollo cualitativo" en la colaboración, cada vez más estrecha, entre los sectores público y privado. El seminario consideró al *Public-Private-Partnership* (PPP) —asociación o consorcio entre entes públicos y privados— como el instrumento de gestión y ejecución con más futuro de cara al principal objetivo señalado para las ciudades medias.

En España, las especiales circunstancias políticas de los últimos cincuenta años han impuesto, a lo largo del período denominado de "la transición", un aparente sentimiento social contrario a la empresa privada, del que han participado en buena medida las distintas administraciones públicas. A lo largo de la presente década el empresario español ha tenido que empezar por "hacerse perdonar" el serlo. Hoy, en 1989, parece que la situación descrita está ya prácticamente superada.

Así pues, no existe tradición de colaboración entre los sectores público y privado en la intervención sobre nuestras ciudades. Las iniciativas que hoy empiezan a manifestarse en este sentido no pasan de ser primeros pasos en los que se presentan importantes retrocesos, como el habido recientemente en Madrid al declarar desierto el concurso sobre el Campo de las Naciones.

Ahora bien, si este tipo de fórmulas se está utilizando con éxito en las ciudades medias de los países más adelantados de nuestro entorno geográfico, ¿por qué no ha de ser posible también en España cuando ya nos hemos incorporado con plenitud a la Comunidad Económica Europea?

URBANISMO/COAM apuesta claramente por instrumentos de colaboración entre los sectores público y privado. Pensamos que nuestras ciudades medias y el urbanismo como ciencia, saldrán, en definitiva, beneficiados.

growth rate is no longer being pursued, the accent is to be placed on quality. It is for this reason that the medium-sized cities are demanding a "qualitative development" for the future.

With regard to this objective, the question of the most suitable type of planning schemes ought to be raised, as well as the resulting organization and management.

By "qualitative development" one is to understand the recovery of a type of town planning in which all urban functions, appropriately combined, may take place, thus allowing the medium-sized cities to evolve in a harmonious way. With this end in mind, all those steps aimed at renewing most of these cities should be made firmer. This policy, which was initially based on a renewal of the habitat, should be centered in the future on everything that can help to restore the urban fabric and its structure. In short, it is a question of restructuring, reorganizing and restoring the different areas in such a way that their social and economic functions are furthered whilst at the same time respecting their particular architectural and cultural features.

Do the planning schemes that are being developed in Spain fit in with these characteristics? In order to help find the answer to this question, the plan register section includes some of the most recent work done on

medium-sized cities in Spain —Pontevedra, Lejona, Torrent and Marbella.

The development concepts of most of the general plans and subsidiary regulations drawn up during the present decade make it possible to affirm that they are following the right course since, in our opinion, the criteria that have been adopted clearly favour a "qualitative development". As Solá-Morales and Parcerisa point out in edition no. 4 of Estudios Territoriales, "In Spain's experience over the last ten years there have been elements tending towards a more urban type of town planning... The new general plans, with their limits and drawbacks, have cut through the former red tape and have opened up new frontiers in urban design... Perhaps it is in the smaller cities where this possibility has been greater and better exploited".

Among the conclusions reached in Den Bosch, the greatest importance was attached to supporting efforts to obtain a "qualitative development" through the ever closer collaboration between the public and private sectors. The seminar considered the Public-Private Partnership (PPP) —an association or consortium of public and private bodies— as being the most likely means of getting results in the pursuit of the objectives mentioned above for medium-sized cities.

The special political circumstances of Spain over the last fifty years have brought about, during the so-called "transitional" period, an apparent tendency in society against private companies, and which has been shared to a quite a large extent by the various public administration bodies. Throughout the present decade, Spanish entrepreneurs have had to begin by "seeking forgiveness" for being what they are. Today, in 1989, it seems as though this situation has been practically overcome.

In short, there is no collaboration tradition between the public and private sectors as regards performing work on Spanish cities. The initiatives that are beginning to appear in this direction are no more than first steps which sometimes become long strides backwards, as recently happened in Madrid when the contest for the Campo de las Naciones was declared void. The question is, if this type of formula is being successfully employed for medium-sized cities in the more advanced countries of our geographical area, why can it not also be possible in Spain now that we have become full members of the EEC. "Urbanismo/COAM" is clearly in favour of any means of collaboration between the public and private sectors. We believe that the Spanish medium-sized cities, town-planning as a science and society itself will be grateful for this.

El papel de las ciudades medias en España

Presente y futuro

Alfonso de Esteban y Alejandro López

INTRODUCCION

Desde diversos puntos de vista se manifiestan opiniones sobre la necesidad de un debate sobre cómo debe ser la ciudad del mañana y cuáles serían los medios mejores para "vivir en la ciudad". En este sentido existe un consenso sobre los cambios que se han producido en los espacios

urbanos, así como el hecho de que éstas no están cumpliendo (o cumplen en menor medida) su función de integración de los ciudadanos, el rol de ser centros de progreso económico, cultural y social.

Por todo ello, están surgiendo planteamientos sobre cuál debería ser

el papel que las ciudades, —especialmente las ciudades medias— pueden desempeñar en el futuro.

El proceso de concentración urbana acaecido en los últimos años ha llevado a la acumulación de recursos en las grandes áreas metropolitanas y



Vista aérea de Palencia.

en las áreas urbanas de mayor tamaño.

Actualmente, todos los países, tanto los industrializados como los en vías de desarrollo y aun los subdesarrollados, se enfrentan, en mayor o menor grado, a los problemas planteados por un constante aumento de la población que vive en las ciudades de mayor entidad.

Este incremento de la tasa de urbanización ha dado lugar a problemas ambivalentes:

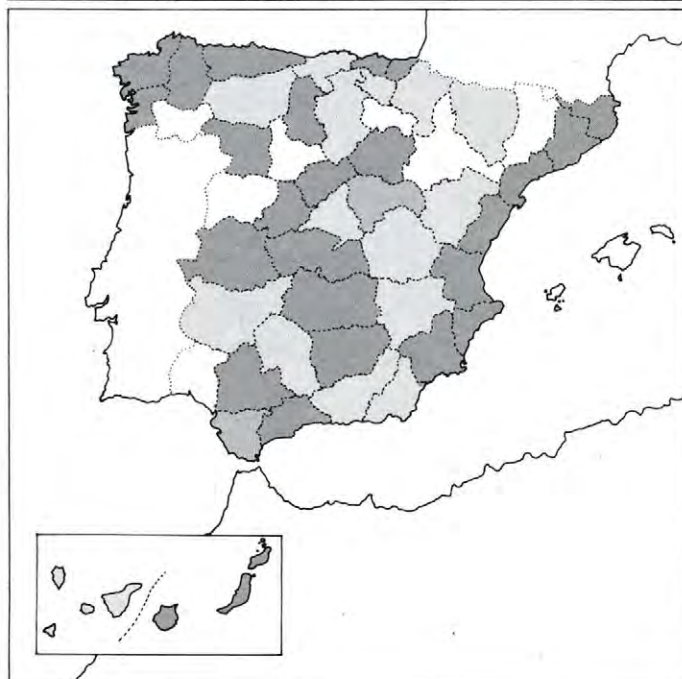
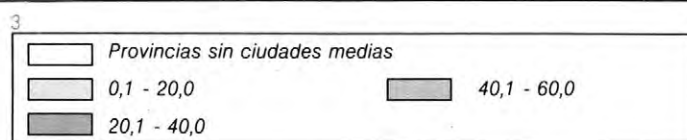
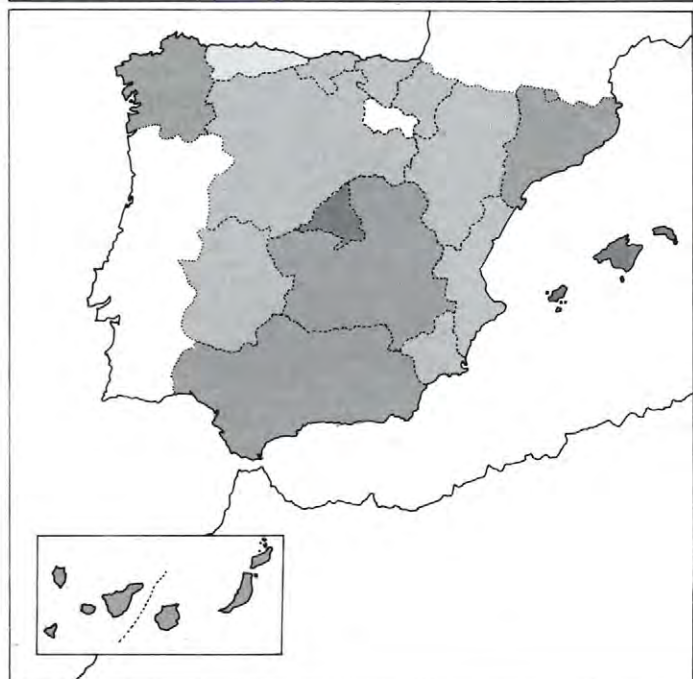
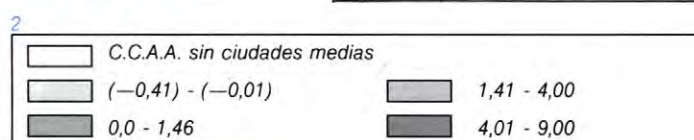
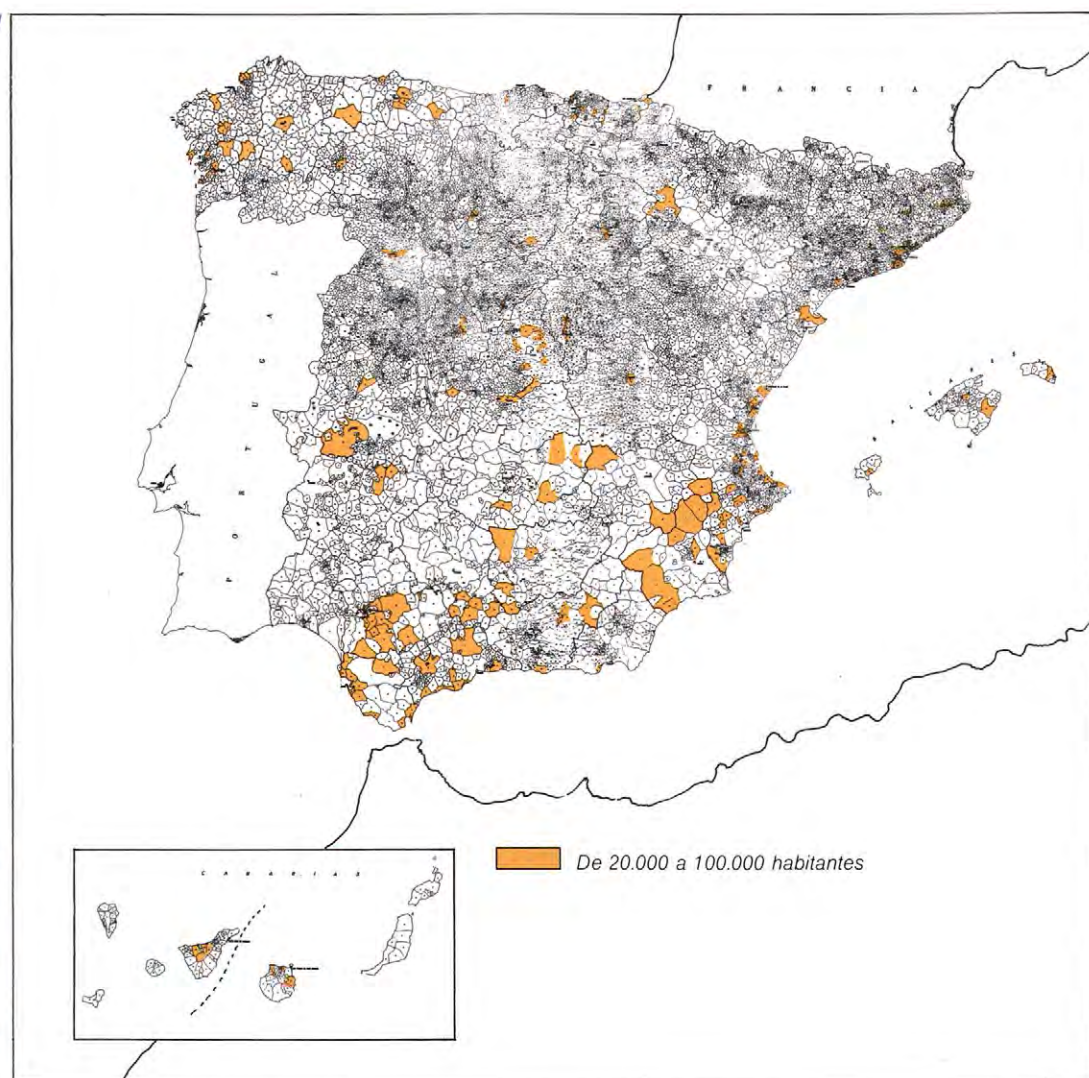
— Por un lado, hay que hacer frente a las demandas de equipamiento y servicios de todo tipo que trae consigo este incremento de población, y a los problemas derivados de la congestión y

aumentos de los costes económicos y sociales de las grandes ciudades, para tratar de evitar la pérdida de calidad de vida en éstas.

— Por otro lado, el incremento de la tasa de urbanización significa el abandono, en muchos casos masivo, de zonas preferentemente rurales, con



Vista aérea de Cáceres.



lo que se acentúan los desequilibrios territoriales entre las regiones de un país.

Para hacer frente a este fenómeno de concentración por un lado y desertización por otro, se ha planteado en algunos países de Europa Occidental la posibilidad de reducir las grandes diferencias socio-económicas inter e intrarregionales, potenciando núcleos de población de tamaño intermedio. En algunos de estos países hay legislaciones específicas que tratan de poner freno al crecimiento de las grandes metrópolis, favoreciendo y promoviendo el desarrollo de las ciudades medias.

El caso francés, que es el más significativo y el más próximo, se empieza a plantear este problema a partir de los años sesenta. A partir de ese año, tuvo lugar la primera fase, la *política de equilibrio de las metrópolis* y la segunda fase, comenzó en 1971 y es la que se conoce como *política de las ciudades medias*.

Se puede señalar que las causas que han hecho posible abordar esta nueva dimensión del urbanismo, en torno a las ciudades medias, han sido —al menos en el caso francés— las siguientes:

- El cambio que se produce en materia de equipamientos públicos en los años sesenta, el llamado “tirón terciario” que crea nuevos empleos y ha inducido otras actividades (construcción de viviendas y servicios privados).
- Expansión de la motorización privada haciendo más accesibles las ciudades medias, ampliando su influencia en detrimento de las pequeñas ciudades y de los asentamientos rurales.
- Implantación de industrias en relación con los nuevos empleos.
- Costes de urbanización menos elevados y un marco de calidad de vida más agradable que el de las grandes aglomeraciones urbanas.

DEFINICION DE CIUDAD MEDIA

Uno de los principales problemas con que nos encontramos es el de precisar claramente los criterios de definición de lo que se entiende por *ciudad media*. En primer lugar, se plantea la determinación de la unidad de análisis; el término ciudad no es un concepto administrativo, sino sociológico. La ciudad podrá ser, según los casos, el propio municipio, el núcleo mayor de éste u otras entidades de población.

Una vez fijada la unidad queda por fijar el intervalo poblacional en el que pueden incluirse las ciudades medias.

En efecto, la ciudad media dependerá de las distintas dimensiones del conjunto de los elementos del sistema urbano en estudio y no será análogo el tamaño de una ciudad media en España que el de una ciudad media en Inglaterra, en Estados Unidos o en Africa.

Por lo que se refiere a las dimensiones de los municipios que pudieran ser considerados medios, se ha estudiado la experiencia de otros países de Europa occidental que denominan ciudades medias a los municipios comprendidos entre 20.000 y 200.000 habitantes, ciudades que pueden cumplir las funciones necesarias para reducir los desequilibrios del sistema urbano nacional.

El caso francés reduce el tamaño de la población de lo que entiende por ciudades medias, a una dimensión que oscila entre los 20.000 y 100.000 habitantes. Además, exige que la ciudad media debe estar dotada de una calidad urbana que garantice una zona de influencia reconocida y que preste estos servicios a un área circundante suficientemente importante.

Por lo que respecta al caso español, se puede señalar, a grosso modo, que existen cinco ámbitos de asentamientos urbanos:

- Áreas metropolitanas.
- Capitales de provincia.
- Ciudades medias.
- Núcleos urbanos de menos entidad.
- Áreas rurales.

Los criterios utilizados para delimitar estos asentamientos urbanos han sido muy diversos. El Instituto Nacional de Estadística utiliza el criterio tripartito poblacional para jerarquizar los municipios españoles. Aquellos de menos de 2.000 habitantes son definidos como rurales, de 2.000 a 10.000 habitantes como semi-urbanos y más de 10.000 habitantes como urbanos.

Para delimitar áreas metropolitanas se ha seguido la teoría del profesor Davis aplicada por la extinguida Dirección General de Urbanismo.

El problema aparece, fundamentalmente, cuando se trata de definir qué se entiende por ciudad media en España.

Ante esta situación, hemos adoptado el criterio poblacional manejado por el Ministerio de Ordenación del Territorio francés que asumió un documento aprobado por el Consejo Económico y Social en 1973, según el cual la variable poblacional consiste en definir como ciudad media la comprendida entre los 20.000 y 100.000 habitantes.

OBJETIVOS Y FUNCIONES

Las funciones fundamentales que deberán cumplir este tipo de ciudades para cubrir los objetivos de una política de promoción de ciudades medias, dentro de un programa de desarrollo regional y de ordenación del territorio, son, a grandes líneas, las siguientes:

- Ofrecer los empleos suficientes para acoger a la población rural del entorno y absorber la de los núcleos urbanos saturados. Facilitar las condiciones de vida, educación, sanidad, ocio y, muy especialmente, vivienda.
- Por otra parte, las ciudades medias tendrán un papel muy importante que desempeñar en relación con su entorno, especialmente con el espacio rural. La función que la ciudad media tiene que cumplir respecto a los núcleos rurales sería la de contribuir a la rehabilitación económica y social del espacio rural, con el fin de evitar al máximo su despoblamiento.

El objetivo principal de una política de promoción de las ciudades medias es, primordialmente, el potenciar los empleos, equipamientos y servicios necesarios en su área de influencia, con el fin de reducir al mínimo los movimientos migratorios campo-ciudad. Este objetivo fundamental, que se podría denominar de “fijación de la población en sus lugares de origen o en los lugares más próximos”, serviría para conseguir los dos fines fundamentales de esta política:

- Limitar el crecimiento de las grandes áreas metropolitanas y grandes ciudades.
- Contribuir al desarrollo de la economía de las regiones en que están localizadas.

Se suele señalar que las funciones que deben cumplir las ciudades medias son:

1. Ofrecer empleos a la población rural, estimulando la creación de puestos de trabajo en la industria y especialmente en el sector terciario.
2. Ofrecer viviendas y equipamientos colectivos.
3. Satisfacer la demanda de educación, formación profesional y todos los servicios sociales y culturales.
4. Facilitar eficientes medios de transporte y comunicaciones.
5. Fomentar el desarrollo endógeno en todos los sectores.

CUADRO Nº 1.

DISTRIBUCION DE LA POBLACION DE LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS (DE 20.000 - 100.000 HABITANTES) POR COMUNIDADES AUTONOMAS Y PROVINCIAS. AÑOS 1970-81-87

POBLACION DE DERECHO				POBLACION DE DERECHO				POBLACION DE DERECHO			
	1970	1981	1987		1970	1981	1987		1970	1981	1987
ANDALUCIA				CASTILLA-LA MANCHA				CASTILLA Y LEON			
Almería:				Carmona	24.599	22.887	24.029	Albacete:			
Dalías	21.304	32.999	*	Dos Hermanas	39.677	57.548	67.330	Almansa	—	20.377	21.720
Ejido, El	*	*	37.154	Ecija	36.106	34.703	35.434	Hellín	22.368	23.154	24.487
Roquetas de Mar	—	—	22.555	Lebrija	22.212	25.367	28.313	Villarrobledo	20.301	20.172	20.829
TOTAL	21.304	32.999	59.709	Marchena	21.180	▽	▽	TOTAL	135.731	63.703	67.036
Cádiz:				Morón de la Frontera	30.029	27.986	28.653	Ciudad Real:			
Algeciras	79.997	85.390	97.601	Osuna	21.466	▽	▽	Alcázar de San Juan	26.635	25.541	26.302
Arcos de la Frontera	26.714	25.168	26.915	Los Palacios y Villafranca	—	24.349	28.244	Ciudad Real	41.036	50.151	55.072
Barbate de Franco	20.780	20.806	22.221	San Juan de Aznalfarache	20.201	22.465	21.241	Puerto Llano	53.674	50.150	51.755
Chiclana de la Frontera	27.615	36.492	42.226	Utrera	36.364	38.097	41.021	Tomelloso	26.438	27.134	28.344
La Línea de la Concepción	52.749	56.609	59.260	Coria del Río	—	—	21.537	Valdepeñas	24.512	25.059	25.337
El Puerto de Santa María	40.849	55.748	61.032	Rinconada, La	—	—	20.289	TOTAL	150.235	178.035	186.810
Puerto Real	—	23.890	28.141	TOTAL	307.712	324.553	392.085	Cuenca:			
Rota	—	20.559	21.583	ARAGON				Cuenca	33.571	40.007	41.407
San Fernando	57.235	72.103	80.791	Huesca:				TOTAL	33.571	40.007	41.407
Sanlúcar de Barrameda	41.913	48.390	53.566	Huesca	31.552	41.455	40.949	Guadalajara:			
San Roque	—	—	21.497	TOTAL	31.552	41.455	40.949	Guadalajara	31.640	55.137	59.492
TOTAL	347.852	445.155	514.833	Teruel:				TOTAL	31.640	55.137	59.492
Córdoba:				Teruel	22.100	25.935	27.475	Toledo:			
Baena	20.073	▽	▽	TOTAL	22.100	25.935	27.475	Talavera de la Reina	46.412	64.840	67.680
Cabra	20.722	20.073	20.185	Zaragoza				Toledo	44.190	54.335	58.297
Lucena	27.978	30.105	31.243	ASTURIAS				TOTAL	90.602	119.175	125.977
Montilla	22.469	21.779	22.188	Aller	23.258	20.005	20.054	Avila:			
Priego de Córdoba	21.541	20.101	20.788	Avilés	82.433	87.996	86.858	Avila	30.080	40.173	44.221
Puente Genil	26.701	26.215	26.961	Cangas Narcea	20.185	20.037	20.162	TOTAL	30.080	40.173	44.221
TOTAL	139.484	118.273	121.365	Castro Urdiales	—	20.425	22.079	Burgos:			
Granada:				Langreo	59.465	56.347	53.889	Aranda de Duero	—	27.849	28.676
Baza	20.199	20.896	20.682	Luarca	—	20.132	▽	Miranda de Ebro	34.092	37.026	35.892
Guadix	—	20.218	20.286	Mieres	65.923	58.718	57.532	TOTAL	34.092	64.875	64.568
Loja	21.865	20.007	21.883	San Martín del Rey Aurelio	27.815	25.761	25.260	León:			
Motril	32.053	40.506	44.882	Siero	36.332	40.350	42.297	Ponferrada	46.614	53.763	59.399
TOTAL	74.117	101.627	107.733	Tineo	—	20.076	▽	TOTAL	46.614	53.763	59.399
Huelva:				TOTAL	395.061	369.847	328.131	Palencia:			
Huelva	96.347	—	—	BALEARES				Palencia	56.816	71.716	75.951
TOTAL	96.347	—	—	Mallorca:				TOTAL	56.816	71.716	75.951
Jaén:				Ibiza	—	25.393	27.685	Salamanca			
Alcalá la Real	22.024	20.802	20.410	Inca	—	20.747	21.867	Segovia:			
Andújar	32.038	35.475	36.027	Mahón	—	21.860	22.028	Segovia	40.816	50.759	53.849
Jaén	77.317	95.783	—	Manacor	23.071	24.208	24.397	TOTAL	40.816	50.759	53.849
Linares	51.883	55.122	57.426	TOTAL	23.071	92.208	95.977	Soria:			
Martos	21.666	22.041	22.036	CANARIAS				Soria	24.455	30.326	31.507
Ubeda	28.398	29.038	30.720	Las Palmas:				TOTAL	24.455	30.326	31.507
TOTAL	233.326	258.261	166.719	Arrecife	21.135	28.864	33.272	Valladolid			
Málaga:				Arucas	24.096	25.827	27.340	Zamora:			
Antequera	41.276	35.765	40.844	Ingenio	—	20.624	21.499	Zamora	48.691	58.560	60.708
Coin	20.470	20.958	20.258	Telde	43.316	62.509	75.106	TOTAL	48.691	58.560	60.708
Estepona	21.025	23.542	28.261	Galdar	—	—	20.909	CATALUÑA			
Fuengirola	—	29.160	35.229	TOTAL	88.547	137.824	178.126	Barcelona:			
Marbella	29.253	60.172	75.351	Santa Cruz de Tenerife:				Barberá del Vallés	*	28.861	30.008
Ronda	30.387	30.762	32.556	Icod de los Vinos	24.949	20.231	21.867	Cornellá de Llobregat	76.387	91.563	86.971
Vélez-Málaga	42.914	41.937	51.132	La Laguna	77.704	—	—				
Benalmádena	—	—	20.454	La Orotava	26.947	31.520	35.528				
Mijas	—	—	25.048	Puerto de la Cruz	22.009	21.353	25.418				
TOTAL	185.325	242.296	329.133	Los Realejos	22.525	26.860	28.175				
Sevilla:				TOTAL	174.134	99.964	110.988				
Alcalá de Guadaira	33.593	45.577	50.567	CANTABRIA							
Camas	22.285	25.574	25.427	Santander:							
				Torrelavega	43.362	56.490	58.885				
				TOTAL	43.362	56.490	58.885				

* No aparece en el censo de ese año.

POBLACION DE DERECHO			
	1970	1981	1987
Esplugues de			
Llobregat	29.472	46.079	47.598
Gava	23.834	33.624	33.076
Granollers	30.144	45.348	48.380
Igualada	27.935	31.532	31.107
Manresa	58.110	67.007	65.285
Mataró	73.125	97.008	—
Mollet del Vallés	20.332	35.480	38.565
Moncada y Reixach	22.209	25.625	26.093
Prat de Llobregat	36.346	60.419	63.411
Premià de Mar	—	20.034	20.399
Ripollet	20.152	26.133	25.890
Rubí	24.485	43.839	47.069
S. Adrián de Besós	24.563	36.397	34.673
S. Baudilio de			
Llobregat	48.840	72.926	76.008
San Cugat del Vallés	20.490	30.633	35.784
San Feliu de			
Llobregat	21.736	38.004	37.626
San Juan D'Espi	—	25.309	24.072
Sant Vicenc dels			
Horts	—	—	20.465
Cerdanyola del			
Vallés	20.212	50.585	53.968
Vich	25.702	30.155	28.609
Vila de Cans	24.401	43.358	45.423
Villafranca del			
Penedés	—	25.025	26.665
Villanueva y Geltrú	35.926	43.833	45.258
Castelldefels	—	24.697	28.209
TOTAL	664.401	1.079.474	1.020.612
Gerona:			
Blanes	—	20.353	22.781
Figueras	22.052	30.412	32.035
Gerona	47.747	86.624	67.447
Olot	21.363	25.072	25.771
Salt	—	—	21.351
TOTAL	91.162	162.461	169.385
Lérida:			
Lérida	88.897	—	—
TOTAL	88.897	—	—
Tarragona:			
Reus	59.904	79.245	81.816
Tarragona	77.276	—	—
Tortosa	46.695	31.188	28.862
TOTAL	183.875	110.433	110.678
EXTREMADURA			
Badajoz:			
Don Benito	26.718	27.804	28.829
Villanueva de la			
Serena	—	—	23.827
TOTAL	64.871	68.831	104.881
Cáceres:			
Cáceres	55.341	65.758	69.770
Plasencia	26.051	31.201	32.902
TOTAL	81.392	96.959	102.672
GALICIA			
La Coruña:			
Carballo	25.166	25.713	27.098
El Ferrol	80.194	87.691	86.329
Narón	21.756	29.152	30.333
Ribeira	22.678	24.542	25.306
Santiago	62.270	82.404	86.818
TOTAL	212.064	249.502	255.884

POBLACION DE DERECHO			
	1970	1981	1987
Lugo:	63.604	72.574	77.047
Monforte de Lemos	—	26.257	20.496
TOTAL	63.604	98.831	97.539
Orense:			
Orense	73.145	94.346	—
TOTAL	73.145	94.346	—
Pontevedra:			
Cangas	—	21.983	22.488
La Estrada	29.382	27.322	25.876
Lalin	20.361	▽	20.296
Marín	20.361	23.178	23.552
Pontevedra	52.562	64.184	67.314
Redondela	22.767	27.529	27.550
Vilagarcía de Arosa	25.238	30.199	32.037
TOTAL	170.484	194.395	219.113
MADRID			
Madrid:			
Alcalá de Henares	57.354	—	—
Alcobendas	25.074	63.731	71.542
Alcorcón	43.073	—	—
Aranjuez	28.726	35.619	37.079
Arganda	—	22.032	24.365
Coslada	—	53.730	65.598
Fuenlabrada	—	78.096	—
Getafe	63.396	—	—
Leganés	56.279	—	—
Parla	—	56.318	64.546
Pozuelo de Alarcón	—	29.756	36.551
S. Sebastián de los			
Reyes	—	39.950	50.531
Torrejón de Ardoz	21.031	75.599	81.658
Colmenar Viejo	—	—	30.238
Collado Villalba	—	—	20.937
Pinto	—	—	20.474
Majadahonda	—	—	29.756
Las Rozas	—	—	22.255
S. Fernando de			
Henares	—	—	23.337
TOTAL	297.933	477.683	578.957
MURCIA			
Murcia:			
Aguilas	—	20.809	23.162
Alcantarilla	20.070	24.617	27.454
Caravaca de la Cruz	—	20.455	22.825
Cieza	26.089	30.327	30.419
Jumilla	20.268	20.663	20.840
Lorca	60.286	61.879	65.617
Molina de Segura	23.579	31.515	35.402
Yecla	20.816	25.307	26.574
TOTAL	171.108	235.572	252.293
NAVARRA			
Navarra:			
Tudela	21.121	24.953	26.267
TOTAL	21.121	24.953	26.267
LA RIOJA			
Logroño:			
Logroño	82.821	—	—
TOTAL	82.821	—	—
VALENCIA			
Alicante:			
Alcoy	61.061	65.396	66.312
Benidorm	—	24.787	34.831
Crevillente	—	20.940	21.748

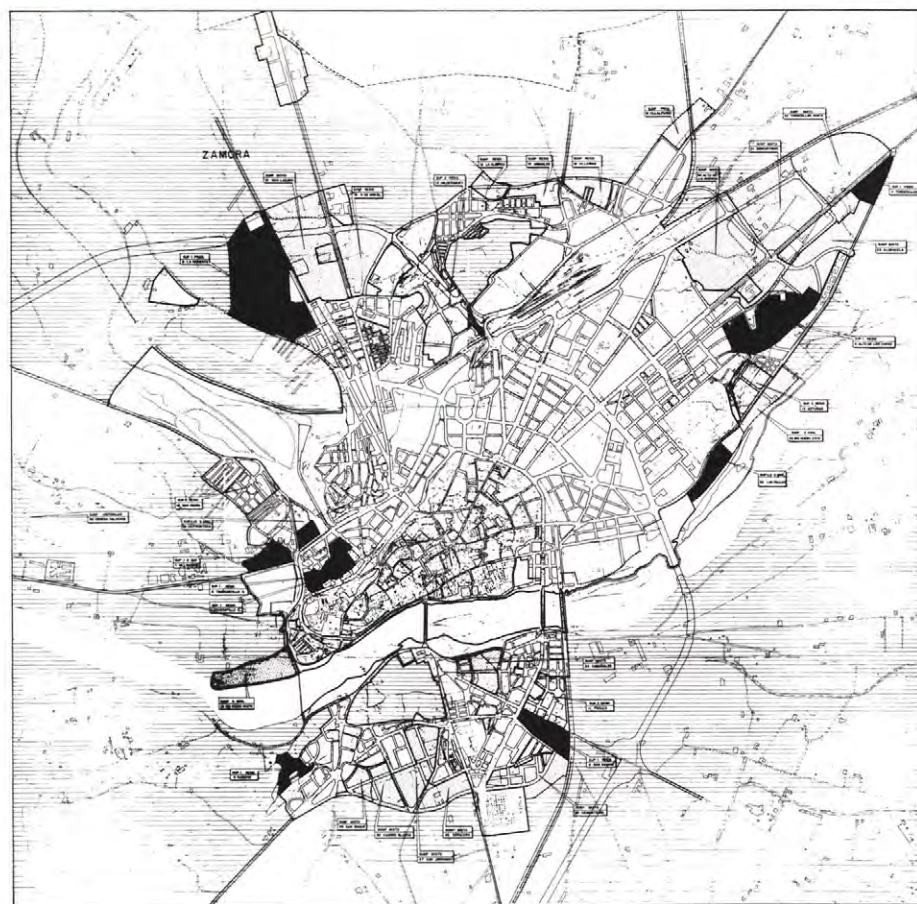
POBLACION DE DERECHO			
	1970	1981	1987
Denia	—	21.912	23.182
Elda	41.500	53.128	56.189
Ibi	—	20.014	20.377
Novelda	—	20.950	21.293
Orihuela	45.183	50.084	45.938
Petrer	—	20.612	22.166
S. Vicente Raspeig	—	23.350	25.646
Villajoyosa	—	20.726	21.927
Villena	25.616	28.735	30.428
TOTAL	173.360	370.634	390.037
Castellón:			
Burriana	22.794	25.120	25.369
Castellón de la Plana	92.777	—	—
Vall de Uxó	24.376	26.363	27.565
Villarreal de los			
Infantes	33.306	35.532	37.035
TOTAL	173.253	87.015	89.969
Valencia:			
Alacuas	—	23.728	24.268
Alcira	33.044	38.334	40.234
Aldaya	—	21.001	21.778
Alfajar	—	20.212	20.258
Algemesí	22.377	25.514	25.195
Burjasot	23.245	35.723	35.024
Carcagente	—	22.228	20.688
Catarroja	—	20.090	20.832
Cuart de Poblet	20.103	27.474	27.247
Cullera	—	20.342	20.157
Chirivella	20.164	24.247	24.604
Gandia	36.479	48.558	51.092
Játiva	21.710	23.920	24.237
Manises	20.051	24.125	25.131
Mislata	20.102	33.570	35.815
Oliva	—	20.123	20.224
Onteniente	23.694	28.339	29.162
Paterna	21.965	33.237	35.683
Sagunto	47.391	55.294	55.957
Sueca	21.676	24.370	24.400
Torreante	39.806	51.762	54.739
TOTAL	371.807	622.191	636.725
PAIS VASCO			
Alava:			
Llodio	—	20.896	21.107
TOTAL	—	20.896	21.107
Guipúzcoa:			
Eibar	27.229	36.919	34.545
Hernani	23.481	30.450	▽
Irún	44.667	53.34	54.301
Mondragón	21.066	26.279	26.325
Pasajes	21.105	20.756	▽
Rentería	34.333	46.496	43.653
TOTAL	171.881	214.234	158.824
Vizcaya:			
Basauri	41.538	52.554	51.971
Durango	22.476	26.492	27.244
Galdácano	—	26.785	27.396
Guecho	39.162	67.793	78.672
Lejona	—	22.382	24.122
Portugalete	45.803	58.071	58.117
Santurce-Antiguo	46.417	53.919	52.480
Sestao	37.345	40.374	38.217
Erandio	—	—	25.137
TOTAL	232.741	348.370	383.356

Fuente: Censos de Población I.N.E. 1970-1981-1987.



Vista aérea de Zamora.

Plano de clasificación del suelo urbano y urbanizable del núcleo de Zamora. Plan General de Zamora, 1986.



LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS

De acuerdo con el criterio poblacional establecido para delimitar el concepto de ciudad media en el caso español, conviene señalar que, ante la información estadística disponible, se identificará tamaño de ciudad media a la población existente en el municipio, sin tener en cuenta que la población se concentre totalmente en la capital municipal o en otra entidad de población.

El análisis efectuado sobre las ciudades medias españolas se ha realizado a partir de los censos de población de 1970 y 1981 y rectificación del padrón municipal a 1 de enero de 1987 (último dato disponible), pudiéndose destacar los siguientes aspectos:

Como se pone de manifiesto en la tabla núm. 1, el número de ciudades medias existentes en 1987 es de 216, lo que representa el 2,6 % del total de los municipios españoles (8.057) (mapa núm. 1).

El porcentaje de población que las ciudades medias españolas representan ha evolucionado del siguiente modo:

- el 18,5 % en 1970
- el 20,5 % en 1981
- el 20,7 % en 1987

Existen en 1987 varias provincias que no tienen ninguna ciudad media, lo que indica una falta de jerarquización en su sistema urbano. Estas son: Huelva, Lérida, Orense, Rioja, Salamanca, Valladolid y Zaragoza.

Hay varias provincias que, únicamente, tienen una ciudad media que coincide con la capital. Tales son los casos de Avila, Cuenca, Guadalajara, Huesca, Palencia, Segovia, Soria, Teruel y Zamora.

Durante el período 1970-1987 han entrado en el ranking de ciudades medias las siguientes:

Llodio (1981), Almansa (1981), Benidorm (1981), Crevillente (1981), Denia (1981), Ibi (1981), Novelda (1981), Petrel (1981), San Vicente de Raspeig (1981), Villajoyosa (1981), El Ejido y Roquetas de Mar (1987), Lúcar (1981), Castrillón (1981), Tineo (1981), Villanueva de la Serena (1987), Ibiza, Inca, Mahón (1981), Premiá de Mar (1981), San Juan Despi (1981), Sant Vicenç dels Horts (1987), Vilafranca del Penedès (1981), Castelfells (1981), Aranda de Duero (1981), Puerto Real, Rota, San Roque (1987), Blanes (1981), Salt (1987), Guadix (1981), Monforte de Lemos (1981), Arganda del Rey, Coslada, Fuenlabrada, Parla, Pozuelo de Alarcón, San Sebastián de los Reyes, Colmenar Viejo, Collado Villalba, Pinto, Majadahonda (1987), Las Rozas, San Fernando de Henares (1987), Fuengirola (1987), Benalmádena

(1987), Mijas (1987), Aguilas y Caravaca de la Cruz (1981), Ingenio (1981) y Galdar (1987), Cangas (1981), Los Palacios y Villafranca (1981), Coria del Río y La Rinconada (1987), Alacuas, Aldaya, Alfar, Carcagente, Catarroja, Cullera y Oliva (1981), Galdácano, Lejona (1981) y Erandio (1987).

El mismo período 1970-1987, han perdido la condición de ciudades medias:

a) Por sobrepasar los 100.000 habitantes:

Albacete (1981), Mataró (1987), Castellón de la Plana (1981), Huelva (1981), Jaén (1987), Lérida (1981), Alcalá de Henares (1981), Alcorcón (1981), Getafe (1981), Leganés (1981), Móstoles* (1981), Orense (1987), Logroño (1981), La Laguna (1981).

b) Por defecto, ya que han perdido población, lo que les coloca por debajo de los 20.000 habitantes:

Tineo (1987), Lúcar (1987), Baena (1981), Hernani (1987), Pasajes (1987), Lalín (1981), recuperándose y reingresando en el ranking en 1987, Marchena (1981) y Osuna (1981).

Si se analizan las ciudades medias agrupadas por provincias (tabla núm. 2), se puede destacar que los mayores pesos específicos de las mismas, con respecto a la población total provincial, se encuentran en 1970 Castellón (44,8 %), Albacete (39,8 %) y Cádiz (39,5 %). Por el contrario, las provincias con menos peso específico en ciudades medias, eran las de Baleares (4,3 %), Navarra (4,5 %) y Almería (5,6 %). La media nacional, estaba representada por un valor del 18,5 %. Como casos atípicos, por no tener ninguna ciudad media en su espacio administrativo, hay que destacar las provincias de Salamanca, Valladolid y Zaragoza, cuya evolución de desequilibrio territorial se ha confirmado en los años sucesivos, 1981 y 1987, con la continuidad de no poseer ninguna ciudad media.

En 1981 se experimenta en unos casos un reforzamiento de las ciudades medias, dentro del peso poblacional provincial, como las provincias de Cádiz (45,0 %), Ciudad Real (37,4 %) y Valencia (31,1 %). Los menores pesos significativos se concentran en Navarra (4,9 %), Almería (8,0 %) y Alava (8,10 %), nuevamente como en 1970. La medida nacional se fija en el 20,5 %.

Por último, en 1987, los datos sitúan nuevamente a Cádiz como la provincia que tiene un mayor peso en sus ciudades medias (48,9 %), seguida de Guadalajara, con su capital de provincia únicamente, con un 40,5 %, y a continuación Ciudad Real (38,4 %) y Gerona (34,4 %). Son de menor peso significativo por este orden las de Navarra (5,12 %), Alava (7,82 %) y León (11,1 %), dejando la media

CUADRO Nº 2. DISTRIBUCION DE LAS CIUDADES MEDIAS POR PROVINCIAS. AÑOS 1970-81-87

Provincia	Total de municipios 1987	Total municipios de 20.000-100.000 hab. 1987	Peso específico de la población de los municipios de 20.000-100.000 hab. sobre el total provincial (porcentaje)		
			1970	1981	1987
Alava	51	1	—	8,1	7,8
Albacete	86	3	39,8	18,7	19,3
Alicante	139	12	18,8	32,2	31,7
Almería	103	2	5,6	8,0	13,3
Avila	247	1	14,2	22,4	24,2
Badajoz	162	3	9,2	10,6	15,6
Baleares	66	4	4,3	14,0	13,7
Barcelona	308	25	16,9	23,3	22,0
Burgos	372	2	9,4	17,8	17,9
Cáceres	218	2	17,4	23,0	24,3
Cádiz	42	11	39,5	45,0	48,9
Castellón	135	3	44,8	20,1	20,4
Ciudad Real	99	5	29,2	37,4	38,4
Córdoba	75	5	19,0	16,4	16,1
Coruña (La)	93	5	20,5	22,8	22,9
Cuenca	238	1	13,3	18,5	19,3
Gerona	222	5	22,1	34,7	34,4
Granada	167	4	9,9	13,3	13,6
Guadalajara	289	1	21,1	38,4	40,5
Guipúzcoa	83	4	27,4	30,8	22,9
Huelva	79	0	23,8	—	—
Huesca	200	1	14,2	19,2	19,4
Jaén	96	5	34,9	40,3	25,6
León	213	1	8,2	10,2	11,1
Lérida	229	0	25,6	—	—
Logroño	174	0	35,2	—	—
Lugo	66	2	15,0	24,3	24,0
Madrid	178	14	7,9	10,1	11,9
Málaga	99	9	21,7	23,6	28,3
Murcia	45	8	20,7	24,6	24,8
Navarra	265	1	4,5	4,9	5,1
Orense	92	0	16,5	21,9	—
Oviedo	78	8	37,5	32,7	29,4
Palencia	191	1	28,1	38,0	39,9
Palmas (Las)	34	5	16,1	19,4	23,3
Pontevedra	61	7	21,8	21,9	24,2
Salamanca	362	0	—	—	—
Santa Cruz de Tenerife	53	4	30,2	15,1	15,4
Santander	102	1	9,2	11,0	11,2
Segovia	207	1	25,1	33,9	35,6
Sevilla	103	12	23,0	21,9	25,2
Soria	183	1	20,8	30,1	32,1
Tarragona	181	2	42,4	21,5	21,0
Teruel	236	1	12,7	16,9	18,3
Toledo	204	2	18,9	25,1	25,8
Valencia	263	21	21,0	30,1	30,4
Valladolid	225	0	—	—	—
Vizcaya	102	9	22,3	29,2	32,4
Zamora	248	1	18,8	25,7	30,0
Zaragoza	291	0	—	—	—
TOTAL	8.057	216	18,5	20,5	20,7

Fuente: Censos de Población I.N.E. 1970-81-87 y elaboración propia.

* Caso de verdadero crecimiento exponencial, ya que en 1970 contaba con 17.895 habitantes y no era, todavía, ciudad media.

nacional en un 20,7 %, y encontrándose situadas por encima de la media un gran número de provincias, siendo las más destacadas las siguientes (mapa núm. 2):

Vizcaya 32,4 %, Alicante 31,7 %, Valencia 30,4 %.

Si el análisis se hace por Comunidades Autónomas, se observa (véase tabla núm. 3) que durante el período de 1970-1981-1987, existen tres comunidades autónomas que mantienen las posiciones de cabeza en el ranking de peso poblacional de la ciudades medias con respecto al total de la población de las comunidades autónomas: las de Comunidad Valenciana con 23,3 %, 25,9 % y 29,7 %, respectivamente; el Principado de Asturias con 37,5 %, 32,6 % y 29,4 % (en esta comunidad hay una pérdida progresiva) y en tercer lugar, Castilla-La Mancha con 25,4 %, 27,9 % y 28,6 %.

Las comunidades autónomas con menor peso de población en las ciudades medias con respecto al total de la población, son las de La Rioja, sin ninguna ciudad media en el período 1981-1987, y las de Navarra 4,4 %, 4,7 % y 5,0 %, respectivamente, y Aragón con un 4,5 %, 5,6 % y 5,7 %. No obstante, se observa en estos dos últimos casos un ligero crecimiento de la población de sus ciudades medias.

Por lo que respecta a las tasas medias de crecimiento anuales

acumulativas (tabla núm. 4), es de destacar que las ciudades medias de la Comunidad Autónoma de Baleares, durante el período 1970-1981, están a la cabeza del crecimiento con una tasa del 13,4 %; le sigue a continuación, pero a una gran distancia, las de la Comunidad Autónoma de Madrid (4,36 %), seguidas de las de la Comunidad Valenciana, con un 3,75 %. En el extremo opuesto de la escala, es decir, con tasas medias anuales de crecimiento negativo, se encuentran las ciudades medias de la Comunidad del Principado de Asturias (—0,61 %) y Canarias (—0,87 %), lo que demuestra el enorme crecimiento principalmente de las capitales provinciales de Canarias y el desequilibrio territorial que se está produciendo.

Es de destacar, que durante el período 1981-1987, se incrementa el número de comunidades autónomas que tienen tasas medias anuales de crecimiento negativo, con respecto al período analizado anteriormente. Estas comunidades son las del Principado de Asturias nuevamente —1,63 %, Galicia —1,50 %, Cataluña —0,56 %, y País Vasco —0,56 %.

Por último, para el período de 1970-1987, la mayor tasa de crecimiento se concentra en la Comunidad Autónoma de Baleares, 8,75 %, y la única que tiene crecimiento negativo es la del Principado de Asturias —0,92 % (mapa núm. 3).

CONCLUSIONES

De todo el análisis efectuado anteriormente, se pueden sacar las siguientes conclusiones:

El volumen total de la población española asentada en las ciudades medias, representaba 6.296.556 habitantes para 1970; 7.734.296 habitantes en 1981 y 8.021.332 en 1987, distribuidos en este último año en un total de 216 ciudades medias.

El peso poblacional de las ciudades medias con respecto a la población total nacional, era del 18,5 %, 20,5 % y 20,7 %, para 1970, 1981 y 1987, respectivamente.

En el período de 1970 a 1987, es decir, durante los últimos diecisiete años, el crecimiento medio, que ha experimentado el conjunto de las ciudades medias, ha sido de un 1,4 % anual y acumulativo; en el período de 1970-1981, ha sido de 1,82 % y para el de 1981-1987, de 0,42 %.

La única comunidad autónoma que durante el período de 1981-1987 no tiene ninguna ciudad media es la de La Rioja.

Las ciudades medias que han tenido el mayor crecimiento de población durante los últimos diecisiete años han sido las de Baleares (8,75 %), seguidas, por encima de la media nacional 1,41 %, por las de la Comunidad Autónoma de Madrid (3,97 %), Comunidad Valenciana (2,61 %),

CUADRO Nº 4. DISTRIBUCION DE LA POBLACION DE DERECHO, INDICES DE CRECIMIENTO Y TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUALES ACUMULATIVA DE LAS CIUDADES MEDIAS (20.000-100.000 HABITANTES) POR COMUNIDADES AUTONOMAS. AÑOS 1970-81-87

Comunidades autónomas	Total de la población de derecho de ciudades medias			Indices de crecimiento (por períodos)			Tasa media de crecimiento anual acumulativa (porcentaje)		
	1970	1981	1987	1970-81	1981-87	1970-87	1970-81	1981-87	1970-87
Andalucía	1.405.467	1.523.164	1.691.577	108	111	120	0,70	1,50	1,07
Aragón	53.652	67.790	68.424	126	100	127	2,12	0,00	1,41
Baleares	23.071	92.208	95.977	399	104	416	13,40	0,56	8,75
Canarias	262.681	237.788	289.114	90	121	110	—0,87	2,76	0,56
Cantabria	43.362	56.490	58.885	130	104	135	2,41	0,56	1,78
Castilla-La Mancha	441.779	460.057	480.722	104	104	108	0,35	0,56	0,45
Castilla y León	281.564	370.172	390.203	131	105	138	2,48	0,69	1,91
Cataluña	1.028.335	1.352.368	1.300.675	131	96	126	2,48	—0,56	1,36
Comunidad Valenciana	718.420	1.079.840	1.116.731	150	103	155	3,75	0,42	2,61
Extremadura	146.263	165.790	207.553	113	125	141	1,11	3,23	2,04
Galicia	519.296	637.074	572.536	122	89	110	1,82	—1,50	0,56
Madrid	297.933	477.683	578.957	160	121	194	4,36	2,76	3,97
Murcia	171.108	235.572	252.293	137	107	147	2,90	0,97	2,29
Navarra	21.121	24.953	26.267	118	105	124	1,51	0,69	1,27
País Vasco	404.622	583.500	563.287	144	96	139	3,37	—0,56	1,95
Principado de Asturias	395.061	369.847	328.131	93	88	83	—0,61	—1,63	—0,92
Rioja, La	82.821	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	6.296.556	7.734.296	8.021.332	122	103	127	1,82	0,42	1,41

Fuente: Censos de Población I.N.E. años 1970-81-87 y elaboración propia.



Vista aérea de Segovia.

CUADRO Nº 3. PESO ESPECIFICO DE LA POBLACION DE DERECHO DE LAS CIUDADES MEDIAS CON RESPECTO A LA POBLACION TOTAL POR COMUNIDADES AUTONOMAS. AÑOS 1970-81-87 (En porcentajes)

Comunidades Autónomas	1970	1981	1987
Andalucía	23,4	23,6	24,7
Aragón	4,5	5,6	5,7
Baleares	4,3	14,0	13,5
Canarias	23,2	17,3	19,5
Cantabria	9,1	10,9	11,0
Castilla-La Mancha	25,4	27,9	28,6
Castilla y León	10,5	14,3	15,0
Cataluña	20,1	22,6	21,6
Comunidad Valenciana	23,3	25,9	29,7
Extremadura	12,4	15,5	18,9
Galicia	19,3	22,6	20,0
Madrid	7,8	10,1	11,9
Murcia	20,5	24,6	24,8
Navarra	4,4	4,7	5,0
País vasco	21,6	27,2	26,2
Principado de Asturias	37,5	32,6	29,4
Rioja, La	34,8	—	—
TOTAL	18,5	20,5	20,7

Fuente: Censos de Población I.N.E. 1970-81-87 y elaboración propia.

Comunidad Autónoma de Murcia (2,29 %), País Vasco (1,95 %), Castilla y León (1,91 %) y Cantabria (1,78 %).

La Comunidad Autónoma de Aragón se sitúa en la media nacional (1,41 %) y el resto, —a excepción del Principado de Asturias que ha tenido un decrecimiento de sus ciudades medias (—0,92 %)— están por debajo de la media nacional.

La población total española se distribuye porcentualmente, en 1970 y 1987, de la forma siguiente:

	1970	1987
Municipios de más de 100.000 habitantes	36,6 %	41,9 %
Municipios de 20.000 a 100.000 habitantes (ciudades medias)	18,4 %	20,7 %
Municipios de menos de 20.000 habitantes	45,0 %	37,4 %
TOTAL	100,0 %	100,0 %

Esto significa unas tasas medias anuales de crecimiento de 1,55 %, 1,41 % y —0,28 %, respectivamente, para 1970-1987.

De 1970 a 1987, se han incorporado a la condición de ciudades medias un total de sesenta y una ciudades.

Han perdido el status de ciudades medias para el mismo período, un total de veinte (catorce por pasar al escalón demográfico superior a los 100.000 habitantes y seis por pasar a tener menos de 20.000 habitantes).

En relación con el futuro de las ciudades medias en España, puede pronosticarse que, si no se establece un programa de acción que fomente su desarrollo, las expectativas del crecimiento de las mismas no va a sufrir variación significativa respecto al análisis aquí efectuado.

El crecimiento de las ciudades superiores a los 100.000 habitantes seguirá aumentando a un ritmo todavía mayor que el experimentado en los últimos años, en detrimento de las ciudades medias y de los núcleos

inferiores a los 20.000 habitantes, por lo cual el modelo territorial español seguirá adoleciendo de los desequilibrios existentes e, incluso, es previsible que aumenten.

Alfonso de Esteban Alonso
Doctor en Ciencias Económicas.

Técnico urbanista.
Profesor titular del Departamento de Ecología Humana y Población de la Universidad Complutense.

Alejandro López López
Doctor en Ciencias Políticas y Sociología.

Profesor titular del Departamento de Ecología Humana y Población de la Universidad Complutense.

NOTA: Los planos de este artículo han sido facilitados por el Instituto del Territorio y Urbanismo (ITU).

BIBLIOGRAFIA

Centre National de la Recherche Scientifique: *Amenagement et pratiques urbaines: rêves et réalités de la ville moyenne*. C.N.R.S. París, 1982.

C.E.O.T.M.A. (MOPU): *Estudio básico sobre ciudades medias* (síntesis). Noviembre 1981.

Consejo de Europa: *Renaissance urbaine dans les villes de taille moyenne: campagne européenne pour la renaissance de la cité*. Estrasburgo, 1982.

Dalmasso, Etienne: "Les Espaces Urbains: Evolution et perspectives". *Estudios sobre Espacios Urbanos*. I.E.A.L. MOPU. Madrid, 1987, págs. 23-35.

Esteban Alonso, Alfonso de: *Las áreas metropolitanas españolas. Un análisis ecológico*. C.I.S. Madrid, 1981.

García Álvarez, Antonio: "Una fórmula original de cooperación del Estado con las entidades locales. Los contratos de ciudades medias en Francia", en *Ciudad y Territorio*, 1/81, págs. 17-24.

Ibáñez, Jesús: *Los futuros de la ciudad*, en "Alfoz", número 57. Madrid, 1988, págs. 55-56.

Instituto Nacional de Estadística: *Censos de población 1970 y 1981*.

I.N.E.: *Población de derecho de los municipios españoles. Rectificación del padrón municipal de habitantes a 1 de enero de 1987*. Madrid, 1988.

López López, Alejandro: *Rehabilitación y vivienda*, en Revista "Comunidad Europea", diciembre, 1987, págs. 24-31.

O.C.D.E.: *Las ciudades en transformación*, vols. I y II. Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo (MOPU). Madrid, 1984.

Ugartondo, Emilio; Miró Domínguez, Carlos y Puig Clavería, Pedro: *Algunos problemas de transporte en las ciudades medias españolas*, en *Ciudad y Territorio*, 2/80, págs. 55-63.

THE ROLE OF MEDIUM-SIZE TOWNS IN SPAIN. PRESENT AND FUTURE

Since 1970, in some European countries, a policy has been followed of promoting medium-size towns, although no unanimous criterion exist regarding the concept of a medium-size town.

In view of this situation, this article adopts the French definition of a medium-size town, as far as the population criterion is concerned, namely, from 20,000 to 100,000 inhabitants.

The Spanish case is examined from the 1970 and 1981 population censuses and from the rectification of the municipal census in 1987 (latest data available), showing the trend

followed and stressing the most significant contrasts. The following aspects stand out from this analysis:

- The number of medium-size towns in 1987 was 216, which is 2.6 % of the total Spanish urban municipalities (8,057) and 8 million inhabitants (20.7 % of the total).

- Seven provinces have no medium-size town and a further nine only have one medium-size town which coincides with the provincial capital.

- In 1987 the total Spanish population was distributed as follows: in municipalities with

over 100,000 inhabitants, 41.9 %; in municipalities with 20,000 to 100,000 inhabitants (medium-size towns), 20.7 %; and in municipalities with under 20,000 inhabitants, 37.4 %.

- The growth of medium-size towns in the 1970-1987 period was 1.4 % per annum, accumulatively.

Regarding the future, the author forecasts that this growth is not going to undergo any significant variation, unless a policy is laid down of promoting medium-size towns, in order to curb the growing process of territorial unbalance which is favouring towns with over 100,000 inhabitants.



Vista aérea de Pontevedra.

La población de las ciudades medias españolas

Julio Vinuesa

Dentro de los análisis urbanos y territoriales, quizás especialmente en los estudios sobre aspectos socioeconómicos, son frecuentes las ambigüedades terminológicas e incluso conceptuales. El título de este artículo podría ser un ejemplo de ello y, por tanto, parece oportuno comenzar por definir su contenido y justificar su alcance. Se trata de hacer una valoración geodemográfica (de la dinámica espacial y temporal de las características, de los fenómenos poblacionales y de sus interrelaciones

con los elementos territoriales) de un conjunto de ciudades diferenciadas, fundamentalmente por el tamaño de su población.

El análisis de ese grupo de núcleos urbanos desde una perspectiva geográfica, nos obliga a fijarnos en aquellos aspectos demográficos de una mayor relevancia urbanística y territorial. Así, debemos interesarnos, en primer lugar, por el papel que juega este tipo de ciudades en el sistema de asentamientos y, más ampliamente, en la distribución espacial de la población.

Por otra parte, debemos preguntarnos también cómo son estas poblaciones y cuáles con sus pautas de comportamiento demográfico.

Es interesante saber, además, si las características y la dinámica de las poblaciones de las ciudades medias permiten establecer elementos diferenciadores con respecto a las de otros tipos de ciudades, a la vez que con ello obtenemos información que nos permita especular sobre sus perspectivas de futuro.

Pero antes de entrar en ese análisis

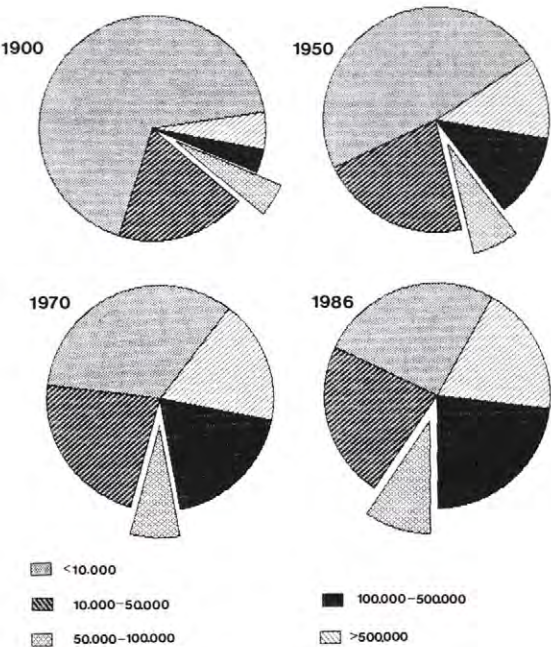


Figura 1.
Distribución de la población nacional por tipos de municipios.

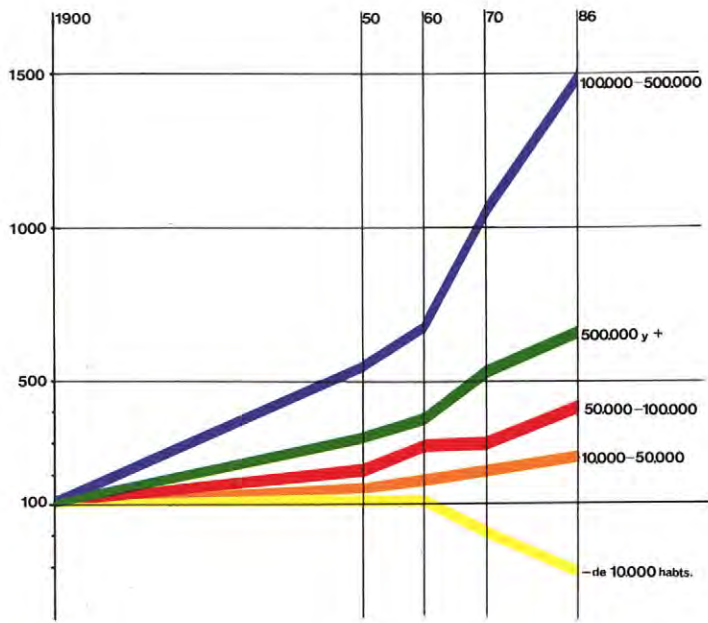


Figura 2.
Evolución de la población por tipos.

geodemográfico, son necesarias unas breves puntualizaciones sobre el concepto de *ciudad media*, con el propósito anunciado de perfilar el objeto de este estudio. Generalmente, cuando se habla de ciudades medias (1) se piensa en asentamientos urbanos que ocupan un lugar intermedio en la escala jerárquica del sistema de ciudades. Por encima están las grandes ciudades, con rango de capital regional, y por debajo quedan los núcleos *cabeceras comarcales* y los asentamientos rurales. Estamos hablando, por lo tanto, de ciudades que suelen ejercer como *centros subregionales* o provinciales y que en consecuencia pueden jugar un importante papel de enlace en el proceso de difusión que debe tener lugar a través del sistema de asentamientos. La carencia de estos núcleos intermedios significa una fuerte jerarquización, un gran distanciamiento funcional entre los grandes y los pequeños núcleos, en definitiva, dificultades para la difusión de innovaciones, para la existencia o el funcionamiento de las redes comerciales, etc.; en suma, la

existencia de amplias zonas aisladas, desconectadas de los procesos de desarrollo.

Esta concepción funcionalista (Friedmann, 1970; Gould, 1969) (2) ha servido de base teórica en las políticas de ciudades medias, casi siempre dirigidas a reequilibrar sistemas de ciudades excesivamente jerarquizados, dentro de una preocupación, característica de los años sesenta y primeros setenta, por frenar la excesiva concentración que el proceso de urbanización estaba produciendo sobre las grandes metrópolis.

Pero las estrategias de política territorial que pretenden favorecer el crecimiento de las ciudades medias buscan también alternativas a las grandes aglomeraciones, cargadas de deseconomías, de costes sociales y otros elementos conflictivos, que las hacen aparecer vinculadas a un modelo de desarrollo cada vez más criticado y desprestigiado. Tenemos, pues, que las políticas de apoyo a las ciudades medias no sólo persiguen un reequilibrio territorial, facilitando el proceso de difusión, desviando flujos migratorios o creando otros nuevos,

tratan de propiciar, además, un nuevo modelo de desarrollo urbano, más acorde con los planteamientos culturales dominantes de acercamiento a la naturaleza (3).

Nos referimos, pues, a un tipo de ciudades que, además de jugar un papel de enlace en el funcionamiento del sistema de ciudades, representa una determinada forma de vida, con un nivel urbano indiscutible, pero muy alejada de la conflictividad y de la complejidad de las grandes aglomeraciones. Se trata de apostar por la *calidad de vida* anteponiéndola a la eficiencia económica.

El llegar a una determinación precisa de las *ciudades medias*, de acuerdo con los criterios generales establecidos, exigiría un análisis multivariable muy complejo pero de escasa utilidad para los objetivos que perseguimos. No pretendemos ahora efectuar una nueva clasificación (Moreno, 1978), sino observar su evolución como estamento importante del sistema de ciudades y caracterizar, desde una perspectiva geodemográfica, medio centenar de ciudades con

CUADRO 1. POBLACIONES DE LOS DISTINTOS TIPOS DE MUNICIPIOS

Tipos de municipios	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1986
<10.000	12.622	12.993	13.114	13.530	13.316	13.474	13.220	11.380	10.055
10.000 - 50.000	3.462	4.009	4.443	5.358	6.214	6.019	6.438	7.617	8.678
50.000 - 100.000	857	935	1.264	1.276	1.512	1.884	2.442	2.470	3.588
100.000 - 500.000	603	867	1.106	1.555	2.802	3.333	4.160	6.396	8.873
>500.000	1.073	1.187	1.461	1.958	2.170	3.408	4.323	6.093	7.277
TOTALES	18.617	19.991	21.388	23.677	26.014	28.118	30.583	33.956	38.471

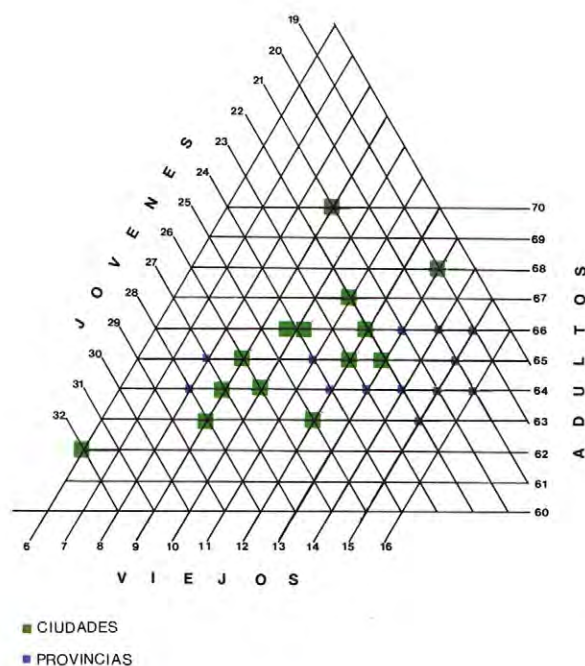


Figura 4.
Tipos de estructura por edades.

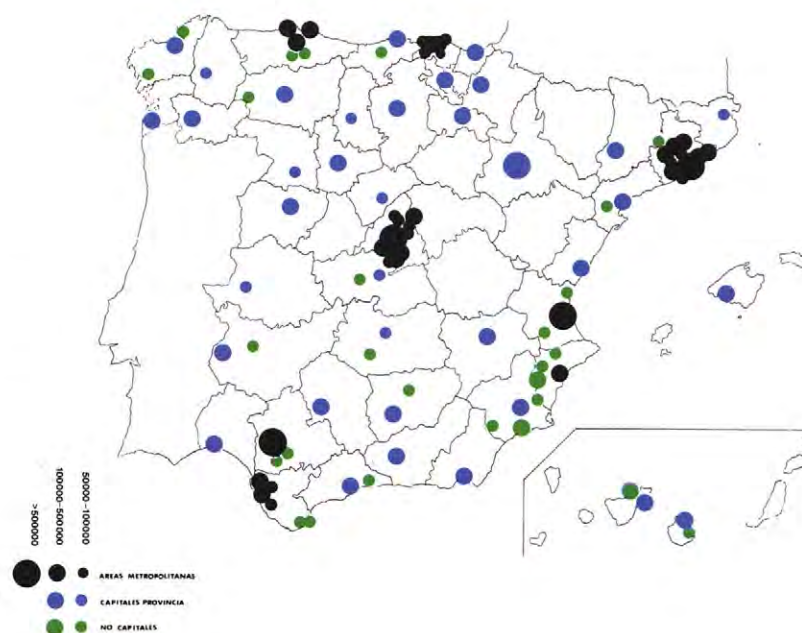


Figura 3.
Mapa de ciudades mayores de 50,000 habitantes.

poblaciones comprendidas entre los 50.000 y los 100.000 habitantes. Es evidente que otras ciudades de mayor o menor tamaño podrían ser consideradas también como *ciudades medias*, pero pensamos que este conjunto, delimitado exclusivamente por los mencionados límites demográficos, constituye una muestra suficientemente válida para poder estudiar en ella el comportamiento y las características de la población de las ciudades españolas de tamaño intermedio.

LAS CIUDADES MEDIAS Y EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Partimos del hecho de que la población española es escasa y que espacialmente está distribuida de forma muy irregular (4). Esto es algo que hay que vincular a razones históricas y geográficas en las que no vamos a entrar ahora, pero sí hay que señalar que esa debilidad demográfica, que no es un hecho reciente, es uno de los aspectos que más claramente diferencia a España de los países europeos más avanzados (Bustelo,

1974), sobre todo porque ese reducido volumen de población puede considerarse como prácticamente insuperable a la vista de los drásticos descensos de la natalidad en los últimos diez años (5). Pero más trascendente que el propio volumen o las perspectivas de crecimiento, es la distribución espacial de la población española, que constituye una parte sustancial de los desequilibrios interregionales y territoriales que, por desgracia, caracterizan a nuestro país. Los movimientos migratorios, especialmente durante las décadas de los años cincuenta y los sesenta, son causa y efecto de estos desequilibrios y constituyen, sin duda, uno de los hechos históricos de mayor trascendencia del siglo actual (6). En este sentido, y en relación con lo que ahora nos ocupa, hay que pensar en la reestructuración del sistema de asentamiento (7). Vamos a analizar en primer lugar la evolución de los tipos de municipios según tamaños, para fijarnos posteriormente en su distribución espacial. En los gráficos de la figura 1 puede verse la evolución de

la población española distribuida por tipos de municipios. En relación con estos gráficos, elaborados a partir de los datos del cuadro 2, puede destacarse como más significativo, lo siguiente:

- Es constante el decrecimiento del peso relativo de la población de los núcleos rurales (<10.000 habitantes), coherentemente con el proceso de industrialización.
- El grupo de municipios entre 100.000 y 500.000 habitantes es el que registra un mayor aumento relativo. El ritmo de crecimiento se hace progresivo desde 1950, pero cambia de tendencia y se hace mucho menor en los últimos años.
- Los municipios de mayor rango experimentan un proceso similar, pero la reducción del ritmo de aumento desde 1970 es aún más acusada (figura 2).

En todo caso, hay que tener en

CUADRO 2. PORCENTAJES SEGUN TIPOS DE MUNICIPIOS

Tipos de municipios	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1986
<10.000	67,80	64,99	61,31	57,14	51,19	47,92	43,23	33,51	26,14
10.000 - 50.000	18,60	20,05	20,77	22,63	23,89	21,41	21,05	22,43	22,56
50.000 - 100.000	4,60	4,68	5,91	5,39	5,81	6,70	7,98	7,27	9,33
100.000 - 500.000	3,24	4,34	5,17	6,57	10,77	11,85	13,60	18,84	23,06
>500.000	5,76	5,94	6,83	8,27	8,34	12,12	14,14	17,94	18,92
TOTALES	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

CUADRO 3. TASAS MEDIAS ANUALES DE CRECIMIENTO POR TIPOS

Tipos de municipios	1900	1900 1950	1950 1960	1960 1970	1970 1986
<10.000	100,00	0,13	—0,19	—1,49	—0,82
10.000 - 50.000	100,00	1,11	0,68	1,70	0,87
50.000 - 100.000	100,00	1,59	2,63	0,11	2,52
100.000 - 500.000	100,00	3,48	2,24	4,40	2,21
>500.000	100,00	2,34	2,41	3,49	1,19
TOTALES	100,00	0,83	0,84	1,05	0,84

cuenta que hablamos de la población que vive en distintos grupos de municipios y que las variaciones observadas se deben, en gran medida, a los pasos de elementos de unos grupos a otros. El cuadro 4 hace evidente otro hecho interesante: desde 1970 a 1986 el número de *ciudades medias* ha pasado de 36 a 56, y el grupo de 100.000 a 500.000 ha crecido de 34 a 48. Como quiera que el aumento de elementos en un grupo se produce casi exclusivamente por el ascenso de los del grupo inferior, ello pone de manifiesto el dinamismo de las ciudades de tamaño medio. Pero no sólo hay que fijarse en los ritmos de crecimiento, a los que nos referiremos luego con más detalle, piénsese también en que de las 36 *ciudades medias* de 1970, 12 (un 33 %) no habían alcanzado el umbral de los 50.000 habitantes en el período anterior, y que en el Padrón de 1986 se incorporan al grupo 34 (62 %) de las 56 existentes. Lo que refleja también una fuerte dinámica de crecimiento entre las ciudades menores, es decir, por debajo del umbral de 50.000 habitantes.

Elo, lógicamente, incide, como puede verse en el cuadro 5, en el tamaño medio de estas ciudades, que experimenta un descenso apreciable (de casi setenta mil habitantes en 1970 a poco más de sesenta y cuatro mil en 1986). Pero, en todo caso, esta circunstancia no ha de tener una mayor trascendencia territorial, ya que desde un punto de vista urbanístico esa diferencia de habitantes no tiene una gran significación.

Debido, en parte, a la dinámica de cambio y de crecimiento de este grupo

de municipios no puede decirse que, a nivel nacional, la población que vive en ellos sea reducida, ni que sea muy menguado el número de ciudades (8). Como ya hemos mencionado, y vamos a ver a continuación, los problemas son, fundamentalmente, de concentración espacial. Las ciudades medias no están distribuidas homogéneamente por todo el territorio nacional, más bien al contrario, hay grandes espacios vacíos, como queda patente en el mapa de la figura 3, del que pueden extraerse los siguientes hechos:

—Una tercera parte de las ciudades de más de 50.000 habitantes pertenecen al litoral mediterráneo y una proporción similar se agrupa en las grandes áreas metropolitanas.

— De las que venimos considerando como ciudades medias, en 1986 había un total de 56 de las que más de un 40 % pertenecen a grandes áreas metropolitanas, un 16 % son capitales de provincia, y, del resto, casi la mitad se concentran en seis provincias mediterráneas.

Podemos concluir que nuestra red de asentamientos, y específicamente los subsistemas regionales, adolece de una acusada falta de asentamientos intermedios y una excesiva concentración demográfica. Así, de los grandes centros regionales, ya de por sí demasiado distantes en un país extenso como el nuestro, se pasa con frecuencia a los pequeños núcleos rurales, sin que existan suficientes centros subregionales y comarcales, con lo que la capacidad del sistema de asentamientos para facilitar la difusión es muy reducida, y ello supone que en

amplias zonas de España exista un excesivo rozamiento espacial —dificultad de propagación— para las relaciones comerciales o para la transmisión de innovaciones de cualquier tipo. Esto se materializa sobre todo en fuertes desequilibrios y faltas de comunicación —aislamiento— a nivel intercomarcal e interregional.

Como se sabe, este proceso de concentración espacial de la población se agudiza a partir del Plan de Estabilización del año 1959 y con los sucesivos Planes de Desarrollo, en los que a pesar de los enunciados programáticos, se producen sistemáticamente políticas de eficiencia económica. Ello supuso una fuerte concentración espacial de la inversión, en busca de las economías de aglomeración, que desencadenó unos fuertes flujos migratorios hacia los tres grandes núcleos del país (Madrid, Barcelona y Bilbao).

En una segunda etapa, y siguiendo un esquema típico de los países en proceso de desarrollo, se aprecia una expansión del crecimiento hacia las ciudades de segundo rango (Lasuen, 1976; FOESSA, 1976); y, tal como hemos observado anteriormente, en los últimos quince años ese proceso de expansión se amplía progresivamente a las *ciudades medias*, que son las que van a registrar un mayor dinamismo (9); todo ello como consecuencia de las modificaciones habidas en algunos elementos estructuradores del modelo territorial. Tal es el caso de la dispersión del proceso de industrialización y, más recientemente, de una progresiva diversificación funcional de los centros urbanos de

CUADRO 4. NUMERO DE MUNICIPIOS SEGUN TIPOS

Tipos de municipios	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1986
<10.000	9.046	9.005	8.970	8.940	8.872	8.809	8.779	8.167	7.476
10.000 - 50.000	203	236	258	293	344	351	362	414	470
50.000 - 100.000	12	14	19	18	22	30	35	36	56
100.000 - 500.000	4	6	7	9	16	21	23	34	48
>500.000	2	2	2	2	2	3	3	4	6
TOTALES	9.267	9.263	9.256	9.262	9.256	9.214	9.202	8.655	8.056

tamaños intermedios, relacionada con el proceso de terciarización de la economía española.

Hay que valorar las diferencias de los esquemas de localización de las actividades terciarias con respecto a las industriales, que habían venido marcando las pautas de localización en las décadas anteriores. Ahora, una economía más apoyada en los servicios permite que vayamos hacia un modelo territorial menos concentrado, menos jerarquizado y menos desequilibrado (Olivera, 1988 y Alonso, 1985). Si la variedad de actividades de los centros urbanos está en relación directa con su tamaño, la progresiva diversificación funcional de las ciudades de menor rango pone de manifiesto un avance en el grado de urbanización, entendida ésta no sólo como el incremento de la proporción de población que vive en las ciudades, sino como la expansión de las formas de vida y los niveles de equipamientos urbanos por todo el territorio.

EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES MEDIAS

Para estudiar el crecimiento de las ciudades medias, en coherencia con lo visto hasta ahora, vamos a limitar el análisis al período 1970-1986 y a aquellas ciudades cuya población esté comprendida entre los umbrales fijados, en cualquiera de los tres momentos censales para los que se dispone de datos. Excluimos del grupo a aquellas ciudades pertenecientes a grandes áreas metropolitanas, por entender que su carácter difiere

sustancialmente del de los centros intermedios difusores a los que se dedica este estudio.

El grupo está integrado por las 46 ciudades relacionadas en el cuadro 6, para las que se han elaborado datos relativos al crecimiento vegetativo y se han estimado los saldos migratorios (10), todo ello con valores medios para la década de los años setenta y el primer quinquenio de la actual. El estudio de este cuadro permite subrayar lo siguiente:

— Los índices medios anuales de crecimiento son mucho mayores que para el conjunto del país que crece al 1,05 y al 0,42 en el primer y segundo período, respectivamente.

— En la mayor parte de los casos los ritmos de crecimiento son mucho mayores en el primer período que en el segundo.

— Las menores tasas de crecimiento del período 1981-1986 se deben, tanto a la reducción de los flujos inmigratorios como al descenso del saldo vegetativo, hasta el punto de que más de un tercio de los municipios tienen saldos migratorios negativos.

— Los valores de las tasas anuales de crecimiento no guardan relación con el tamaño de las ciudades.

— Las ciudades capitales de provincia tienen incrementos moderados dentro del grupo, siendo las ciudades no capitales las que muestran tasas más desviadas de la media (11).

— Los valores de los saldos vegetativos son muy homogéneos, si bien pueden apreciarse tasas de natalidad más elevadas en las ciudades del Sur.

— Los valores de los saldos

migratorios tienen una mayor dispersión, pero no permiten establecer relaciones con el tamaño de las ciudades, con su encuadre regional o con su estructura económica (12).

Para el conjunto de estas ciudades se observa una tasa media de natalidad de 20,46 % en el primer período y de 14,93 % en el segundo. Las de mortalidad han sido de 8,28 % y 7,41 %, respectivamente.

El estudio de los valores registrados por las distintas ciudades pone de manifiesto la influencia de la estructura por edades sobre el comportamiento demográfico. Generalmente, coinciden las altas tasas de natalidad con los saldos migratorios positivos, es decir, con el rejuvenecimiento de las poblaciones. También se observan saldos vegetativos más altos en las capitales de provincia, pero ello es consecuencia de una inadecuada elaboración de las estadísticas.

Al margen del carácter más natalista de las ciudades meridionales, en consonancia con lo que ocurre también en sus ámbitos regionales, no se aprecia ningún otro comportamiento específico por parte de las ciudades medias.

En relación con los flujos migratorios, y según los datos publicados en el Padrón de 1986, las personas llegadas a las ciudades de 50.000 a 100.000 habitantes (13) provienen en un 45 % de la misma provincia, pero hay un 37 % que llegan desde otras comunidades autónomas, lo cual pone de manifiesto el poder de atracción supraprovincial de estos centros, consecuencia en parte de la ya

CUADRO 5. TAMAÑO MEDIO DE LOS DISTINTOS TIPOS DE MUNICIPIOS

Tipos de municipios	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1986
<10.000	1.395	1.443	1.462	1.513	1.501	1.530	1.506	1.393	1.345
10.000 - 50.000	17.054	16.987	17.221	18.287	18.064	17.148	17.785	18.399	18.464
50.000 - 100.000	71.417	66.768	66.526	70.889	68.727	62.800	69.771	68.611	64.071
100.000 - 500.000	150.750	144.500	158.000	172.778	175.125	158.714	180.870	188.118	184.854
>500.000	536.500	593.500	730.500	979.000	1.085.000	1.136.000	1.441.000	1.523.250	1.212.833
TOTALES	2.009	2.158	2.311	2.556	2.811	3.052	3.324	3.923	4.775

mencionada escasez y falta de homogeneidad en su distribución espacial interregional.

CARACTERISTICAS DEMOGRAFICAS DE LAS CIUDADES MEDIAS

A partir del cuadro de evolución, teniendo en cuenta el tamaño y otros elementos geográficos, y con objeto de simplificar el análisis de las características demográficas de las ciudades medias, se ha seleccionado un grupo reducido de ciudades en el que se pretende que estén representadas las diferentes tipologías.

Este apartado se centra en el estudio de algunas características geodemográficas tales como: la estructura por edad, la relación de dependencia, el nivel de instrucción, la estructura por actividad y la situación de paro (14). Como ya se ha dicho, se trata de verificar si la población de las ciudades medias muestra algunos caracteres específicos en virtud de la naturaleza urbanística de ese tipo de núcleos.

Iniciado el análisis, se aprecia que una de las peculiaridades más evidentes de estas ciudades es la juventud de su población. El cuadro 7 y el diagrama triangular de la figura 4 lo expresan claramente. Los índices de envejecimiento son mayores para los conjuntos provinciales que para estas ciudades, que muestran unos porcentajes de individuos viejos (de sesenta y cinco y más años) inferiores a los de sus provincias y al valor nacional (12,06 %). Las excepciones a esta regla coinciden con las ciudades industriales que han sufrido la crisis.

Puede observarse también cómo las capitales de provincia presentan unos valores medios más homogéneos, correspondiendo a las no capitales las mayores desviaciones que se producen sobre los tres ejes, siendo ello consecuencia de la importancia de los flujos migratorios de los últimos años. Así, puede verse cómo los valores más bajos de jóvenes no se compensan siempre, como sería normal, con mayores proporciones de viejos, sino con grupos muy amplios de adultos.

El índice de localización (15) permite apreciar que sólo hay tres casos en los que la proporción de jóvenes es menor en la ciudad que en el conjunto provincial.

Las estructuras por edades de este tipo de ciudades han ido siendo perfiladas por los flujos inmigratorios, y son, a su vez, la causa fundamental de los fuertes saldos vegetativos observados. Al margen de la influencia que sobre el futuro próximo de estas poblaciones pueda ejercer su composición actual, en mayor medida, van a seguir dependiendo de la

CUADRO 6. EVOLUCION DE LA POBLACION DE LAS CIUDADES MEDIAS

Ciudad	Hb. 70	Hb. 81	Hb. 86	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Huelva	96.347	127.822	135.210	2,87	1,87	1,00	1,13	0,85	0,28
Castellón	92.777	124.487	127.440	2,98	1,24	1,74	0,47	0,63	-0,16
Albacete	93.062	116.484	126.110	2,27	1,59	0,68	1,60	1,03	0,57
Logroño	82.821	109.536	115.262	2,84	1,16	1,67	1,09	0,56	0,53
Lérida	88.897	106.814	107.749	1,85	1,02	0,84	0,17	0,56	-0,39
La Laguna	77.704	106.146	107.593	3,17	1,58	1,59	0,27	0,92	-0,65
Tarragona	77.275	109.112	106.495	3,51	1,39	2,12	-0,48	0,74	-1,22
Jaén	77.317	95.783	102.933	2,16	1,19	0,98	1,45	1,01	0,44
Orense	73.145	94.346	100.143	2,58	0,89	1,69	1,20	0,51	0,69
Algeciras	79.997	85.390	96.882	0,65	1,50	-0,85	2,56	1,10	1,46
Santiago	65.270	82.404	86.250	2,36	1,22	1,14	0,92	0,71	0,20
El Ferrol	80.194	87.691	86.154	0,90	0,80	0,10	-0,35	0,31	-0,66
Reus	59.904	79.245	81.145	2,84	1,13	1,71	0,47	0,55	-0,07
Lugo	63.604	72.574	75.623	1,33	1,24	0,09	0,83	0,36	0,47
Palencia	56.816	71.716	75.403	2,36	0,85	1,51	1,01	0,54	0,47
Marbella	29.253	60.172	74.807	7,48	1,58	5,90	4,45	1,05	3,40
Telde	43.316	62.505	73.913	3,74	1,70	2,03	3,41	1,49	1,92
Cáceres	55.341	65.758	69.193	1,74	1,17	0,57	1,02	0,79	0,23
Talavera	46.412	64.840	67.311	3,40	1,79	1,61	0,75	0,99	-0,24
Pontevedra	52.562	64.184	67.289	2,02	1,27	0,75	0,95	0,73	0,22
Gerona	47.747	86.624	67.009	6,14	1,40	4,74	-5,01	0,45	-5,45
Dos Hermanas	39.677	57.548	66.819	3,79	1,70	2,09	3,03	1,26	1,78
Alcoy	61.061	66.396	66.244	0,84	1,09	-0,25	-0,05	0,73	-0,77
Lorca	60.286	61.879	65.458	0,26	0,96	-0,70	1,13	0,59	0,55
Manresa	58.110	67.007	65.274	1,43	0,60	0,84	-0,52	0,00	-0,52
Zamora	48.691	58.560	60.364	1,86	1,03	0,83	0,61	0,58	0,03
Ponferrada	46.614	53.763	59.258	1,44	0,93	0,51	1,97	0,63	1,34
Guadalajara	31.640	56.137	59.080	5,90	1,35	4,55	1,03	1,03	0,00
La Línea	52.749	56.609	58.779	0,71	1,21	-0,50	0,76	0,62	0,14
Torrelavega	43.362	56.490	58.539	2,68	1,29	1,39	0,72	0,71	0,00
Toledo	44.190	54.335	58.198	2,09	1,32	0,76	1,38	0,73	0,65
Linares	51.883	55.122	57.401	0,61	1,22	-0,61	0,81	0,87	-0,05
Mieres	65.923	58.178	57.025	-1,24	0,56	-1,80	-0,40	0,17	-0,57
Elda	41.500	53.128	55.994	2,50	1,24	1,26	1,06	0,88	0,17
Sagunto	47.391	55.294	55.862	1,55	0,78	0,77	0,20	0,70	-0,49
Ciudad Real	41.036	50.151	54.409	2,03	1,18	0,85	1,64	0,73	0,92
Irún	44.667	53.334	54.043	1,79	1,23	0,56	0,26	0,63	-0,36
Langreo	59.465	56.347	53.987	-0,54	0,42	-0,96	-0,85	0,12	-0,97
Segovia	40.816	50.759	53.397	2,20	1,11	1,09	1,02	0,77	0,25
Sanlúcar	41.913	48.390	53.017	1,45	1,82	-0,38	1,84	1,66	0,19
Orihuela	45.183	50.084	52.195	1,04	1,13	-0,10	0,83	0,83	0,00
Mérida	38.153	41.027	51.641	0,73	1,30	-0,57	4,71	0,64	4,07
Puertollano	53.674	50.190	51.414	-0,67	0,98	-1,65	0,48	0,82	-0,34
Gandía	36.479	48.558	51.028	2,90	1,19	1,71	1,00	0,97	0,02
Vélez Málaga	42.914	41.937	50.438	-0,23	-1,21	-1,44	3,76	0,98	2,78
Alcalá de G.	33.593	45.577	50.181	3,10	1,60	1,50	1,94	1,11	0,83
Valores medios				2,12	1,22	0,90	1,01	0,75	0,25
Desviación tipo				1,64	0,31	1,48	1,49	0,31	1,32

(1) Índice medio anual de crecimiento 1970-1981 (%).

(2) Saldo vegetativo medio anual 1970-1981 (%).

(3) Saldo migratorio medio anual estimado 1970-1981 (%).

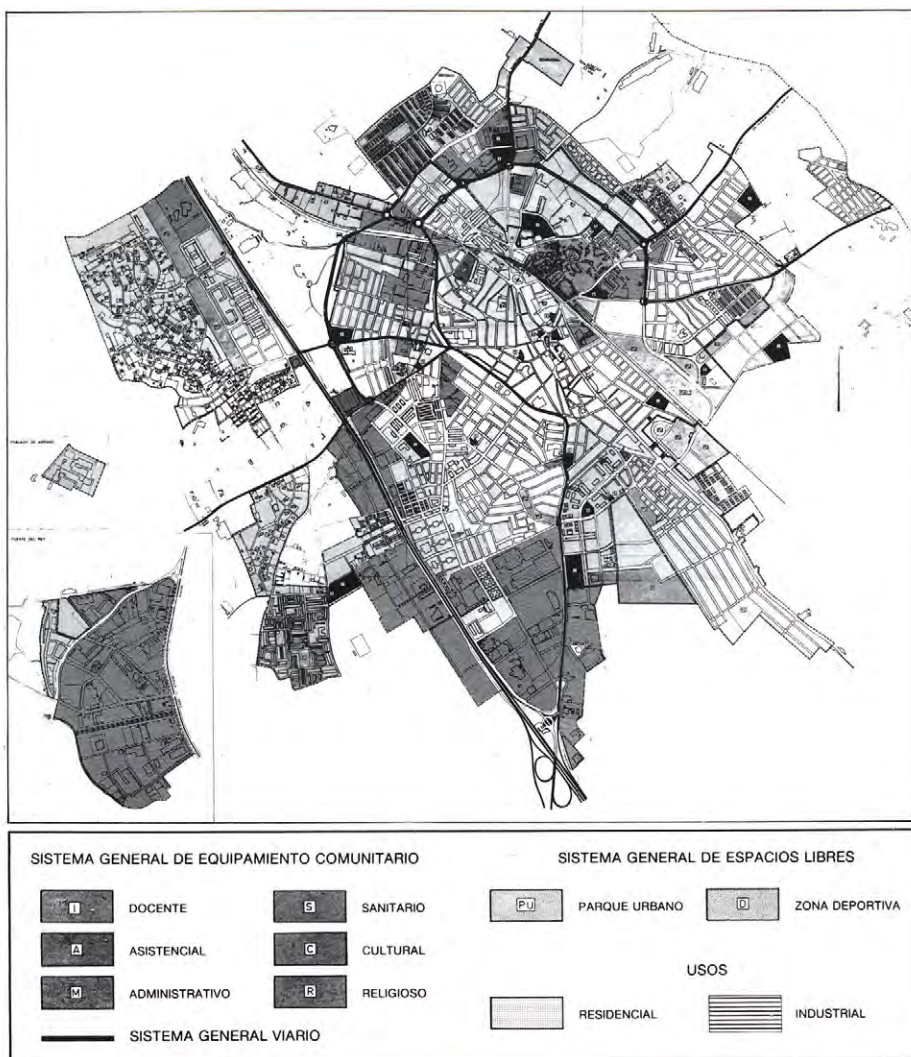
(4) Índice medio anual de crecimiento 1981-1986 (%).

(5) Saldo vegetativo medio anual 1981-1986 (%).

(6) Saldo migratorio medio anual estimado 1981-1986 (%).

CUADRO 7. ESTRUCTURA POR EDADES

Ciudades	Provincias			Ciudades			Índice localización jóvenes
	De 0 a 14 años	De 15 a 64 años	65 y más años	De 0 a 14 años	De 15 a 64 años	65 y más años	
Segovia	19	65	16	23	65	12	1,23
Toledo	21	65	15	25	63	12	1,20
Telde	27	65	8	32	62	6	1,19
Cáceres	21	64	15	24	65	10	1,17
Ponferrada	19	66	15	22	67	11	1,17
Mérida	23	64	13	27	64	9	1,17
Albacete	23	64	13	26	64	9	1,15
Logroño	20	66	15	22	66	12	1,12
Torrelavega	21	65	13	24	66	10	1,11
Tarragona	22	64	14	24	65	11	1,10
Jaén	24	64	12	26	64	10	1,08
Algeciras	28	64	8	28	63	9	1,00
Mieres	20	66	14	19	68	13	0,97
Reus	22	64	14	21	70	9	0,95
Alcoy	24	64	11	22	65	13	0,89
Valores medios	23	65	12	24	65	10	1,07



Estructura General Orgánica del Territorio del Plan General de Ordenación Urbana de Dos Hermanas (Sevilla), 1987.

Vista aérea de Dos Hermanas (Sevilla).



dinámica de los flujos migratorios que vendrá determinada por las ofertas de empleo y de vivienda.

El hecho de que la población de estas ciudades sea más joven debe suponer una menor proporción de pensionistas y jubilados. Como puede verse en el cuadro 8, en el que aparece el porcentaje de éstos en relación con la población total y también el índice de localización correspondiente, solamente Alcoy registra una cierta concentración de jubilados y pensionistas, en el resto de los casos las proporciones de esta población dependiente es menor que en los respectivos conjuntos provinciales.

En el cuadro 9 se recogen los porcentajes de titulados universitarios sobre el total de la población activa. Aquí los valores más altos corresponden a las capitales de provincia guardando una relación inversa con su tamaño, lo que pone de manifiesto la importancia de los servicios administrativos que les son propios (Serrano, 1986b). Los índices de localización ponen de manifiesto que sólo las capitales concentran a los titulados superiores, es decir, a las actividades y al empleo de mayor cualificación. Las restantes ciudades medias, apoyadas en el turismo o en la actividad industrial, tienen una cuota inferior de este tipo de trabajadores.

Por último, por lo que se refiere a la actividad económica, hemos utilizado datos de estructura por actividad del Censo de Locales de 1981 (16) y datos de paro del Padrón de 1986. En el cuadro 10 se recogen los índices de localización para las distintas ramas de actividad, habiéndose establecido a partir de éstos las especializaciones funcionales de las distintas ciudades.

Con respecto a los primeros vemos que es poco frecuente el carácter de centro industrial y que la construcción si es, en consonancia con las pautas de crecimiento, una actividad con especial presencia. También llama la atención el hecho de que la rama 6 presente valores bajos, casi siempre inferiores a la unidad, especialmente en las capitales provinciales; pero donde estas ciudades presentan una mayor concentración de población activa es en la rama de transportes y comunicaciones, lo cual está en relación con su teórica vocación difusora. La que implica un mayor carácter urbano es la rama 8, y en ella vuelve a ponerse de manifiesto —al igual que para los “otros servicios”— la diferenciación de las capitales provinciales.

Con las especializaciones funcionales, establecidas a través del método de las desviaciones (Nelson, 1955), se trata de estudiar la estructura interna del grupo de ciudades, pero los



Vista aérea de Alcoy (Alicante).

CUADRO 8.
INDICES DE JUBILADOS

Ciudad	Jubilados (1)	Indice de localización
Alcoy	15,61	1,25
Mieres	16,14	0,99
Telde	7,60	0,97
Algeciras	8,25	0,90
Logroño	12,07	0,90
Torrelavega	11,95	0,84
Reus	11,40	0,82
Jaén	10,65	0,82
Toledo	9,66	0,80
Tarragona	10,69	0,77
Albacete	8,41	0,76
Segovia	10,19	0,74
Cáceres	9,77	0,70
Ponferrada	11,41	0,67
Mérida	7,88	0,66
Valores medios	10,60	0,83

(1) En porcentajes sobre la población total

CUADRO 9. INDICES DE
TITULADOS UNIVERSITARIOS

Ciudad	Titulados superiores (1)	Indice de localización
Toledo	9,94	2,89
Cáceres	10,22	2,44
Jaén	6,75	1,74
Mérida	6,38	1,72
Segovia	10,04	1,69
Albacete	6,08	1,63
Tarragona	6,50	1,51
Logroño	7,79	1,44
Ponferrada	6,48	1,23
Torrelavega	6,01	1,15
Reus	2,18	1,11
Algeciras	3,27	0,91
Alcoy	3,48	0,89
Mieres	3,97	0,72
Telde	4,78	0,45
Valores medios	6,20	1,41

(1) En porcentajes sobre la población mayor de diez años

CUADRO 11.
INDICES DE PARO

Ciudad	Porcentaje de parados	Indices de localización (1)	(2)
Reus	10,28	1,26	1,46
Logroño	8,32	1,15	1,39
Tarragona	10,37	1,49	1,37
Mérida	7,22	1,28	1,35
Telde	16,09	1,46	1,24
Alcoy	13,14	1,51	1,21
Segovia	6,04	1,24	1,18
Torrelavega	10,32	1,22	1,13
Albacete	11,15	1,24	1,03
Toledo	5,87	0,92	0,86
Algeciras	8,15	0,97	0,76
Cáceres	9,39	1,34	0,69
Jaén	10,79	1,03	0,61
Mieres	8,39	1,21	0,58
Ponferrada	5,63	1,29	0,51
Valores medios	9,41	1,24	1,03

(1) En relación con los parados que buscan el primer empleo.

(2) En relación con los parados que ya han trabajado.



Vista aérea de Torrelavega (Santander).

CUADRO 10. ESPECIALIZACION

Ciudad	Indices de localización						DESVIACIONES					
	(3-4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(3-4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Albacete	0,68	1,51	0,95	1,08	1,73	1,39	—	1	—	—	1	1
Logroño	0,83	1,43	1,01	1,24	1,32	1,22	—	—	—	—	—	—
Tarragona	0,52	0,98	0,86	1,56	1,39	1,48	—	—	—	—	—	1
Jaén	0,43	1,90	1,09	1,90	1,93	1,28	—	1	1	1	1	—
Algeciras	0,52	1,77	1,46	2,43	1,45	0,82	—	1	1	1	—	—
Reus	1,01	1,40	1,07	1,20	1,18	0,97	1	—	1	—	—	—
Telde	1,47	0,47	0,78	2,62	0,33	0,78	1	—	—	1	—	—
Cáceres	0,54	0,72	0,71	0,95	1,32	1,60	—	—	—	—	—	1
Alcoy	1,29	1,19	0,82	0,88	0,85	1,40	1	—	—	—	—	1
Ponferrada	0,70	0,84	1,21	0,89	1,40	0,84	—	—	1	—	—	—
Torrelavega	1,03	1,84	0,99	0,53	0,72	0,70	1	1	—	—	—	—
Toledo	0,61	0,78	0,71	1,41	1,76	1,93	—	—	—	—	1	1
Mieres	0,25	0,58	0,68	0,90	0,38	0,74	—	—	—	—	—	—
Segovia	0,72	1,61	0,86	1,21	1,28	1,24	—	1	—	—	—	—
Merida	0,55	1,22	0,93	0,71	1,73	1,32	—	—	—	—	1	—
Valores medios	0,74	1,22	0,94	1,30	1,25	1,18						
Desviación tipo	0,32	0,45	0,20	0,58	0,47	0,35						

(3-4) Industria
(5) Construcción
(6) Comercio, restaurantes, hostelería, reparaciones
(7) Transportes y comunicaciones
(8) Instituciones financieras, seguros, bancos, servicios prestados a las empresas
(9) Otros servicios

resultados obtenidos no permiten establecer unas tipologías claramente definidas. Como ya hemos señalado anteriormente una de las características de estas ciudades es la tendencia hacia la diversificación funcional. Los núcleos con una excesiva concentración en algunas de las ramas, sobre todo si no se trata de las que implican centralidad o difusión, ofrecen serias dudas sobre su carácter de ciudades medias, y ello se confirma igualmente en unos comportamientos y características demográficas también diferentes.

Por último, hay que señalar que estas ciudades tienen porcentajes de paro superiores a sus conjuntos provinciales cuando se trata de personas que buscan el primer empleo, lo cual en cierta medida es debido a la fuerte proporción de jóvenes. Sin embargo, cuando se trata de personas que ya han trabajado anteriormente, la situación es muy desigual sin que puedan establecerse unos comportamientos específicos para este tipo de ciudades.

CONCLUSIONES

Puede decirse que el estudio de las ciudades medias evidencia una inadecuada distribución espacial interregional, ya que son varias las provincias en las que no existen este tipo de ciudades, y amplias zonas del país quedan, por ello, desconectadas, con graves dificultades de integración

en los procesos de difusión de innovaciones.

Pero también es cierto que el aumento del número de ciudades de este tipo es constante, hasta el punto de que prácticamente se han duplicado desde 1950.

Las poblaciones de las ciudades medias se muestran especialmente dinámicas desde 1970, incluso con índices de crecimiento superiores a los de las ciudades de más de 100.000 habitantes; sin embargo, en el último quinquenio, tanto el crecimiento natural como los flujos inmigratorios experimentan una clara disminución.

Las tasas de crecimiento vegetativo son superiores a las medias nacionales, pero ello es sólo consecuencia de unas estructuras demográficas más jóvenes. Los saldos migratorios reflejan importantes diferencias entre unos y otros núcleos, sin que puedan establecerse unas pautas generales propias de este tipo de ciudades. Sí cabe significar que los flujos migratorios constituyen el elemento fundamental en su dinámica de crecimiento y que una parte importante de los inmigrantes proceden de otros ámbitos regionales, lo cual vuelve a ser una constatación de los desequilibrios interregionales en la distribución de los asentamientos urbanos.

Una estructura demográfica joven es otra de las características destacadas, ello, derivado sobre todo de los flujos migratorios, va a tener incidencias en el comportamiento (natalidad-mortalidad)

y en algunos aspectos de la estructura sociodemográfica (jubilados y paro).

Por lo que se refiere a la estructura de la población en razón de la actividad económica a la que queda adscrita, hay que concluir que no existe una tipología definida, si bien se observa una tendencia a la diversificación funcional, así como que las ciudades con mayor carácter industrial se diferencian, en la mayor parte de los aspectos estudiados, del resto de las del grupo.

En resumen, y desde una perspectiva geodemográfica, cabe decir que el aumento del número de ciudades medias es una circunstancia necesaria en el proceso de desarrollo social y económico, y que las características de las poblaciones de estos núcleos no son otras, por lo que a la composición por edad y al comportamiento ante los fenómenos demográficos se refiere, que las que generalmente presentan las zonas de inmigración. También la preponderancia de actividades terciarias, ligadas a la centralidad y a las comunicaciones, parece una característica fundamental y un importante elemento dinamizador de las ciudades estudiadas.

Julio Vinuesa Angulo
Profesor titular de Geografía
Humana de la Universidad
Autónoma de Madrid

NOTA: Los planos de este artículo han sido facilitados por el Instituto del Territorio y Urbanismo (ITU).

THE POPULATIONS OF MEDIUM-SIZED TOWNS IN SPAIN

The spatial distribution of the population and the system of settlements of a country are a basic feature of its territorial structure. This article looks at the role played by the intermediate urban nuclei within the general framework of Spanish towns and cities, as well as the demographic characteristics and behaviour of the population in order to verify the hypothesis that this type of urban nucleus shows specific town-planning and socio-economic structures that are clearly different from those of the big urban centres.

The main conclusions drawn from this study into medium-sized towns are that the latter are not well distributed around the various regions, and that there are several provinces in which this kind of town does not exist at all, which means that large areas of Spain are disconnected and have serious problems when it comes to joining in the processes aimed at spreading innovations.

It is also true, however, that there is a constant increase in the number of towns of this kind, to such an extent that the number has practically doubled since 1950.

The populations of the medium-sized towns have been particularly active since 1970, even showing growth rates that are higher than those of towns of over 100,000 inhabitants. Nevertheless, over the last five years, there has been a clear drop both in the natural growth rate and in the influx of new residents from outside.

The natural growth rates are higher than the national averages due to their having younger demographic structures. The migration figures reflect important differences between the various nuclei without it being possible to establish a general trend for this type of town. What can be pointed out though is that migrations constitute the main driving force behind the growth rate, and that a large proportion of the newcomers originate from other regional environments which again shows up the imbalance between the different regions as regards the distribution of urban settlements.

A young demographic structure, due especially to the migratory movements, is another of the outstanding features and which is going to have an influence on behaviour (births-deaths) and on certain aspects of the socio-

demographic structures (pensioners and unemployment).

Looking at the population structure from the point of view of the economic activity to which it is devoted, the conclusion must be that there is no well-defined type although one may observe a tendency towards a diversification of functions, and also that those towns with a greater amount of industrial activity show differences, in most of the aspects that have been studied, that set them apart from the rest of the group.

To sum up, and from a geo-demographic standpoint, it might be said that the increase in the numbers of medium-sized towns is a necessary circumstance in the social and economic development process, and that the characteristics of the populations of these nuclei, from the point of view of age and of behaviour as regards demographic factors, are quite simply those which are usually present in immigration areas. Furthermore, the predominance of service activities, linked to centralization and communications, appears to be a basic characteristic and an important driving force in the towns under study.

NOTAS

(1) Es frecuente que se hable también de ciudades de *tamaño medio* o *intermedio*.

(2) Solamente como referencias de algunos de los autores que más ampliamente han desarrollado el concepto de difusión. Ver también Racionero (1978) y Vázquez Barquero (1986a).

(3) Ejemplo de lo que decimos serían las directrices del VI Plan francés, del IV Plan de Desarrollo español, y otros muchos documentos de la época, ver Racionero (1975) y "Le phenomene de l'urbanisation et sa maitrise dans le cadre de l'aménagement du territoire", en Conférence Européenne des Ministres Responsables de l'Aménagement du Territoire. Strasbourg, 1975.

(4) La relación entre dimensión territorial y demográfica expresada en términos de densidad, da un valor de 77 habts/km², mientras que en Francia es de 101 habts/km², en Italia de 189 habts/km² y en el Reino Unido y en Alemania Federal está en torno a los 240 habts/km². Podemos apreciar mejor la importancia de este dato, observando que en Francia, que tiene una dimensión territorial similar a la nuestra y que, como hemos visto, tiene también una de las densidades más débiles, hay 16,4 millones de habitantes más que en España.

(5) De mantenerse las actuales pautas de fecundidad, en un plazo de quince a veinte años estaríamos abocados a crecimientos vegetativos negativos que, en ausencia de inmigraciones, supondrán pérdidas absolutas de población.

(6) La trascendencia de la estructura espacial de la población española fue puesta de manifiesto ya hace muchos años por Perpiña (1954), de quien es la frase de que "el desconocimiento de la estructura de nuestra población es fuente de errores de nuestra política económica"; sin embargo, el desinterés por los estudios sobre nuestra población y su dinámica espacial y temporal y las proverbiales carencias de información estadística, componen un cuadro de ignorancias inaceptable en un país con el nivel de desarrollo y, sobre todo, con la problemática demográfica del nuestro.

(7) No deben olvidarse otros aspectos del mismo proceso, tales como la redistribución espacial y sectorial de la fuerza de trabajo y de las rentas; las reclasificaciones laborales y la movilidad social; los costes sociales propios de los desplazamientos fuera de sus lugares de origen de varios millones de españoles, en una buena parte de los casos hacia el extranjero y siempre hacia ámbitos culturales y sociales extraños, cuando no hostiles.

(8) Los porcentajes de distribución de la población según tamaños de municipios son similares a los de otros países europeos, aunque es algo menor el número de ciudades.

(9) Son numerosos los estudios en que se pone de manifiesto el protagonismo adquirido por las ciudades medias. Ver Tobio (1985); Serrano (1986a); Vázquez (1986); Precedo (1987); ITU (1988).

(10) Las tasas de natalidad y de mortalidad se han estimado como valores medios para

los dos periodos, a partir de los datos publicados en Los Movimientos Naturales de Población. La diferencia entre la Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo y la Tasa de Crecimiento Vegetativo no proporciona la de Saldo Migratorio.

(11) Algunos de los crecimientos más fuertes se deben a anexiones o segregaciones de municipios.

(12) Solamente el grupo formado por Alcoy, Manresa, Linares, Mieres, Langreo y Puertollano, municipios con saldos migratorios negativos en ambos periodos, pone de manifiesto una respuesta homogénea ante el problema común de la crisis.

(13) Según la muestra que se utiliza en el apartado siguiente, y sin aglomeraciones metropolitanas.

(14) Tanto la elección de las ciudades como las variables utilizadas han estado limitadas por las disponibilidades estadísticas. Aún no se han publicado los datos del Padrón de 1986 para todas las provincias.

(15) Los índices de localización son el resultado de relacionar la proporción provincial con la proporción a nivel municipal. En este caso es el cociente del número de jóvenes por cien habitantes en la ciudad entre el número de jóvenes por cien habitantes a nivel provincial.

(16) A pesar de sus muchas limitaciones, sobre todo en orden a la fiabilidad, éstos son los últimos datos publicados de población por ramas de actividad para municipios del tamaño de los aquí estudiados.

BIBLIOGRAFIA

Alonso, L. F. (1985): Los espacios de los servicios y las grandes aglomeraciones urbanas españolas. Algunas reflexiones sobre cambios recientes. *Estudios Territoriales*, núm. 19, septiembre-diciembre, págs. 69 a 90.

Bustelo, F. (1974): "Comentario histórico". *Información Comercial Española*, núm. 496, diciembre, págs. 45-48.

Friedmann, J. y Weaver, C. (1981): Territorio y función. La evolución de la planificación regional. Madrid. IEAL.

Fundación Foessa (1976): Estudios sociológicos sobre la situación social de España 1975. Madrid. Ed. Euramérica, págs. 87 a 104.

Gould, P. (1969): "Espatial Diffusion" *Resource Paper*, núm. 4, Association of American Geographers, Washington D.C.

García, A. (1981): Una fórmula original de cooperación del Estado con las entidades locales: Los Contratos de Ciudades Medias en Francia. *Ciudad y Territorio*. 1/81, págs. 17 a 24.

García Nieto, A. (1983): El sistema de ciudades en las regiones españolas según la regla Rango-tamaño. *Ciudad y Territorio*, núm. 55, 1/83, págs. 43-54.

ITU (1988): Cambios de la población en el territorio. Madrid. ITU, 151 págs.

Lasuen, J. R. (1976): Ensayos sobre econo-

mía regional y urbana. Barcelona. Ariel.

Moreno, A.; Abellán, A. y Vinuesa, J. (1978): Propuesta de tipología para ciudades españolas de tipo medio. *Estudios Geográficos*, núm. 152, págs. 285-306.

Moreno, A. (1987): Concentración de la población y jerarquía de asentamientos en España. Evolución y perspectivas. *Estudios Territoriales*, núm. 24, mayo-agosto, págs. 77 a 108.

Nelson, H. J. (1955): A Service Classification of American Cities. *Economic Geography*, XXXI, págs. 189-210.

Olivera, A. y Vinuesa, J. (1988): Evolución del terciario en España (1960-1985), en Análisis del Desarrollo de la Población Española en el período 1970-1986. Madrid. Síntesis.

Perpiña, R. (1954): Corología. Teoría estructural y estructurante de la población española (1900-1950). Madrid. C.S.I.C., pág. 15.

Precedo, A. (1986): Las modificaciones del sistema urbano español en la transición posindustrial. *Estudios Territoriales*, núm. 20, enero-abril, págs. 121 a 138.

Precedo, A. (1987): La estructura terciaria del sistema de ciudades en España. *Estudios Territoriales*, núm. 24, mayo-agosto, págs. 53 a 76.

Racionero, L. (1975): Estrategias de actua-

ción sobre las ciudades medias españolas. Dirección General de Ordenación del Territorio. Ministerio de Planificación del Desarrollo (documento de trabajo).

Racionero, L. (1978): Sistemas de ciudades y ordenación del territorio. Madrid. Alianza Universidad. 1986.

Serrano, J. M. (1986a): Distribución espacial de las ciudades de tamaño intermedio (25.000-100.000 habitantes). *Estudios Territoriales*, núm. 20, enero-abril, págs. 139 a 160.

Serrano, J. M. (1986b): Las ciudades capitales de provincia en España. Un crecimiento primado e ininterrumpido. *Estudios Territoriales*, núm. 22, septiembre-diciembre, págs. 125 a 146.

Tobio, C. (1985): Freno y redistribución del crecimiento demográfico en España. 1971-1975 y 1976-1981. *Estudios Territoriales*, núm. 19, septiembre-diciembre, págs. 57 a 67.

Vázquez, A. (1986a): El cambio del modelo de desarrollo regional y los nuevos procesos de difusión en España. *Estudios Territoriales*, núm. 20, enero-abril, págs. 87 a 110.

Vázquez, A. (1986b): Los cambios demográficos y la política territorial, en Tendencias Demográficas y Planificación Económica. Madrid. Ministerio de Economía y Hacienda, págs. 481 a 493.

Las ciudades medias en Cataluña

Ramón Roger

INTRODUCCION

Existe una antigua tradición por la cual los gigantes, esos seres fantásticos que, sin embargo, aparecen en los cuentos y leyendas tan vinculados a la más pura herencia de lo material, representan con su porte a las ciudades y ocurre que en las grandes solemnidades viajan como embajadores surrealistas de un orgullo local que no decae.

La cultura urbana en Cataluña, probablemente más antigua que sus fantasmas, ha sido labrada de forma dificultosa a través de un territorio difícil, donde los llanos son siempre algo que acaba a simple vista, y donde las montañas ocupan más de la mitad de la superficie de un conjunto que no alcanza los cuarenta mil kilómetros cuadrados.

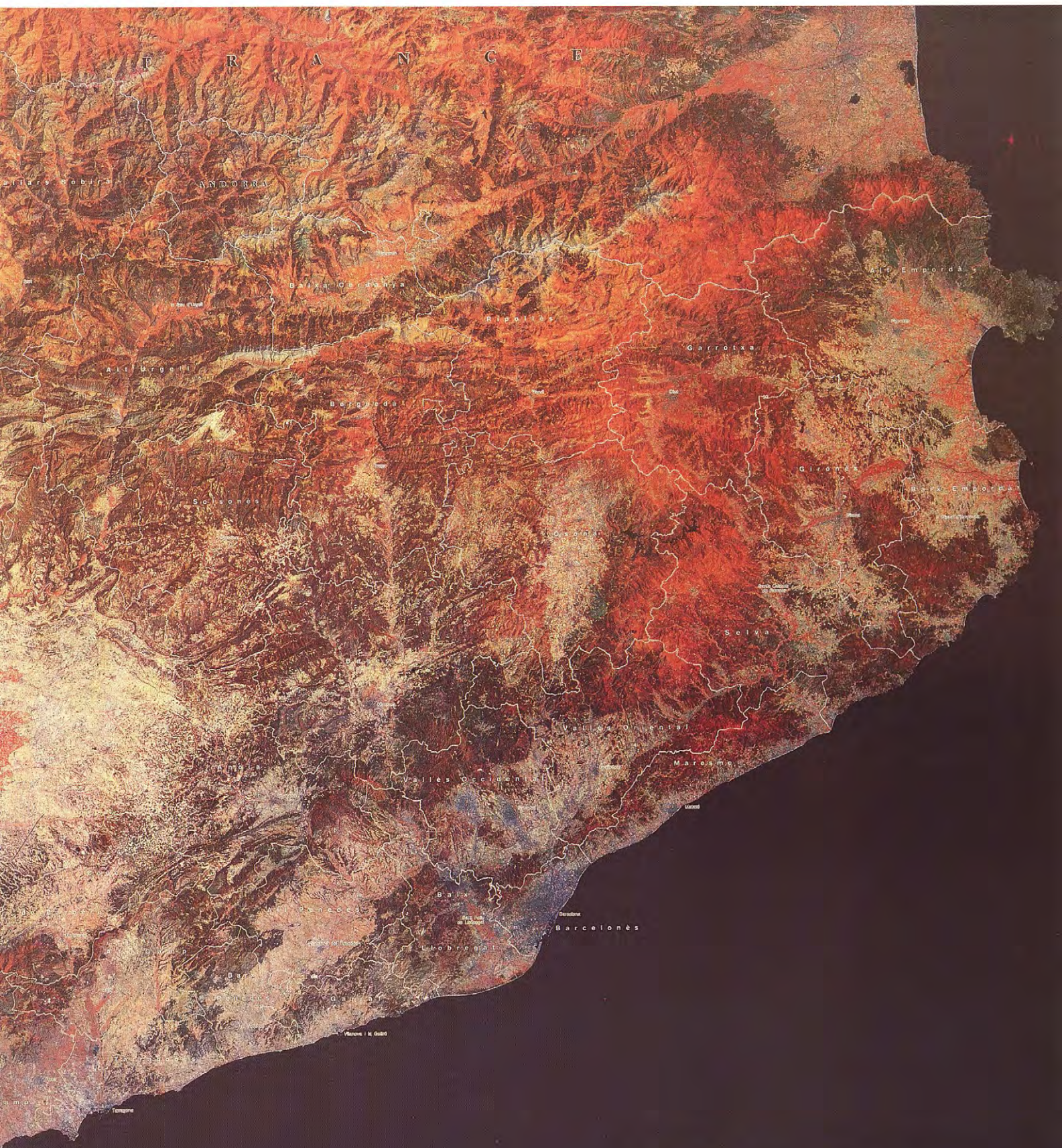
La posibilidad de observar directamente, a través de la fotografía a escala, el territorio en que vivimos, como feliz puesta al día de las interpretaciones abstractas que los mapas nos habían acostumbrado, puede darnos una visión de la complejidad de que hablamos. En cualquier caso, la lectura de la obra de Vilar y la ilustre escuela de geógrafos catalanes que le han seguido, hace posible la comprensión sincrética de los fenómenos sociales, económicos y políticos ligados a su particular morfología, al menos de forma suficiente para los que nos autodenominamos urbanistas.

El viaje iniciático a través del territorio de Cataluña no puede explicarse sino por la sucesión de espacios concretos físicamente delimitados por la naturaleza, donde la tensión del recorrido deriva

indefectiblemente hacia la centralidad de lo urbano. Se ha hablado profundamente del sistema urbano catalán, del sistema de ciudades como estructura portante de una cultura y una fuerza económicamente viva. Ello tiene posible demostración de una realidad palpable y quizá, también, algo singular, pero lo cierto es que, tratándose de una región de paso desde siempre y de una población dinámica como consecuencia de lo anterior, esa estructura urbana se mueve de forma vertiginosa y, aunque lo hace obediente a los influjos de la economía y la sociedad que en todo momento la sustenta, los fenómenos complejos, derivados de las aglomeraciones "metropolitanas" o del turismo de temporada, distorsionan el baile de cifras y encogen enormemente la lógica de manual con que a la hora de escribir uno quisiera moverse.

Como sea que los hitos en la historia pueden utilizarse para recomponer hechos o resumir planteamientos, la evolución de las ciudades catalanas puede también explicarse de múltiples maneras en función de esos hitos. Nos referimos al momento histórico de la construcción de la red de ferrocarriles a partir de la segunda mitad del siglo XIX, época en que las ciudades aparecen en el contexto económico de forma singular, también al de la dinámica que se inicia con la nueva Ley del Suelo y el planteamiento urbanístico de la crisis, que desemboca hoy en la regeneración de un movimiento burgués que retoma la ciudad como símbolo central del progreso en lo material y en lo superfluo. De nuevo, pues, los gigantes salen a la calle.





CARACTERÍSTIQUES DEL SATEL·LIT LANDSAT-5

Dada de la NASA, presa en bruts el dia 1 de març del 1994. És el resultat de la fusió de imatges en el qual s'han emprat conjuntament el sensor TM (Thematic Mapper) i el sensor ETM+ (Enhanced Thematic Mapper).

El present mapa s'ha realitzat a partir de les imatges d'aproximadament 1000 TM i 1000 ETM+ que s'han emprat conjuntament.

PLATAFORMA
Alçada: 706,3 km
Inclinació: 35,2°
Període del període: Cada 16 dies
Orbita: 1419 km

SENSOR TM
La seva resolució espacial és de 30 m per píxel. La seva resolució espectral és de 6 bandes, a excepció de la banda 5, que té una resolució de 30 m per píxel.

PROCES DE REALITZACIÓ I EDICIÓ
Per a obtenir la imatge final, s'han emprat les imatges de la NASA i s'han realitzat les operacions de correcció i edició.

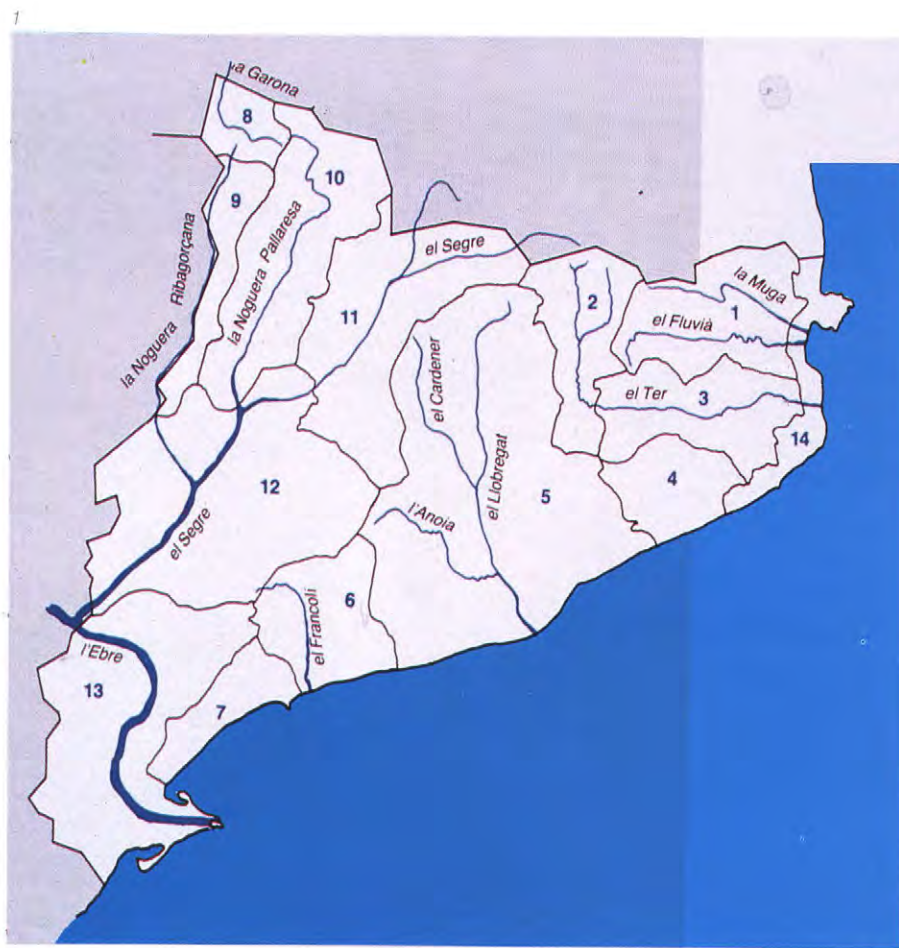
Dada	Zona	Orbita	Orbita
127	20	3,4	24/05/94
128	21	3,4	24/05/94
129	30	3,4	24/05/94
130	31	3,4	24/05/94
131	32	3,4	24/05/94
132	33	3,4	24/05/94
133	34	3,4	24/05/94
134	35	3,4	24/05/94
135	36	3,4	24/05/94
136	37	3,4	24/05/94

El primer pas és la correcció de les imatges de la NASA i s'han realitzat les operacions de correcció i edició.

LLEENDA

La present imatge és una representació de la realitat i no una interpretació de la mateixa.

- Zona muntanyesa: Les zones muntanyeses són representades amb colors vermells i taronges.
- Zona fluvial: Les zones fluvials són representades amb colors blaus i verds.
- Zona forestal: Les zones forestals són representades amb colors verds i grocs.
- Zona agrícola: Les zones agrícoles són representades amb colors grocs i taronges.
- Zona urbana: Les zones urbanes són representades amb colors blancs i grisos.
- Zona lacustre: Les zones lacustres són representades amb colors blaus i verds.
- Zona humida: Les zones humides són representades amb colors verds i grocs.
- Zona costanera: Les zones costaneres són representades amb colors blaus i verds.
- Zona muntanyesa: Les zones muntanyeses són representades amb colors vermells i taronges.
- Zona fluvial: Les zones fluvials són representades amb colors blaus i verds.
- Zona forestal: Les zones forestals són representades amb colors verds i grocs.
- Zona agrícola: Les zones agrícoles són representades amb colors grocs i taronges.
- Zona urbana: Les zones urbanes són representades amb colors blancs i grisos.
- Zona lacustre: Les zones lacustres són representades amb colors blaus i verds.
- Zona humida: Les zones humides són representades amb colors verds i grocs.
- Zona costanera: Les zones costaneres són representades amb colors blaus i verds.



LA ERA DEL FERROCARRIL

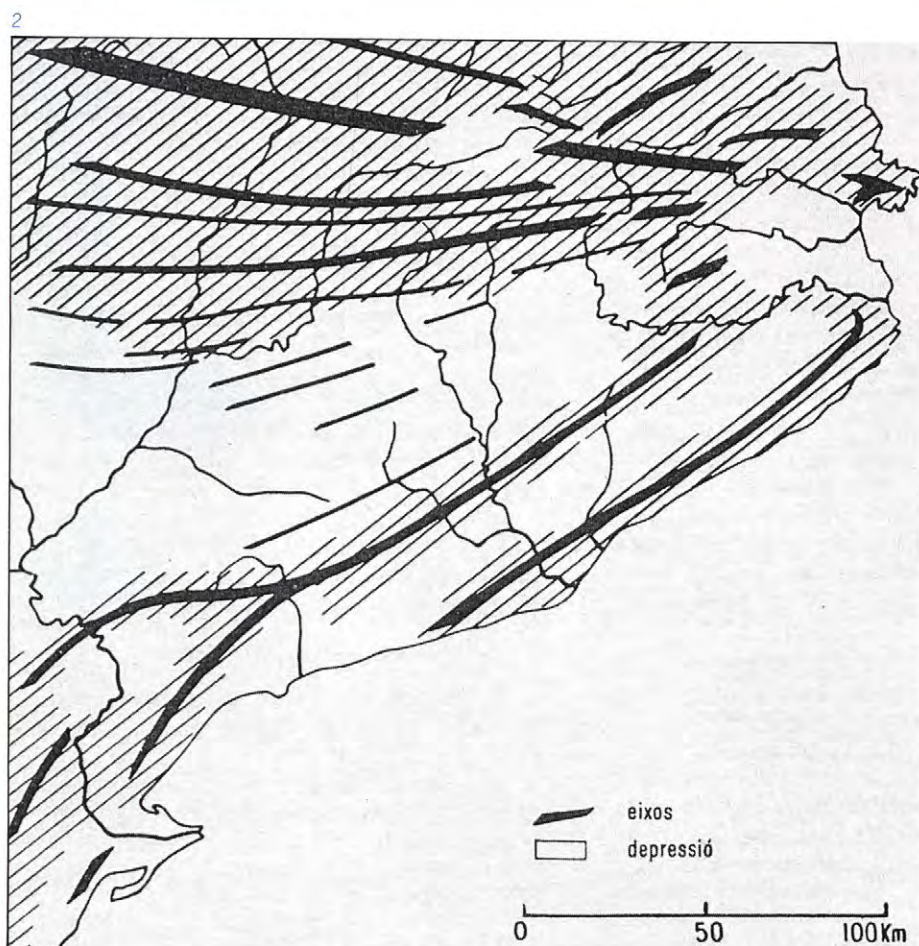
La construcción del ferrocarril es un característico reflejo del ímpetu con que la sociedad catalana inició la segunda mitad del siglo XIX. Precedido de éxitos notables en demografía y, más concretamente, en la lucha contra la mortalidad infantil y en el desarrollo económico con el auge del sector textil, heredero de la manufactura algodonera del siglo anterior, sostenido también por las acumulaciones de activo procedente de los excedentes agrícolas y del comercio con las colonias americanas, las compañías captaron el ahorro de la sociedad catalana a través de la institución de la Bolsa, de tal modo que en 1862 hasta el cincuenta por ciento del dinero de los corros fue a parar al papel ferroviario. Al origen, en 1834, del auge espectacular de la inversión en el sector "servicios", por la concesión del Barcelona-Mataró (1848), siguieron la fundación de otras tres compañías que iniciaron troncos hacia Granollers (1854), Sabadell (1855) y Martorell (1856).

La red ferroviaria en 1910 alcanzó los 1.500 kilómetros de longitud, y ésta permanecerá desde entonces sin evolución ni cambios hasta las grandes crisis de explotación de los años cincuenta y el cierre de líneas en los sesenta.

Retengamos solamente el índice de cobertura territorial, puesto que "se llegaba a través del ferrocarril a cubrir la relación entre todos los centros económicos en activo, hasta un total de treinta ciudades e incluso poblaciones con una menor entidad, y lo que fue más significativo, desde una perspectiva territorial, el transporte jerarquizaba las ciudades por su accesibilidad y estructuraba la dinámica económica local".

Aunque se habla generalmente del árbol ferroviario con centro en Barcelona, Reus es el nudo que polariza los pasos al sur y al nordeste de la península hacia el Ebro y Aragón por Caspe, el camino de Tortosa y Valencia, lo que nos da una idea del peso específico del momento particular de aquella ciudad, segunda en importancia de Cataluña. El mapa ferroviario resultante articula esas dos ciudades con Badalona, Mataró, Blanes, Figueras, Gerona, Sant Celoni, Granollers, Sabadell, Tarrasa, Martorell, Vilafranca, Vilanova, Igualada, Manresa, Vic, Vendrell, Olot, Puigcerdá, Tarragona, Lérida, Valls, Reus, Tortosa, Balaguer, San Feliu de Guixols, Palamós, Berga y un largo etcétera. Ello no solamente facilita la circulación de materias primas o el comercio, sino que potencia la movilidad de la fuerza del trabajo y capitales inversores.

Hay que recordar cómo los ejes ferroviarios hacia Vic y hacia Manresa



coinciden con los ejes del desarrollo industrial más precoz que se organiza por el influjo de Barcelona y su puerto, por las posibilidades de aprovechamiento energético de los ríos y, posteriormente, de las instalaciones con fuerza de vapor, y cómo mediante esa dinámica se urbanizan los referidos valles a través de la implantación de las "colonias" textiles hasta Berga por el Llobregat y hasta Ribas de Fresser por el Ter, en un proceso interactivo elemental, pero con un efecto económico trascendente, que hoy, en cierto modo, vuelve a repetirse, aunque de forma parcial, en provecho de una estructura social madura y laboralmente rejuvenecida.

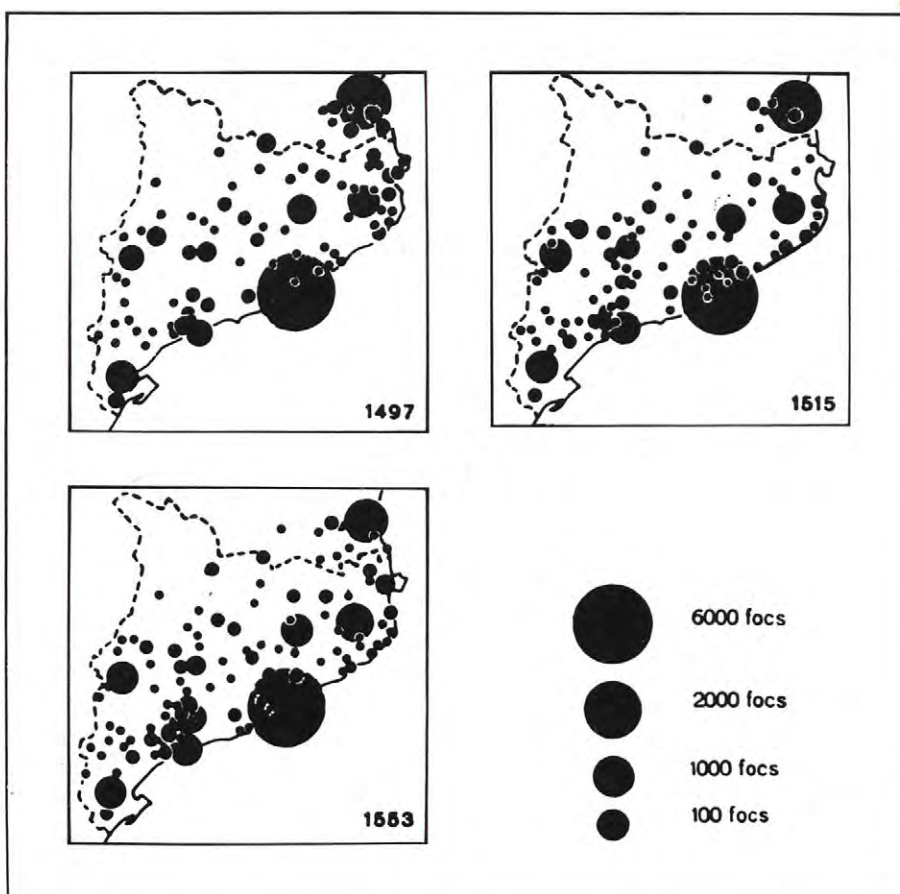
El momento de auge de la industria del corcho posibilitó la construcción de la doble línea de ferrocarril, desde Gerona a los puertos de Palamós por Palafrugell, y al de San Feliu de Guixols por Cassá y Llagostera, ciudades todas ellas que articularán el futuro desarrollo urbano de estas comarcas de una forma similar a la que se dará a lo largo del tendido Gerona-Olot por Anglés, Amer o el que hará posible el Gerona-Bañolas; y todo ello desde la llegada del ferrocarril Barcelona-Francia a Gerona en 1862, que reproduce parcialmente la estructura comarcal de transporte por carretera en una verdadera apuesta por la renovación.

También, el refuerzo de la estratégica posición de Lérida, donde la llegada del ferrocarril coincide con la transformación profunda de la economía por la construcción del canal de Urgel, a través de las líneas de Manresa-Cervera-Tárrega y Mollerusa, o a través de la línea de Reus por el paso de Montblanc, el otro gran punto de conexión entre los dos sistemas hidrográficos.

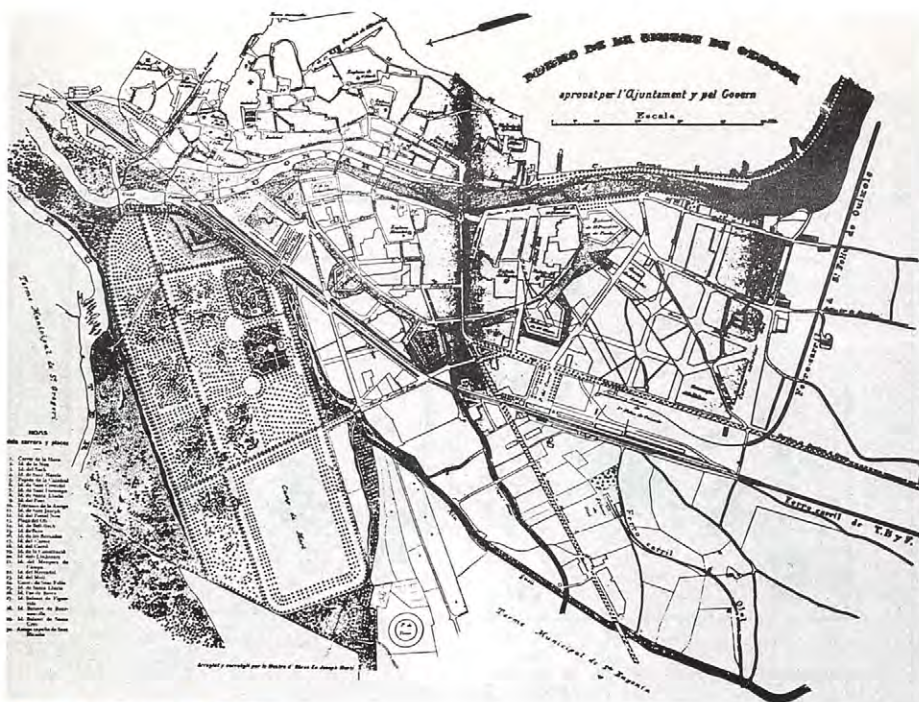
Se constata, pues, un claro vínculo de dinamismo urbano en relación a este modo de transporte, ya que la llegada del ferrocarril estimuló procesos de urbanización y reforma notables. La estación, nuevo polo de atracción económica, puerta de acceso a la ciudad "ilustrada", posibilita la aparición de trazas de nueva factura que se vislumbran en tanto que ejes representativos o simplemente por la posibilidad de satisfacer la demanda de nuevos terrenos para edificar, los que resultaban revalorizados a través de la relación ferrocarril-centro histórico.

Los casos de Vic, Lérida o Valls, son ejemplos elocuentes de este tipo de intervención urbanística, pero la lista en pequeñas ciudades se haría en verdad interminable.

También la segunda mitad del siglo XIX, es la época donde algunas de las poblaciones catalanas viven los mejores planes de ensanche, al igual que sus homónimas europeas, fruto de



1. Las dos cuencas hidrográficas.
2. La forma del territorio según Solé-Sarabís.
3. El sistema urbano de los siglos XV-XVI.
4. La red de ferrocarriles en el año 1915.



Plan de ensanche de Girona.

Plan de ensanche de Vilanova i la Geltrú.



los aumentos de población, la capacidad diversificada de aplicar los nuevos recursos económicos, y la concreción material de las teorías higienistas del momento. Vilanova, Sabadell, Mataró o Badalona son modelos de sobra conocidos por la forma en que, además, se llevaron a la práctica y han trascendido hasta hoy.

Otras ciudades como Tortosa y Balaguer, con centros históricos muy importantes, diseñan sus planes de ensanche hasta la estación ferroviaria de forma particularmente bien resuelta, mientras que en sentido contrario, lo hace la ciudad de Olot destruida por el terremoto de 1780. Se reconstruye siguiendo una cuadrícula regular que, por el exiguo tamaño de las manzanas y calles no cubrirá las necesidades de espacio público de una ciudad moderna, y de forma desarticulada se abrirá, ya entrado el siglo XX, hacia las rondas y hacia los "firaes", dando la espalda al río, que será aprovechado por las instalaciones industriales.

En la medida en que las ciudades son pequeñas o el contexto político se acerca a la identidad de los que poseen la tierra, los ensanches se deforman, se desnaturalizan, "comprenden" mejor las contradicciones de la propia iniciativa hasta llegar a hacerse irreconocibles o, simplemente, aparecer en tanto simples alineaciones para la edificación. En ciudades como Girona se aprueba un proyecto de alineaciones aptas para la parcelación, pero sin resolver la colisión con el sistema cerrado de la ciudad amurallada, ni tomar como referencia el eje urbanístico de la carretera a Barcelona o la presencia del Campo de Marte; y otras como Tarrasa o San Feliu de Guixols no consolidan el modelo dibujado y acotado por el planeamiento de la época y sus ensanches posteriores serán acomodaticios y van a significar precedentes para su propio futuro.

Manresa apuesta por la apertura del eje urbano hacia la estación, y reconstruye el centro representativo de la nueva burguesía, pero no consigue el salto a la propuesta formal de acuerdo con sus necesidades, y, como consecuencia de ello, crece según el modelo suburbano "sin plan", al que la topografía difícil y los múltiples ferrocarriles que cruzan el perímetro urbano harán imposible la integración orgánica de las partes de la gran ciudad que paso a paso se consolida. O el caso de Reus, donde el espectacular crecimiento nunca ha estado concebido sino como suma de operaciones sectoriales encadenadas, mecanismo que trasciende en el tiempo y que hará imposible un planteamiento abierto a un territorio nada difícil, por lo cual, aun con ciertas

reservas, nos atrevemos a asegurar que la falta de una opción en el momento adecuado puede haber desactivado grandes posibilidades para esta ciudad.

Tarragona, por su parte, urbaniza la gran terraza entre la ciudad romana y el barrio marítimo del Serrallo a través del salón mirador del Mediterráneo, pero deja sin resolver las continuidades hacia Poniente, así como el refuerzo del nexo hacia el mar, que hoy sigue siendo la gran incógnita urbanística sin resolver, con el ferrocarril únicamente dirigido al servicio del puerto.

Sin perjuicio de que la enorme inversión del capital privado llevó a desatender otros sectores

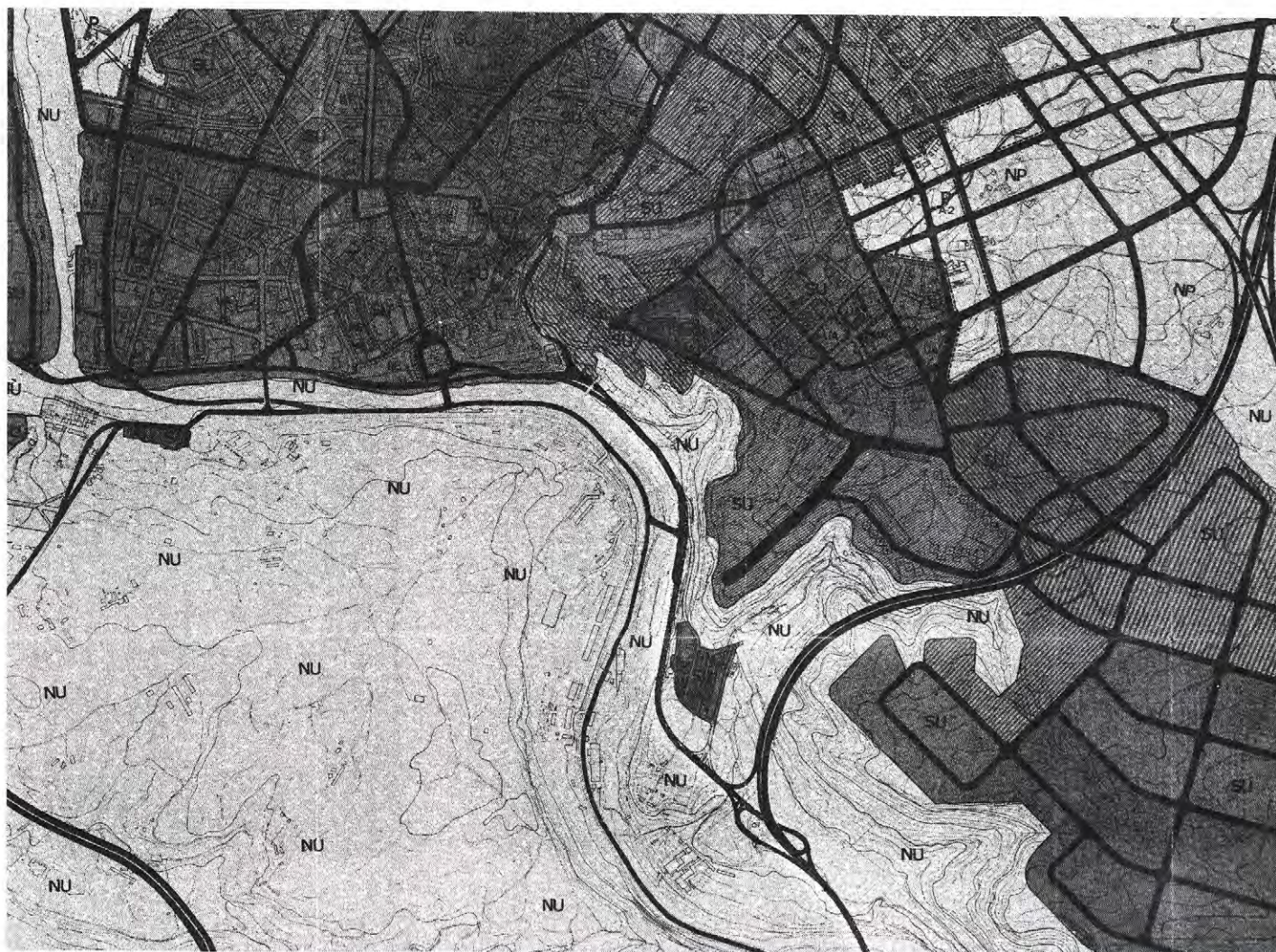
la construcción de la línea de Reus a Zaragoza por Caspe, se produjo el desmantelamiento del control autóctono de los ferrocarriles, que fueron absorbidos por compañías con mayoría de capital foráneo. El saldo para la economía local fue de lo más desastroso y de consecuencias irreversibles para el futuro de los transportes colectivos, que, de una forma tan brillante, habían hecho su aparición.

A ello hay que añadir disfunciones como la del ancho de vía de seis pies, la creación de líneas métricas para explotaciones de segundo nivel, que necesitarán, para asegurar la rentabilidad, de costos de construcción

y la toma de decisiones coordinadas.

Las transformaciones sociales y económicas que se inician en la Europa de los años cincuenta y que propician para España el milagro de la década siguiente, se encuentran, en relación al territorio y su dinámica, con un sistema de transporte ineficaz por carretera y obsoleto y caduco en el antaño prometedor ferrocarril que no vivió proceso de modernización alguna.

Este enorme atraso acumulado en la mejora de las infraestructuras contribuyó, decisivamente, al rompimiento urbanístico de los años sesenta, ante la imposibilidad de que los centros típicos captaran la actividad económica y el poblamiento con los



Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Manresa. Abril 1980. Plano de clasificación y régimen jurídico del suelo.

económicos de más antigua tradición, es interesante contrastar las consecuencias económicas, así como las repercusiones internas a las que llevó tal dinámica, puesto que, en efecto, después del crack de la Bolsa de 1866 y el descalabro económico que para la compañía catalana supuso

mucho más modestos, o la especificidad de compañías de carácter suburbano para el transporte exclusivo de pasajeros en las cercanías de Barcelona.

En conjunto, hacían poco más que imposible la explotación racional de la red catalana, su planificación de futuro

servicios necesarios, manteniendo de esta forma una "tensión" territorial similar a la de épocas anteriores. Los procesos urbanos de los años sesenta y primeros de los setenta significan para las ciudades medias una transformación brutal de los entornos suburbanos ya consolidados, repitiendo

el modelo barcelonés a la escala comarcal, donde, además, se procede a la "lotización" del suelo rústico, dirigida a los agentes inmobiliarios y la autoconstrucción, sin contraprestación posible ni contractual de urbanización y servicios.

DESPUES DE LA LEY DEL SUELO

Un somero análisis al conjunto del planeamiento urbanístico nacido después de la reforma de la Ley del Suelo pone de manifiesto —introduzca el lector su excepción más querida— que las operaciones urbanísticas de alcance, que fueron de antaño asociadas a la implantación del ferrocarril o, incluso, a los ensanches burgueses del siglo XIX, habían desaparecido por completo de nuestros proyectos y aunque es cierto que hemos asistido a una revalorización del espacio público urbano, asociada al esfuerzo de los municipios por recuperar los déficit de los años precedentes, el planeamiento general municipal aprobado en Cataluña a partir de la Ley de 1975, que se centra en problemáticas más estructurales como la de la clasificación del suelo o las ordenanzas en suelo urbano, constituye la reacción, hasta cierto punto normal, a la filosofía del que le ha precedido.

Las Comisiones de Urbanismo, en el estrecho intervalo de tiempo en que este proceso —de 1980 a 1987— se ha producido, han tenido la oportunidad de introducir coherencia territorial a los planteamientos municipio a municipio, principalmente en los aspectos de infraestructuras, densidades y suelo no urbanizable. Por cifras de volumen, cerca de setecientos documentos urbanísticos de nueva planta están vigentes, cubriendo al noventa y ocho por ciento de la población. Sin embargo, prácticamente ninguno de los planes de centros importantes dirige sus esfuerzos a operaciones de renovación urbana, allá donde incluso se hacen más evidentes las situaciones de gangrena de los tejidos degradados. En nuestras ciudades medias, la brutal dinámica renovadora del patrimonio edificado, caso a caso por el mecanismo de la ordenanza hasta 1980, ha impedido la reflexión de los políticos y técnicos alrededor de la ciudad construida.

El planeamiento urbano, concebido generalmente desde ópticas de la conservación estricta-estéril, es, sobre todo, el resultado de una decisión política, ante la imposibilidad por parte de los especialistas de proponer y estimular alternativas más allá de lo trivial y, por qué no, ante el propio reconocimiento de un descrédito acumulado en la construcción de la ciudad a lo largo de varios decenios.

El nuevo planeamiento ha encorsetado los campos normativos, ha endosado las inversiones de carácter supramunicipal, ha fijado la contribución de la propiedad a la recuperación de los déficit urbanísticos. Hay que considerar que esas constantes son positivas en el contexto de un esfuerzo de planificación urbana, que no tiene precedente alguno en nuestro país, pero al mismo tiempo, la carencia general de atención a la ciudad construida, algo particularmente inadecuado si contrastamos la realidad de los centros urbanos de nuestras ciudades, abre el interrogante acerca de la falta de sintonía entre el planeamiento y su tiempo o, si se prefiere, presume la confirmación de la tibieza con que los documentos abordan la globalidad de las relaciones entre los focos de tensión urbana y los ejes de crecimiento y la posición frente a los nudos nunca resueltos, acerca de los cuales el proyecto debiera ser planteado siempre como una estrategia que preparara el conjunto de acontecimientos que precipiten de forma irreversible su transformación.

PERSPECTIVAS

En un futuro perfecto, la hipótesis inverosímil de una región-territorio homogénea y neutral, donde sea posible, aún más, acometer cualquier iniciativa en cualquier punto, tiende a veces a confundirse con la noción de equilibrio, si entendemos como tal un mensaje político de igualdad en las condiciones de vida, renta y oportunidades, tendentes a recomponer un mapa socioeconómico igualitario, que no coherente. Se debate en una contradicción profunda cuando las necesidades perentorias descuelan en los centros donde se acumula la población y, sin embargo, la resolución de aquellas necesidades contribuye de la peor forma a la tesis de la dispersión descentralizada de la actuación política.

Esta aparente confusión podría tener su alternativa en el refuerzo del papel de las ciudades medias que de nuevo apelan el protagonismo en la reconstrucción de un mapa urbano jerarquizado. El ambiente de competitividad entre iniciativas que, por encima de todo persiguen la inversión y el crecimiento "en bruto", podría responder a planes o estrategias a largo plazo, pero existen elementos de juicio que permiten anteponer a ellos un cierto estado de ansiedad en las ciudades catalanas del momento, y, por ello, creo que hay que evitar deslumbramientos en el análisis de la situación.

En primer lugar, la capacidad política de las ciudades para desarrollar un proyecto estable y coherente no

cuenta, al menos hasta ahora, con los instrumentos y las fórmulas de dirección y control deseables desde el urbanismo. Los planes plurimunicipales han demostrado ser una iniciativa contranatura en la mayoría de los casos planteados. Si bien es una realidad el general comportamiento de las ciudades, en tanto que centros comarcales que giran alrededor de una mejor dotación de servicios y equipamientos, que sancionan su papel en el ámbito natural de influencia, también es cierto que los pequeños municipios han dejado de jugar un papel de comparsa en el desarrollo local, y que las promociones de suelo para usos industriales, o los centros comerciales de nueva planta, que tienden a edificarse fuera de las ciudades, favorecen la dispersión y rompen la dinámica tradicional del urbanismo "de centro". Es entonces cuando las políticas conservadoras de la ciudad construida, a las que hemos hecho referencia, aparecen insostenibles a la luz de las nuevas tensiones que en el territorio provocan las nuevas fórmulas comerciales aparentemente atípicas, pero que por la forma en que son acogidas demuestran no ser tan exógenas a las apetencias de los colectivos urbanos. De nada sirve que fórmulas de compensación, negociadas con los nuevos mercaderes desde los cargos públicos, amortigüen mediante cargas "por licencia" el impacto de las modernas convenciones.

A falta de una contundente reacción de los poderes públicos para estimular una red de transporte eficaz, la mejora ostensible de la movilidad individual continúa siendo hoy el único activo insustituible que condiciona las localizaciones. Es, pues, difícil que, desde la coherencia de un plan en el marco de la Ley del Suelo, se den suficientes oportunidades a la captación de inversiones externas o de reconversión procedentes de la propia ciudad.

A las ciudades medias quizá les falte para sobrevivir aspirar, aunque sea sin calendario, a una condición: la de dejar de serlo.

Algunas de ellas, sin territorio ni demografía suficiente como Girona, Figueras, Igualada o Manresa, deberán metropolitanizarse, adquirir un papel de liderazgo, algo más que moral, si quieren evitar que el entorno acabe ahogando cualquier opción de capitalidad medianamente ambiciosa.

Otras ciudades como Valls, Lérida, Vic o Reus, tendrán que resolver grandes problemas en sus centros históricos y, al mismo tiempo, saltar a una escala urbana distinta, donde sea posible superar barreras históricas de ríos y ferrocarriles que han laminado

posibilidades de crecimiento más armónico.

El cambio de escala deseable no constituye un patrón de comportamiento único, puesto que un mayor detalle en el conocimiento de los problemas particulares de cada caso siempre aleja la posibilidad de soluciones globalizadas.

No hemos abordado, como es obvio, ni las relaciones más complejas del urbanismo metropolitano, a pesar de la existencia de micrópolis con

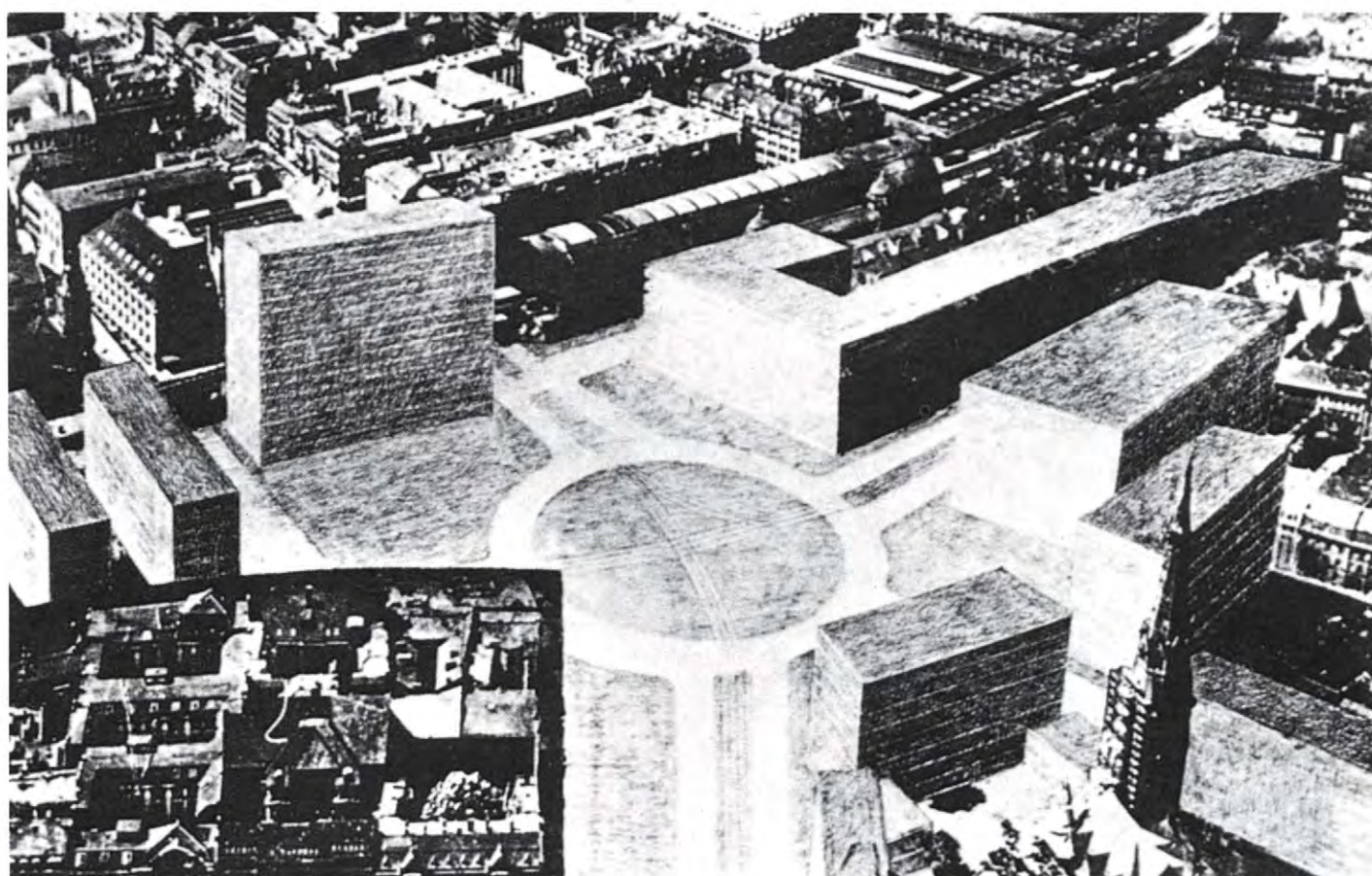
evoluciones singularmente conducidas, por la evidente distorsión del concepto de ciudad individual que la presencia del influjo barcelonés infiere en el conjunto de su área metropolitana, ni tampoco la concreción del trabajo abordado nos permite la posibilidad de extendernos en la temática de las fulgurantes ciudades turísticas.

En la transformación del presente de las ciudades medias catalanas, jugarán un papel fundamental los propios atributos, de la misma forma como,

antaño, incluso el carácter de las personas en el poder conformaron el tono específico de cada urbe. No en vano, hemos llamado burgués al movimiento que nos envuelve y nadie en momentos tan comprometidos puede desaprovechar las herencias de una historia tan reciente.

Ramón Roger i Casamada
Arquitecto

Proyecto de Mies Vander Rohe para la Alexander Platz.



MEDIUM-SIZE TOWNS IN CATALONIA

The trend of medium-size towns in Catalonia can be explained in keeping with certain historic landmarks, such as the construction of the railway network in the second half of the XIX century, the 1975 Land Act, and crisis town planning which has led to the revival of a bourgeois movement which again considers the town as the symbol of progress on a material and superfluous level.

The construction of the railway network, which in 1910 covered 1,500 kilometres, connected all the active economic centres, up to a total of thirty towns with development poles in Barcelona and Reus. Alongside this, there

was a drive which encouraged considerable development and reform processes (Gerona, Lérida, Tarragona, Manresa, etc.).

However, the lack of improvement in infrastructures, together with the social and economic transformation of the sixties, contributed towards breaking down the development concept of that decade. For this reason, medium-size towns underwent a brusque transformation of consolidated suburban surroundings.

After the 1975 Land Act, the municipal development approach in Catalonia was focussed on more structural issues, like land classification or ordinances; Town Planning

Committees have introduced territorial coherence, mainly concerning infrastructures, densities and land which cannot be developed.

However, the materialization of this philosophy has clashed with the instruments which towns have for carrying it out. The reason is, among other things, that the scope of activity which moves a town of considerable size greatly exceeds municipal and town planning frontiers, tackling underlying problems from crisis angles which are considered successfully overcome; this means that the former do not fulfill the function of stimulating the necessary transformation for urban renovation.

Presente y futuro de las ciudades medias europeas

Luis Rodríguez-Avial

Previsto desde mayo de 1987 el tema monográfico de este número, "Presente y futuro de las ciudades medias", el equipo director de la revista tuvo conocimiento del seminario que había de celebrarse, a principios de octubre de 1988, en la ciudad holandesa de Den Bosch sobre los "Desafíos para las ciudades medias", organizado por el INTA —International Organization for the Development and Management of Cities— ("Organización internacional para el desarrollo y la administración de las ciudades"). En consecuencia, se tomó la decisión de enviar a uno de sus miembros al mismo, a fin de conocer los criterios generales con que en Europa se presentía el futuro de las ciudades medias y poderlos dar a conocer a través de "Urbanismo/COAM".

PLANTEAMIENTO DEL SEMINARIO

En el planteamiento del seminario, con el objetivo de tratar sobre las posibles oportunidades de desarrollo que presentan las ciudades de tamaño medio, se partía de una serie de premisas conocidas sobre su momento actual, concretamente las siguientes:

- Este tipo de ciudades atraviesa a nivel internacional por un momento excitante y de gran desafío de cara a su futuro.
- El desarrollo actual residencial y su correspondiente entorno laboral se han producido desde sus propios recursos.
- En comparación con las grandes ciudades, las ciudades medias se encuentran en una posición favorable a corto y medio plazo, simplemente en razón de su propia escala.
- Las ciudades medias, no obstante, también se enfrentan con problemas en los campos del desarrollo económico, empleo, tráfico y finanzas, pareciendo, al mismo tiempo, que las oportunidades de resolver los mismos están creciendo debido al grado de independencia que aquéllas demuestran en sus comportamientos.

La organización del seminario entendía, tomando como base estos puntos de partida, que un futuro desarrollo floreciente de este tipo de ciudades muy posiblemente habría de depender de que los gobiernos locales colaborasen y unieran sus fuerzas, a nivel regional, con el mundo empresarial.

Para el desarrollo del seminario se escogieron tres temas concretos:

- Dinámica del crecimiento de la ciudad media y de la región correspondiente.
- Aprovechamiento de la competencia y concurrencia entre ciudad y región.
- Estudios de nuevas formas de colaboración dirigidas al desarrollo de la ciudad y de la región.

El primero de estos temas permitiría conocer los diferentes estados de desarrollo de las ciudades medias en su contexto nacional, así como poner en evidencia los puntos fuertes y débiles que presentan.

A tal fin en el seminario se estudiaron los casos de las siguientes ciudades: Swindon (Gran Bretaña), Saint Quentin-en-Yvelines y Reims (Francia), Volos (Grecia), Módena

Imágenes urbanas.

1 y 2. Den Bosch. Holanda.

3 y 4. Swindon. Gran Bretaña.

5. Saint Quentin-en-Yvelines. Francia.



(Italia), Den Bosch (Holanda), Mons (Bélgica) y Santiago de Compostela (España).

El segundo tema tenía como objetivo insistir en el análisis sobre las consecuencias de la posible evolución, a partir de la información conseguida en el primero, de la relación y competencias entre ciudades y región, especialmente en lo concerniente al máximo rendimiento de los medios a utilizar para su futuro desarrollo, evitando el despilfarro de los mismos.

La cuestión a resolver sería cómo canalizar mejor, hacia el futuro, dicha competencia en comparación con lo realizado hasta la fecha. La misma parece que debería estar enfocada hacia la mejora de la calidad del producto, empleando una terminología industrial, así como a la adecuada utilización de las posibilidades que el mismo ofrece.

El tercer tema se dirigía a conocer las posibilidades de evolución de las ciudades medias y sus regiones en aplicación de posibles nuevos instrumentos de desarrollo, examinados a la luz de las circunstancias contempladas en los temas anteriores. Para ello sería necesario intentar responderse a la siguiente pregunta:



¿cómo se pueden explotar las posibilidades de este tipo de ciudades y la competencia entre las mismas? Dicha respuesta podría encontrarse en el desarrollo de nuevos instrumentos en los campos de la gestión, de la organización y de la financiación, instrumentos llamados a ser experimentados en este tipo de ciudades. En este sentido sería

importante analizar cómo debería evolucionar la política del Estado y de la Administración en general. A partir de este análisis se podrían precisar las formas de colaboración más convenientes entre los sectores público y privado, con especial atención a la definición del procedimiento de toma de decisiones en que ha de estar basada dicha colaboración.



4 5



DESARROLLO DEL SEMINARIO

A lo largo de las sesiones y debates se produjo un amplio conjunto de intervenciones de personalidades europeas, pertenecientes a distintas administraciones públicas, organizaciones empresariales e industriales, centros universitarios y el mundo de la política (1). La presentación de las circunstancias correspondientes a cada una de las ocho ciudades-ejemplo elegidas fue realizada por distintos responsables de sus administraciones municipales —el caso de Santiago de Compostela se expuso por el alcalde y el secretario de su Ayuntamiento—.

Las características específicas y circunstancias que concurren en cada una de las ocho ciudades medias examinadas se exponen a continuación, con el objetivo de poder comparárlas, a partir de las mencionadas presentaciones, de forma sintética, excepto para Santiago de Compostela, cuya descripción se realiza de forma más extensa por ser el ejemplo que representaba a España.

Swindon

Caracterizada por sus muchos contrastes, ha sido durante siglos una pequeña ciudad de mercado sobre una colina, hasta convertirse, a mediados del siglo XIX, en uno de los grandes centros industriales de la era victoriana.

Convenientemente situada en el corazón de la M-14 "Corredor del Oeste", constituye hoy día una de las ciudades de más rápido crecimiento en Europa.

Los mencionados contrastes se reflejan en la ciudad y su medio ambiente, por ejemplo: entre el moderno centro de la ciudad con su vías peatonales y el área de bloques de oficinas de la parte baja de la misma, o entre la nueva zona residencial del West Swindon y los pueblos y ciudades-mercado que la rodean.

Saint Quentin-en-Yvelines

Ciudad francesa de tamaño medio que une a este carácter el de ser una de las nueve "Ciudades Nuevas" que existen en Francia —cinco en el área de París y cuatro en distintos departamentos—.

Situada al sudoeste de la capital, tiene previsto, como todas las restantes, un importante crecimiento con una rápida modificación de las infraestructuras urbanas, sociales y económicas.

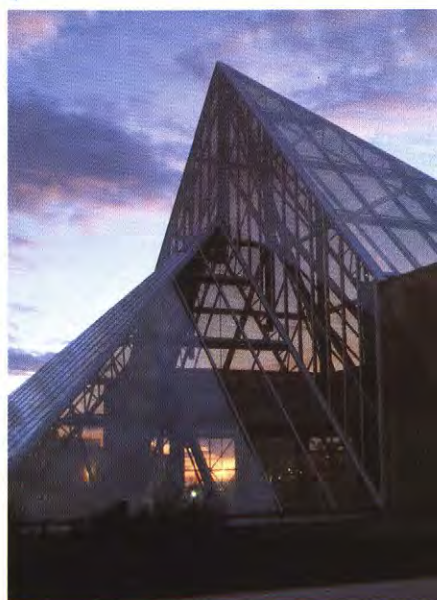
Pobladas, por lo general, con fuerte densidad, Saint Quentin-en-Yvelines, alcanzará una media de 200.000 habitantes a largo plazo. Como el resto de las "Ciudades Nuevas" está clasificada entre las ciudades medias francesas.

Swindon.



Imágenes urbanas.

4



1



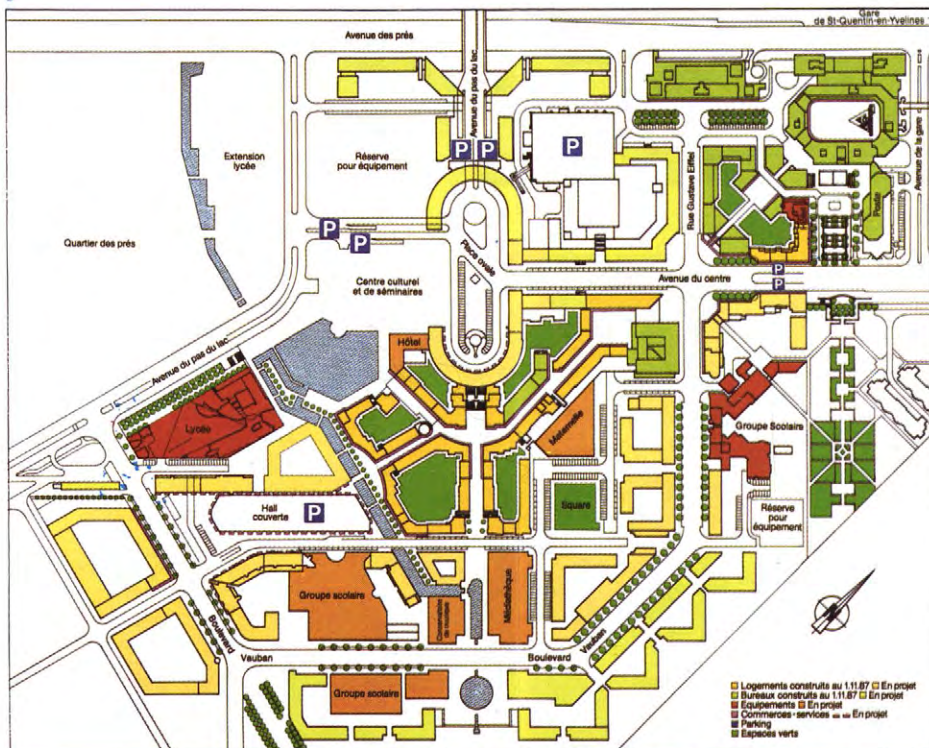
2



5



3



6

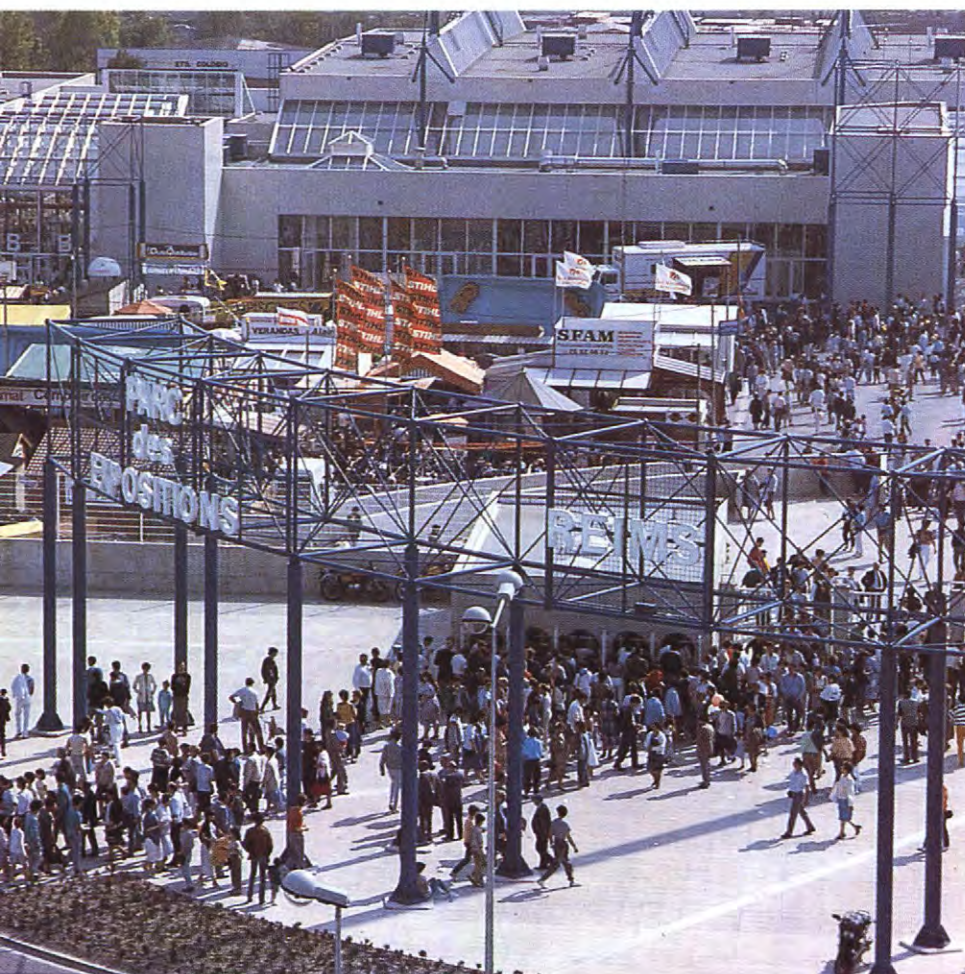


Saint-Quentin-en-Yvelines.

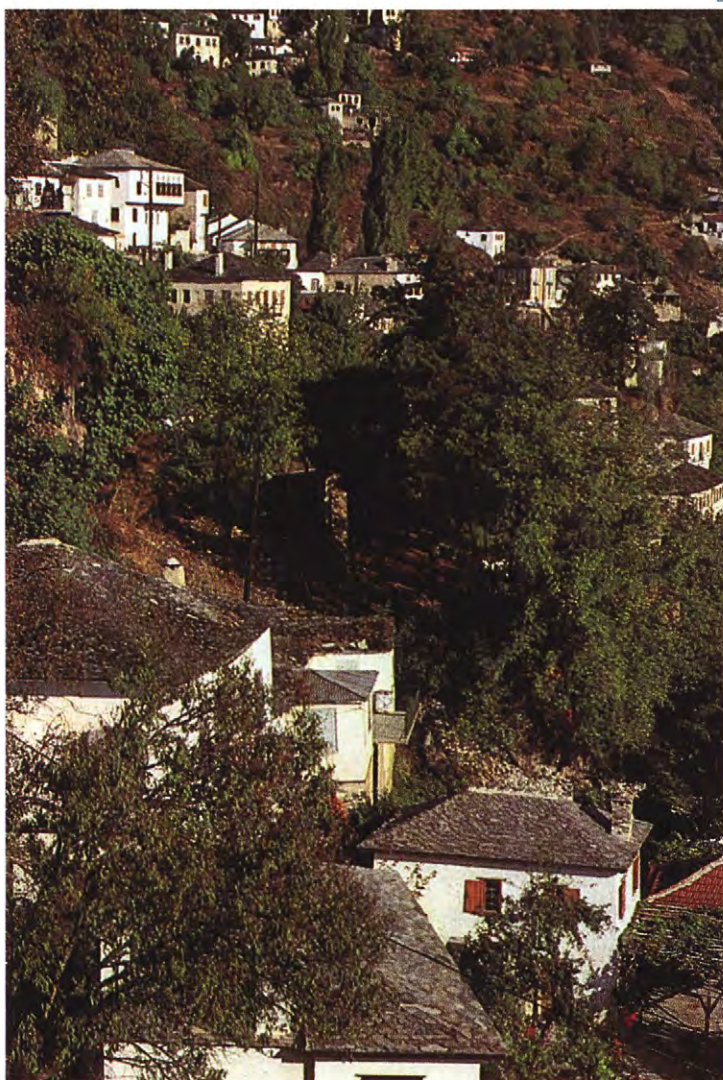
1. Ordenación general.

2 y 3. Vista panorámica y plano de ordenación de "Le Quartier de la gare".

4, 5 y 6. Imágenes de "Le Quartier de la gare".



1. Reims.
Parque de las
Exposiciones.
2. Volos.
Area de Makri-
nitsa, Pilon.



Reims

En los pasados dos mil años, Reims ha sido actor principal en los grandes sucesos de la historia de Francia, con la cual se ha identificado la ciudad. Situada en un importante "cruce de caminos" en el corazón de Europa, se encuentra atravesada por las autopistas A-4 y A-6 (en construcción) y cuenta con dos aeropuertos.

Capital comercial, cultural y universitaria de su región, con una importante actividad investigadora, es una ciudad caracterizada por su rica y variada arquitectura, así como por la abundancia de parques y jardines.

Presenta un importante parque industrial y tecnológico, para el mañana, en los campos de la agricultura, laboratorios farmacéuticos, metalurgia, refrescos y detergentes. La región de Reims es famosa por su champán, encontrándose enclavadas en la misma las principales y más famosas firmas de este caldo.

Volos

Capital de la provincia griega de Magnesia, es una ciudad media fundamentalmente turística, tanto por su situación, construida a lo largo de la costa, bañada por el mar Egeo, como por su historia: la ciudad antigua de Yolco con vestigios del Neolítico.

Ciudad con actividades comerciales marítimas, posee un gran puerto desde el que se exportan productos del interior como vino, algodón, tabaco y aceite.

Módena

Situada en el norte de Italia, en la región de Emilia Romagna, es la capital de la provincia de Módena, con cerca de 200.000 habitantes.

La cruza la antigua calzada romana vía Emilia (187 a. C.), actualmente la mayor autopista italiana, que une Milán con Rimini. Ciudad amurallada que encierra numerosos monumentos históricos junto con cuidados jardines y plazas. La nueva ciudad se extiende fuera de las murallas, incluyendo áreas residenciales e industriales, entre las que destacan fundiciones de hierro y metales ligeros, industria del automóvil, fundamentalmente carrocerías, maquinaria agrícola y ganadera con un importante mercado de ganado, y fábricas de curtidos de piel.

Desde el término de la segunda guerra mundial, los sectores público y privado de Módena han mostrado siempre una voluntad común de reconstrucción y crecimiento que ha caracterizado unas relaciones fructíferas, aun cuando los protagonistas no compartieran en absoluto la misma ideología ni la misma filosofía política, superando, con

frecuencia, épocas fuertemente conflictivas.

Den Bosch

La ciudad holandesa de Den Bosch, Bois-le-Duc en francés, es cabeza de distrito de la región de Brabante. Fundada en 1185 por el duque Enrique I, históricamente ha presentado siempre un emplazamiento favorable para el comercio y la defensa de la frontera septentrional del Ducado.

Den Bosch forma parte de una estructura económica regional dominada por empresas medias y pequeñas, en la que sobresale el sector de los servicios que proporciona casi las dos terceras partes —sesenta y cuatro por ciento— del empleo. El comercio, la distribución y los servicios empresariales destacan en este sector terciario, en tanto que en el industrial el protagonismo pertenece a la ingeniería de precisión y la electrónica.

En el área de Den Bosch y en los últimos años, numerosos ejemplos realizados demuestran un alto grado de cooperación entre los sectores público y privado en un amplio frente de actividades, radicando, al parecer, el éxito de estas operaciones no tanto en el tamaño del municipio, el número de sus habitantes o el nivel de las instalaciones y equipamiento urbano, sino en la actitud de las autoridades locales y en la calidad de los servicios municipales, que ha permitido traducir con rapidez ciertas intenciones políticas en decisiones concretas.

Mons

Pertenece al conjunto de las raras ciudades históricas de Bélgica que se perciben globalmente desde puntos de vista lejanos y exteriores, debido a que su silueta es realzada por la colina o monte que le otorga su nombre latino.

Esta circunstancia, unida a la representatividad e importancia geográfica y política de los edificios situados sobre la misma, ha frenado históricamente el desarrollo de la ciudad, fijado y reconocido así por su planeamiento. Mons presenta un papel importante como polo de atracción en la región: desde el siglo XIX conserva su vocación comercial y su mercado; el sector terciario es el preponderante, y atiende su vocación intelectual y cultural mediante la creación de escuelas a todos los niveles.

La estructura de la ciudad refleja el dinamismo y la actividad comercial así como su función residencial.

A lo largo de los últimos años, en Mons, como en otras ciudades europeas de carácter análogo, se ha producido una cierta destrucción del tejido urbano histórico, como consecuencia inevitable de una



3

4



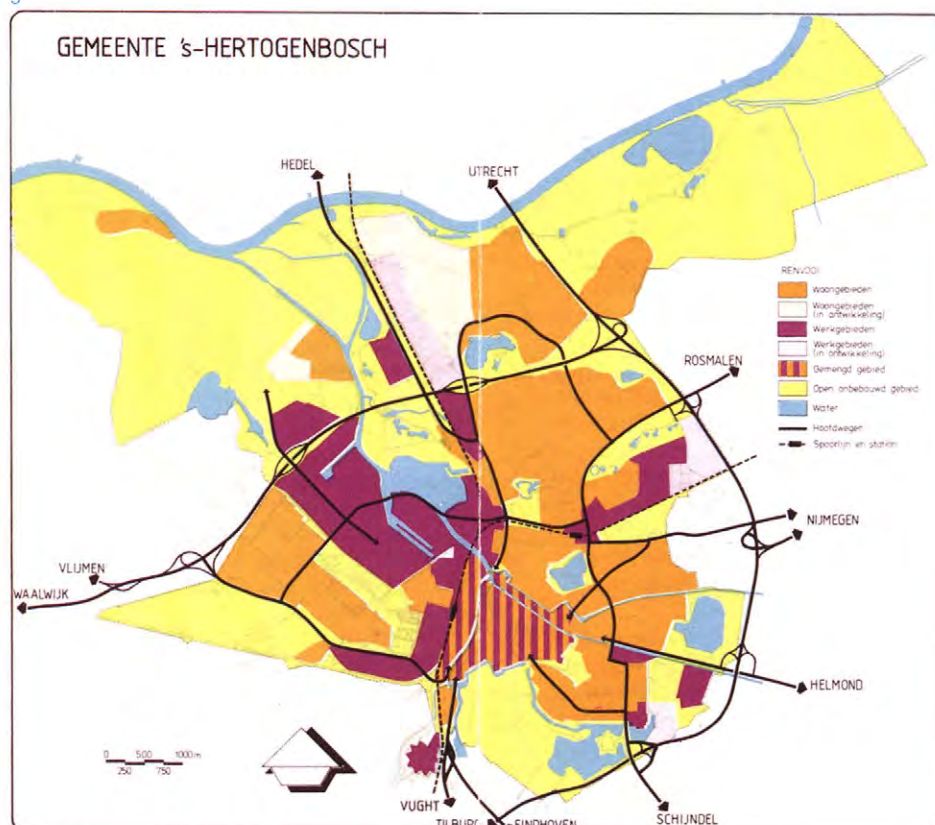
Den Bosch.

3. Plano de la ciudad en 1670.

4. Plaza del Mercado.

5. Plano de ordenación general.

5



determinada forma de desarrollo, basada en una mala aplicación de la tecnología contemporánea. Esta forma de hacer ha sido puesta felizmente en cuestión, a partir de otorgar primacía a consideraciones de tipo humano, las cuales se han tenido en cuenta en los grandes proyectos realizados últimamente o en curso de realización.

Santiago de Compostela (2)

Ciudad situada en la región de Galicia, de la que hoy es su capital institucional, su emplazamiento periférico en España y Europa, agravado por unas deficientes infraestructuras, ha determinado un cierto aislamiento durante los últimos siglos.

El territorio gallego presenta un fuerte contraste entre litoral e interior. Mientras éste sufre un importante proceso de declive geográfico, el corredor litoral atlántico concentra la mayoría de las industrias y actividades económicas, así como las cinco ciudades más importantes de Galicia: Ferrol, La Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo, que, en conjunto, agrupan a más del veinticinco por ciento del total de la población gallega.

Santiago es una ciudad media bien conectada con la costa y el interior, ocupa una posición central en ese corredor litoral atlántico, enlaza por ferrocarril a la región con el resto de España y dispone de un aeropuerto central que concentra la mayor parte de los vuelos que tienen a Galicia como origen y destino.

El elemento que caracteriza con más intensidad a Santiago de Compostela es su fuerte vinculación con el pasado, que aparece cotidianamente en la vida cultural y económica de la ciudad.

Santiago fue una importante encrucijada urbana durante la Edad Media, época en la que se encontraba muy unida a Europa a través del Camino de Santiago.

Sede de la universidad gallega desde el siglo XVI, este hecho, dejando aparte su importancia cultural, no tuvo apenas relevancia como factor de desarrollo de la actividad industrial. Otros factores comunes a la mayoría de las ciudades europeas (burguesía comercial e industrial, masa asalariada, etc.) no tienen lugar en la historia de la ciudad de Santiago. El declinar de la misma, durante los siglos XVIII y XIX, se refleja en que Santiago no necesitó crecer más allá de sus muros medievales hasta mediados de la presente centuria.

A partir de 1960, la multiplicación del número de estudiantes en España —y especialmente en Galicia, donde se pasará de los 15.000 universitarios de 1970 a los 27.000 de hoy— ocasionará

notables cambios en el proceso anteriormente esbozado. El incremento de la matrícula universitaria incidió particularmente en la ciudad, ya que el alojamiento y el resto de los servicios requeridos por los estudiantes estaban bajo el control exclusivo de la iniciativa privada, circunstancia que, incluso en la actualidad, tiene unas repercusiones muy negativas en el mercado de la vivienda y que, por otra parte, ha propiciado la formación de una "ciudad nueva", extramuros del casco histórico, caracterizada por su baja calidad urbanística y sus escasos servicios y que actúa como contrapunto de la belleza arquitectónica y del ambiente de la ciudad antigua.

Tres aspectos destacan en relación con el presente y futuro de Santiago: el representativo, el institucional y el universitario. En relación con el primero y de acuerdo con su protagonismo histórico, Santiago desempeña un papel muy importante a nivel gallego, español y europeo en lo concerniente a actividades culturales y turísticas. En el actual proceso de integración europea, Santiago recobra su valor como símbolo de la creación de nuestra común identidad. Se puede observar esto en el renacimiento de la peregrinación por el Camino de Santiago, que ha sido declarado Primer Itinerario Cultural Europeo por el Consejo de Europa, organismo que ya en 1983 había concedido a la ciudad el Premio Europa y cuyas distinciones vienen a unirse a la Declaración de Patrimonio Cultural de la Humanidad que la Unesco otorgó a Santiago de Compostela en 1985.

Sobre el segundo aspecto señalado conviene decir que la actual situación de Santiago está también determinada por su condición de capital de Galicia y sede de las instituciones autonómicas. Este hecho ha traído a nuestra ciudad a importantes contingentes de ciudadanos relacionados con las actividades políticas y administrativas (parlamentarios, funcionarios, líderes políticos y sindicales...), así como a empresas privadas vinculadas a los servicios administrativos.

Finalmente, el aspecto universitario: la situación de la Universidad gallega y su bajo porcentaje de alumnos permite prever que el número de éstos experimentará un notable incremento hasta finales de siglo. El actual proceso de reordenación del mapa universitario, en La Coruña y Vigo, mantiene en Santiago las titulaciones ya existentes y, con toda probabilidad, creará algunas nuevas, de forma que la Universidad compostelana acogerá tanto a las humanidades y a las ciencias sociales, como a las ciencias experimentales y estudios relacionados con el futuro tecnológico.

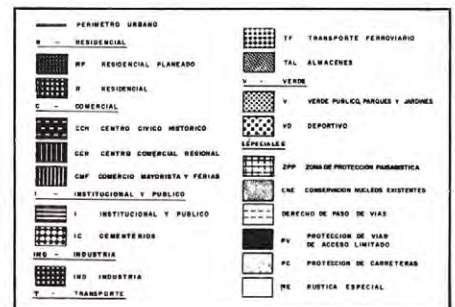
El futuro de Santiago se encuentra en coordinar del mejor modo posible estos tres aspectos de la ciudad, así como los sectores públicos y privados con ellos relacionados. Esta perspectiva exige un profundo cambio en la estructura urbana de la ciudad. A la dificultad de concertar la preservación de su rico patrimonio urbanístico con la creación de las infraestructuras y servicios que las nuevas funciones de la ciudad requieren, se añade la oportunidad de corregir errores realizados en el proceso de crecimiento del pasado reciente.

En este contexto, la ciudad debe afrontar un cambio para recobrar los valores arquitectónicos presentes, especialmente en el casco histórico.

La relevancia y dimensión de las funciones urbanas que tiene que abordar, en una difícil situación económica, una ciudad de tamaño medio, lleva a la conclusión de la necesidad de actuar en coordinación con el resto de administraciones públicas. Por otro lado, la voluntad de realizar un determinado proyecto de ciudad requiere de su administración municipal un esfuerzo para detallar y ensamblar en ese proyecto urbano las intervenciones privadas que afecten a la nueva estructura urbana (3).

Santiago de Compostela.

1. Plano de la ciudad actual.
2. Plano de zonificación general del Plan General vigente de 1975.





2



SITUACION ACTUAL

A lo largo de las exposiciones y debates se sentaron una serie de criterios generales, en torno al momento actual de las ciudades medias, de los que nos hacemos eco a continuación.

En Europa, con una visión más amplia que la que tenemos en España, se considera como ciudades medias a las que presentan un número de habitantes comprendido entre 75.000 y 250.000, aproximadamente.

Este tipo de ciudades puede clasificarse de la siguiente forma (4):

- Según el *emplazamiento relativo*: es decir, emplazamiento en la proximidad inmediata de un gran centro nacional o en lugares alejados de esos núcleos dominantes.
- Según su *estructura económica*: puede tratarse de una ciudad industrial o de una ciudad en la que predominen fundamentalmente los servicios; y
- Según el grado de *comportamiento innovador* de los empresarios y de las autoridades locales.

Las grandes ciudades son inhumanas; todo el mundo lo repite incesantemente; la gran ciudad no satisface ya a nadie. En el otro extremo de la escala, la pequeña ciudad, aunque todavía ofrece calidades de vida interesantes, no presenta suficientes posibilidades de trabajo ni servicios capaces de retener a la población. La solución parece encontrarse, por consiguiente, en las ciudades medias, pero es preciso evitar que antes se vean contagiadas por el virus de las grandes ciudades.

En las ciudades medias se debe poder vivir, es decir, habitar, trabajar, distraerse, participar en una vida comunitaria, encontrar esparcimientos, espacios libres; se necesita, asimismo, que las empresas puedan desarrollarse en buenas condiciones y que encuentren al mismo tiempo los servicios adecuados. En una palabra, debe reinar en ellas la mezcla de funciones. Esta mezcla existía ya antes en esas ciudades pero cierto urbanismo, el urbanismo del "zoning", la ha roto en las décadas de los años sesenta y setenta, sin duda con la finalidad de lograr una mejor organización, pero produciendo al mismo tiempo, como efecto inducido, el desplazamiento de un buen número de empresas hacia las grandes ciudades, abandonando así las de tamaño medio (5).

En el momento actual concurren una serie de circunstancias que deben valorarse adecuadamente en relación con el reto que presentan hacia el futuro las ciudades de tamaño medio.

En primer lugar, las distintas administraciones europeas,

especialmente las no mediterráneas, manifiestan una tendencia evidente, en relación con su nivel de intervención, a retirarse desde el plano de un control directo a una esfera más elevada de control indirecto. Al mismo tiempo, desde un punto de vista económico, ocurre que las fuerzas del mercado no son entidades abstractas, sino los ciudadanos, los empresarios y los gobiernos en interacción. En este sentido, la situación ideal hacia la que parecen concurrir aquellas consistiría en alcanzar cierto equilibrio, sin que existiera dominación de ninguna de las partes, por lo que la competencia y la cooperación deben aceptarse como fenómenos normales de nuestra sociedad.

En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que los cambios tecnológicos constituyen una de las más importantes respuestas ante todo tipo de problemas. Existe en el momento presente, en relación con este hecho, una circunstancia verdaderamente favorable para las ciudades medias: las nuevas empresas basadas en tecnologías de reciente existencia resultan raramente polucionantes, al mismo tiempo que las comunicaciones, facilitadas por las nuevas tecnologías, permiten ya la implantación de empresas lejos de las grandes ciudades, precisamente en ciudades medias, en las que encuentran un entorno mucho más favorable en el que poder crear empleo (6). Al mismo tiempo que no podemos ignorar los cambios tecnológicos, tampoco se puede olvidar, como tercera circunstancia, el hecho de que las colectividades humanas, cada vez más, constituyen una parte de un sistema económico global, en el que han de ajustarse permanentemente a retos crecientes, sin que ante los mismos se puedan comportar ya como ciudades o como países separados.

En cuarto lugar, se considera, hoy en día, que una adecuada estructura económica urbana se encuentra constituida por más de un sector de la economía, entre los que deben figurar los sectores de la fabricación y de los servicios. En relación con este criterio, se constata que las ciudades de tamaño medio, situadas en ámbitos territoriales fundamentalmente urbanos poseen con frecuencia proveedores y plantas subsidiarias, así como actividades de alta tecnología y servicios de carácter empresarial. De ellas, las más desarrolladas, social y económicamente, muestran buenos niveles educativos y, evidentemente, una dirección pública de carácter local sumamente innovadora.

Por ello uno de los factores importantes que explican el desarrollo económico es una buena dirección urbana. Según el profesor J. Lambooy,

ésta puede clasificarse en tres grupos institucionales:

a) El sistema europeo continental, con municipios relativamente fuertes, que tienen su base en la constitución nacional.

b) El gobierno municipal de los Estados Unidos, en el que el compromiso de aquél con la economía local y los problemas sociales constituye una actitud natural. El gobierno central se suele abstener de actuar directamente y confía en las fuerzas locales.

c) El tercer sistema institucional es el del Reino Unido. Se trata de un sistema muy centralista, en el que el gobierno local depende considerablemente del gobierno central, aunque tiene la ventaja de disponer de cierta flexibilidad en cuanto a formas organizativas. Así, por ejemplo, las Docklands de Londres, las Corporaciones de Nuevas Ciudades y la Corporación para el Desarrollo Escocés constituyen buenos ejemplos de estructuras eficaces.

En este marco institucional ha de considerarse el hecho de que una buena dirección urbana depende en gran medida de una adecuada solución del problema financiero. La circunstancia de que las autoridades locales sean cada vez más conscientes de la necesidad de cuidar su economía les mueve a buscar inversionistas y a volver la mirada hacia las empresas locales existentes, no para inferir en el mercado sino para cooperar en nuevos programas de acción conjunta.

El reciente debate acerca de la mejor forma de combatir el desempleo y el estancamiento económico ha planteado la cuestión de los entornos económicos y geográficos más idóneos para fomentar actividades en las que intervengan las altas tecnologías y se produzca una considerable aportación intelectual.

¿Son las aglomeraciones urbanas más grandes el mejor emplazamiento para esas nuevas actividades económicas? Quizá existan otras áreas urbanas dispuestas a asumir ese papel como consecuencia de las nuevas oportunidades tecnológicas. Las pruebas empíricas muestran que las grandes aglomeraciones, que disponen de una estructura económica diferenciada, ponen de relieve una fuerte recuperación desde la crisis de 1973-1982. La región de Londres y las regiones de París y Milán muestran elevadas tasas de crecimiento.

Pero países tales como Holanda, Alemania y Suiza, que carecen de grandes metrópolis, tienen una estructura urbana mucho más diversa y adecuadas tasas de crecimiento, no inferiores a las del Reino Unido ni a las de Francia.

Las ciudades de tamaño medio situadas en regiones urbanizadas muestran tasas de crecimiento buenas o muy buenas en cuanto a la producción y al empleo. Esas ciudades disponen de adecuadas instalaciones y de atractivas posibilidades residenciales. Para muchas actividades, especialmente las relacionadas con la fabricación de alta tecnología, esas ciudades tienen muy buenas perspectivas.

CONCLUSIONES

Como consecuencia de los criterios generales contemplados en el punto anterior, y de su contraste con la realidad existente en las ciudades-ejemplo examinadas, así como del debate producido, se obtuvieron una serie de conclusiones que definen, en alguna medida, la previsible "forma de hacer" en que probablemente se producirá el futuro desarrollo de las ciudades medias. Este no debe entenderse como su crecimiento, lo que equivaldría a que se convirtieran en grandes ciudades, sino como un desarrollo cualitativo, caracterizado por la recuperación de un urbanismo en el que puedan tener lugar todas las funciones urbanas, convenientemente mezcladas, lo que permitirá un desarrollo armónico de este tipo de ciudades.

En este sentido, se deben reforzar las acciones dirigidas a promover la renovación de la mayor parte de las ciudades medias. Esta política cuyo eje inicial era básicamente una renovación del hábitat, se ha de centrar en el futuro, sobre todo cuanto pueda participar en la rehabilitación del tejido urbano y de su estructura y, por consiguiente, del mencionado hábitat. Se trata, en definitiva, de reestructurar, sanear y rehabilitar los distintos barrios de forma tal que se promueva su función social y económica en el respeto a sus características arquitectónicas y culturales propias.

Las operaciones de renovación urbana deben entenderse como operaciones globales, concertadas, que comprenden un conjunto de acciones integradas entre sí, coordinadas en el espacio y en el tiempo para no desperdiciar ninguna posible inversión.

Las ciudades pueden constituir un marco adecuado para la organización de la competencia y de la cooperación entre las fuerzas del mercado orientadas a la consecución de mejores resultados. Las ciudades y sus regiones constituyen las unidades espaciales básicas de la "economía de la vida diaria".

Con toda probabilidad se producirá tanto una centralización como una descentralización de los sistemas urbanos. Las "altas funciones" —las

relacionadas con los aspectos más elevados del proceso de adopción de decisiones, el sector financiero y otros servicios profesionales— se encuentran centralizadas en las aglomeraciones más grandes. Estas funciones continúan siendo sensibles a la proximidad. Sin embargo, una creciente parte de las actividades productivas, en buena medida debido a las innovaciones institucionales y tecnológicas y a la revolución en el mundo de las comunicaciones, pueden verse descentralizadas a ciudades más pequeñas, comprendidas entre 50.000 y 100.000 habitantes. Para ello, éstas deberán encontrarse emplazadas en entornos atractivos, no excesivamente alejadas de las grandes aglomeraciones, y habrán de poseer una adecuada y atractiva estructura física —el "desarrollo cualitativo"—.

Las comunidades urbanas deben responder a esos retos de una forma organizada. Muchas ciudades y diversas autoridades locales tratan de encontrar respuesta adecuada a esos retos. Sin embargo, sea cual sea la opción elegida, la solución debe incluir una estrecha colaboración entre los diversos participantes de las comunidades urbanas: las autoridades locales, las empresas y otras instituciones, así como las universidades.

En nuestros días el problema radica en decidir dónde y cómo invertir, dónde y cómo administrar medios financieros con la información correspondiente, y eso no abarca simplemente la promoción de iniciativas cuyo desarrollo pudiera resultar problemático. Es necesario establecer y organizar auténticos servicios para las empresas y la colectividad. En definitiva, si las ciudades medias poseen un entorno político y empresarial estimulante, atraerán nuevas inversiones y serán capaces de absorber nuevas tecnologías.

Las autoridades locales tienen que reconocer que son las primeras que deben asumir el futuro de la economía local. Deben crear un entorno del mercado local estimulante. Las políticas que habrán de diseñarse para conseguir este objetivo pueden exigir un enfoque notablemente diverso, a la medida de las necesidades concretas de cada caso, de cada sector y de cada región. En este sentido, el seminario consideró que sólo el "entorno empresarial" conducirá a una economía local dinámica y próspera.

La expansión urbana está dando paso a la reestructuración urbana. Como no se trata ya de conseguir un mayor crecimiento, el acento recae sobre la calidad. Por esta razón resulta sumamente importante la cooperación entre los sectores público y privado. Solo actuando conjuntamente podrían

situarse en condiciones de lograr la alta calidad de la vivienda y de las condiciones de trabajo y de vida que se pretenden para las ciudades medias.

Por todo ello, una de las conclusiones fundamentales obtenida en el seminario fue la de que los consorcios y asociaciones entre los sectores público y privado, junto con las iniciativas locales, constituyen el entramado social imprescindible para afrontar el reto futuro de las ciudades medias.

No debe extrañar, en consecuencia, que a lo largo y ancho de las exposiciones y debates, la Asociación o Consorcio Público-Privado —Public-Private Partnership (PPP)— fuera definido como el instrumento de colaboración entre los sectores público y privado que más futuro tiene para un adecuado desarrollo —el "desarrollo cualitativo"— de las ciudades medias. Recogemos, por ello, a continuación sus características fundamentales, tal como se entienden en los países más avanzados de la CEE.

El PPP cauce para un adecuado desarrollo de las ciudades medias

Una asociación o consorcio Público-Privado (PPP) es un acuerdo entre entidades públicas y organizaciones privadas para actuar conjuntamente en forma de sociedad jurídica.

Los participantes pueden ser entidades públicas, tales como autoridades locales, servicios locales o provinciales, etc., y la industria privada, representada por sociedades asimismo privadas, sociedades de desarrollo, constructores, grupos de intereses y/o bancos.

Cooperación entre el sector público y el privado significa cooperación entre diversas culturas, entre socios que tienen diversos objetivos.

Los ejemplos analizados ponen de relieve la necesidad de profundizar en los puntos de partida y en las adecuadas condiciones previas para la participación conjunta de los sectores público y privado.

En primer lugar, se precisa confianza mutua, que sólo puede surgir cuando los participantes cooperan sobre una base de igualdad y cuando ambas partes esperan aportar su correspondiente valor añadido. Por eso es importante que ambas compartan los riesgos.

En segundo lugar, es preciso mirar más allá de los intereses propios. Para el sector público ello significa tener un enfoque orientado de forma más operativa hacia el socio privado; a cambio, el sector privado debe dar prueba de su conciencia de los problemas sociales. Esto significa que deben superarse las diferencias culturales y que los intereses que uno

trata de conseguir como participante del consorcio deben ser paralelos a los intereses comunes y conjuntos de ese consorcio.

El tercer aspecto tiene que ver con el cuidado que debe prestarse a la totalidad del proceso. La cooperación debe basarse en un adecuado sistema jurídico, debiendo prestarse suma atención a la organización y a la planificación. Para el sector público, esa atención tiene una dimensión adicional: resultará imposible conseguir una adecuada cooperación de los sectores público y privado si no se contraen ciertas obligaciones. La opción por la cooperación conduce en definitiva a restricciones políticas.

La definición de los objetivos de un PPP es importante habida cuenta de la posible colisión de intereses entre las partes implicadas. Los participantes

que dependen de la Administración tratan de luchar a favor de los intereses comunes y se esfuerzan en lograr su objetivo con la colaboración de los socios privados. La cuestión más importante de cara al éxito (o al fracaso) de esa cooperación radica en si los diversos objetivos individuales pueden engranar entre sí.

Los riesgos, especialmente los de carácter financiero, deben calcularse de antemano y, en la medida de lo posible, reducirse al mínimo. Un plan financiero debidamente estudiado, que incluya un análisis sensato de los intereses en juego, constituye asimismo una condición previa.

Respecto de los participantes es importante que éstos se conozcan entre sí y que cada uno de ellos asuma la naturaleza y la forma de pensar de los demás. Para el buen éxito de la

operación es fundamental que todos los socios se encuentren representados en los órganos de gestión tanto a nivel supervisor como ejecutivo, pudiendo así ejercer una influencia real sobre la dirección, los plazos y la forma en que el consorcio irá cristalizando sus objetivos.

El éxito de algunas operaciones realizadas hasta la fecha vía PPP ha obedecido fundamentalmente a tres factores: la estructura participativa elegida, la buena preparación de los participantes y la demostrada capacidad de cooperación de los participantes implicados.

Luis Rodríguez-Avial Llardent
Arquitecto. Profesor Titular de Urbanística de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

NOTAS

(1) Personalidades europeas con cargos de responsabilidad que intervinieron a lo largo del Seminario: C. Van Lede, presidente de la Federación de la Industria Holandesa; Jan Lambooy, profesor de Economía Urbana y Regional de la Universidad de Amsterdam; Jurgen Starnick, senador por Berlín de la República Federal de Alemania; J. D. Van Muiswinkel, director adjunto de Financiación de Proyectos del National Investering Bank de La Haya; J. Hekkelman, director del Banco de las Municipalidades Holandesas; Dominique Raimbault, presidente del Sindicato de la Agglomération Nouvelle (SAN) de Saint-Quentin-en-Yvelines; Michel Dresch, Secretario General del Grupo Central de las Ciudades Nuevas Francesas; Franco Ferrari, presidente de la Asociación de Fabricantes de Módena; Hendrik Liseath, concejal del Ayuntamiento de Bergen, Noruega, y vicepresidente del INTA;

Albert Lienard, ministro de Planeamiento Urbano y Desarrollo Regional del Gobierno Regional de Valonia (Bélgica); G. D. H. Verkuijlen, diputado mayor de Den Bosch.

(2) Texto elaborado por Xerardo Estévez Fernánde, alcalde de Santiago de Compostela. El plano de esta ciudad ha sido facilitado por el Instituto del Territorio y Urbanismo (ITU).

(3) Ejemplos de lo dicho son las siguientes actuaciones, algunas llevadas ya a cabo y otras en fase de proyecto:

— Establecimiento de los servicios centrales de la Administración autonómica en un conjunto de antiguos edificios dedicados anteriormente a hospital militar y hoy restaurados.

— Asentamiento del Parlamento de Galicia en un cuartel militar actualmente en rehabilitación.

— Construcción de un complejo administrativo, local y regional, en el área ocupada hoy por el Mercado Nacional de Ganados.

— Los sectores público y privado colaboran actualmente en varios proyectos: construcción de un nuevo banco de 5.000 viviendas; ídem. de un nuevo mercado de frutas y verduras de nivel regional; ídem. de un auditorio en la periferia de la ciudad histórica; ídem. de un centro cinco-comercial de nivel sub-regional; ídem. de cinco aparcamientos a fin de peatonalizar por completo el casco histórico.

(4) Clasificación según el profesor J. Lambooy.

(5) De la intervención de Albert Lienard.

(6) Ídem.

(7) De la intervención del profesor J. Lambooy.

PRESENT AND FUTURE OF MEDIUM-SIZED CITIES IN EUROPE

Organized by the INTA —International Organization for the Development and Management of Cities— a seminar was recently held, in October 1988 in the Dutch city of Den Bosch, on the subject of "The Challenge for the Medium-Sized City" and which was based upon the following points:

— At an international level, these cities are currently going through an exciting period which represents a great challenge with a view to their future.

— The present residential development, and the corresponding work environment, have been generated from their own resources.

— In comparison with large cities, those in the medium-sized bracket are in a favourable position in the short and medium term, simply on account of their scale.

— Medium-sized cities, however, are also up against problems as regards economic development, employment, traffic and finance, but it seems at the same time that there are

growing opportunities for solving these problems due to the degree of independence shown by these cities in their attitudes.

The article first of all provides a synthesis of the specific features and circumstances that come together in each of the eight medium-sized cities looked at by way of an example: Swindon (U.K.); St-Quentin-en-Yvelines and Reims (France); Volos (Greece); Módena (Italy); Den Bosch (Holland); Mons (Belgium) and Santiago de Compostela (Spain).

Following on from this, an analysis is given of seminar, with particular attention being paid to the current situation of the medium-sized cities in Europe, as well as to the contents of the debates that arose around the outlook for the future.

Finally, the article mentions the main conclusions drawn from the seminar, and in particular the need to search for a "qualitative development" for the medium-sized cities,

avoiding a mere physical growth. With regard to this, the PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP (PPP) was considered throughout the seminar as being the means of collaboration between the public and private sectors that offered the best prospects with a view to achieving this kind of qualitative development. Thus, an examination was made of the form the PPP should take in order to serve as a suitable channel for the type of development that is sought after. Defined as a partnership agreement between public bodies and private organizations so that they can work jointly as a legal entity, the success of the operations carried out to date through PPP methods seems to be due basically to three factors:

— The chosen participation structure.

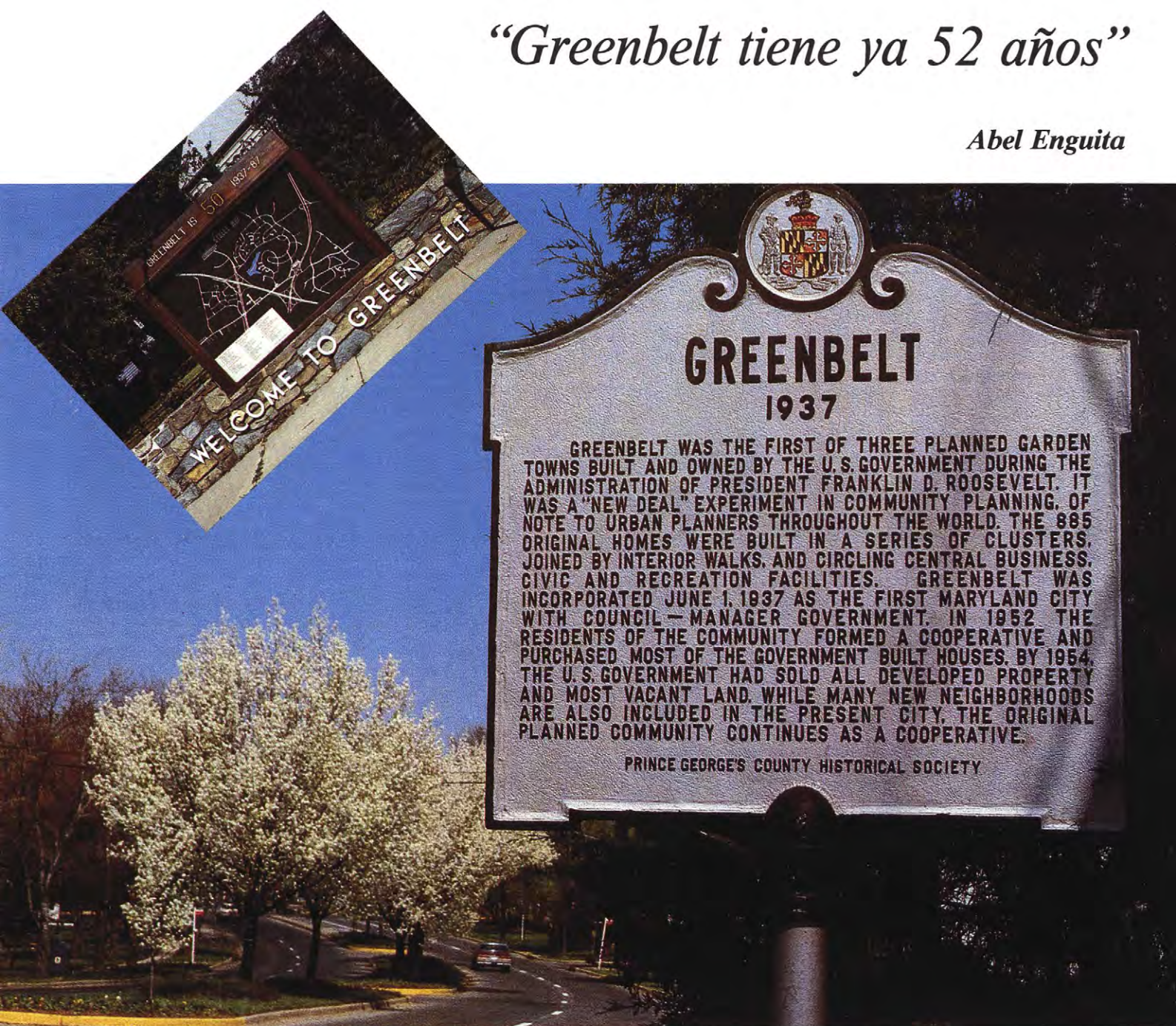
— The sound preparation of the participants.

— The proven co-operation capacity of the participants involved.

La “madurez” de las nuevas ciudades americanas (I)

“Greenbelt tiene ya 52 años”

Abel Enguita



Panel explicativo de la pequeña historia de Greenbelt y plano callejero de la ciudad.

La nueva ciudad de Greenbelt, cuya población en 1987 era de 18.943 * habitantes, situada en el Estado de Maryland, 16 km. al norte de Washington D.C., en Prince George's County, es la mayor y más importante de las tres “greenbelt-towns” construidas durante los años treinta por la Federal Resettlement Administration (Administración Federal para el Reasentamiento), una parte de la administración del “New Deal” del presidente Franklin D. Roosevelt.

(Greendale en Wisconsin, próxima a Milwaukee, y Greenhills, en Ohio, próxima a Cincinnati, son las otras dos) (1).

En su origen Greenbelt estaba rodeada, por todas partes, por un cinturón de verdes prados y áreas boscosas que daban un sentido auténtico a su nombre (“cinturón verde”); sin embargo, en la actualidad ese cinturón concebido como barrera para prevenir el crecimiento fortuito ha

sido sobrepasado por la expansión residencial y la construcción de carreteras, sobrevenidas al convertirse la ciudad, que una vez fue un oasis, en el centro de la nueva revolución económica que afecta al condado.

Como ha dicho Steven Curtis, presidente de “Citizens for Greenbelt”: “El cinturón verde se ha perdido en su mayor parte. En la actualidad está ampliamente circundado por un cinturón de hormigón”.

* El lector puede extrañarse de que se incluya un artículo sobre una población de 18.000 habitantes en una sección dedicada a las “ciudades medias”. El propósito inicial fue referir este artículo a dos ciudades nuevas *medias* propiamente: Columbia y Reston. No obstante, se consideró que la referencia previa a las “greenbelttowns”, sus antecedentes históricos inmediatos, era obligada y enriquecería el posterior análisis de Columbia y Reston, que se hará en el próximo número.

EL PROGRAMA BASICO DE LAS GREENBELT TOWNS

Las Greenbelt Towns, nuevas ciudades concebidas por el Gobierno federal de los EE.UU. como una "demostración en planeamiento suburbano", nacieron en 1936 a partir de un "programa básico" que se formuló en los siguientes términos:

"Obtener una superficie extensa de terreno, y evitar así las complicaciones comúnmente debidas a propiedades diversas; en este terreno crear una comunidad, protegida por un cinturón verde que la circunde; la comunidad deberá diseñarse principalmente para familias de ingresos modestos, y ser dispuesta y gestionada de manera que fomente una vida familiar y comunitaria que será mejor que la que hoy disfrutamos, pero que no implicará una sujeción coactiva o una disciplina teórica y no probada; las viviendas y el suelo sobre el que estarán situadas se mantendrán, bajo una única propiedad, preferentemente una agencia pública local a la que el Gobierno federal transferirá la titularidad, y cuya agencia alquilará o arrendará las viviendas, pero no las venderá; se establecerá un gobierno municipal, del mismo carácter que aquellos gobiernos ahora existentes o posibles en esa región; deberá establecerse una coordinación con los gobiernos locales y del Estado, de manera que puedan proveerse aquellos servicios públicos de carácter educativo y otros, que necesite la comunidad; y, finalmente, conseguir estos objetivos de tal modo que la comunidad que participe en el pago de impuestos de la región, que no resulte necesario aplicar deducciones extravagantes de la renta familiar individual, y que los alquileres sean adecuados para familias de ingresos modestos.

Desarrollar un plan de uso del suelo para la totalidad del terreno; plantear un sistema de economía rural, coordinado con el plan de uso del suelo, para las zonas rurales del terreno que rodee la comunidad suburbana; e integrar los planes físicos y las economías del área rural y de la comunidad suburbana".



1. Vista de los terrenos sobre los que se construyó Greenbelt, en el estado en que se encontraban a finales de 1935. Fuente: City of Greenbelt.
2. Plano de Greenbelt. Fuente: Library of Congress.
3. El equipo técnico que proyectó Greenbelt en pleno trabajo, realizado en las grandes y ornamentadas salas de la mansión Walsh-McLean, en el 2020 de las Massachusetts Avenue, en Washington. Fuente: City of Greenbelt.



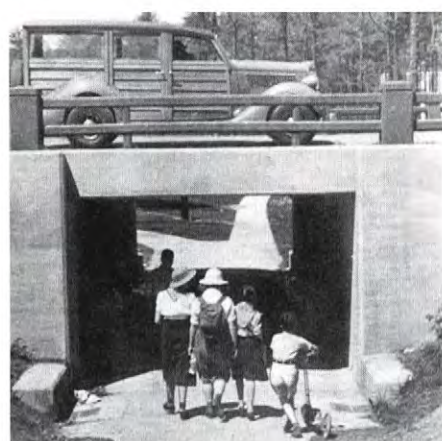
LA PLANIFICACION DE GREENBELT

Greenbelt se creó durante la Gran Depresión, dentro del "programa de ciudades verdes", para proveer viviendas económicamente accesibles, en un momento de gran escasez de viviendas y alquileres muy elevados en Washington D.C., siendo la primera de las tres realizadas con fondos del Gobierno federal. Estos fondos, sin embargo, no fueron asignados por el Congreso para realizar esta ciudad específicamente, sino como un proyecto de obras públicas para combatir el desempleo, que dio origen a 13.000 puestos de trabajo. Tanto Greenbelt como Greendale ("valle verde") y Greenhills ("colinas verdes") estaban basadas en el concepto de la ciudad jardín, promovido en Inglaterra a finales del siglo diecinueve (2).

El primer plan que se hizo para Greenbelt fue diseñado por ingenieros, que proyectaron una parcelación tradicional, con 58 km. de calles. Sin embargo, en el verano de 1935, aquéllos fueron sustituidos por un equipo de "town planners", dirigido por los arquitectos Douglas D. Ellington y R. J. Wadsworth y el urbanista Hale Walker, quienes, aplicando los conceptos de diseño de la ciudad jardín, trazaron un plano con sólo 10 km. de calles.

Los terrenos asignados para realizar Greenbelt comprendían 1.210 Ha., eligiéndose para su implantación una cadena de colinas de suave curvatura y frondosa vegetación. El plano trazado dibujaba una ciudad en forma de media luna, formada por supermanzanas de 1,5 a 2 Ha., basadas en la planta de la "unidad vecinal" de Radburn, con las casas orientadas hacia espacios abiertos interiores. Las manzanas estaban atravesadas por sendas peatonales, que pasaban bajo las calles de circulación rodada principales y conflúan en el centro de la pequeña comunidad, un lugar situado en medio de la concavidad formada por la media luna, donde se hallaban las tiendas, las oficinas y la escuela.

Greenbelt se abrió a sus habitantes en 1937 y su construcción, a cargo del



4. Vista aérea del sector central de la "media luna" una vez edificado. En el centro, a la derecha, puede verse el pequeño centro comercial y la escuela. Fuente: City of Greenbelt.

5. Vista aérea de Radburn, New Jersey, en 1929, diseñada por Clarence Steen y Henry Wright, como conjunto residencial suburbano para la clase media. Fuente: Cornell University Libraries.

6. Las sendas peatonales pasaban bajo las vías principales de circulación rodada y conflúan en el pequeño centro cívico y comercial. Fuente: City of Greenbelt.

7. Vista de la piscina municipal hace cincuenta años. Fuente: City of Greenbelt.



1. Interior de un comercio cooperativo. Fuente: City of Greenbelt.

2 y 3. Vistas del centro comercial en los años treinta y en la actualidad.

Gobierno federal, continuó hasta 1941, habiéndose realizado únicamente 1.885 viviendas, el 40 por 100 de las previstas en 1935 (debido a la penuria económica de la Depresión), sobre 79 Ha., que acogían a una población de 7.000 residentes.

En la fase inicial se realizaron 885 viviendas —574 viviendas adosadas, 306 apartamentos y cinco viviendas aisladas que ocuparon unas 50 Ha.—, y en el centro de la ciudad, el Roosevelt Centre, con su pequeña zona comercial, piscina y edificios municipales sobre otras 8 Ha., formando la antesala de los campos de juegos y un lago artificial de 9 Ha.

En el planeamiento de Greenbelt hubo una cierta intención de proyectar

el futuro, que se manifestó en la propia arquitectura. A diferencia del eclecticismo de los estilos arquitectónicos que acompañaban otras ciudades en cuya planificación se empleaban sin embargo conceptos urbanísticos nuevos, las edificaciones originales se proyectaron siguiendo el hoy denominado “estilo internacional” y entonces considerado “funcional”.

Y no solamente el planeamiento de Greenbelt fue progresista en el campo de lo físico, sino en el de los conceptos sociales, comenzando por la manera en que se seleccionó a sus residentes, teniendo en cuenta no solamente su necesidad de vivienda, sino su buena disposición para contribuir al mantenimiento de la calidad ambiental

de la nueva población y para participar activamente en la vida social y política de la ciudad.

Además, en colaboración con los planificadores de Greenbelt, el Estado de Maryland estableció por primera vez la fórmula del consejo-gestor (council-manager) para el gobierno de la ciudad.

Por otra parte, cuando, debido a la Depresión, se comprobó que la empresa privada no estaba interesada en explotar los comercios previstos a ambos lados de la plaza de su pequeño centro único, el Departamento de Agricultura del Gobierno Federal firmó un acuerdo con el propietario de unos grandes almacenes de Boston, Edward Fileve, por el cual éste aportó 50.000



Sala de estar de una de las viviendas hace cincuenta y dos años. Fuente: City of Greenbelt.

Vistas de las viviendas originales.

1, 2 y 3. Vistas de las "defense homes" realizadas entre 1940 y 1941.

4. Vistas de Greenbelt Center School, a la derecha, y Greenbelt Library. Greenbelt Center School se construyó como una combinación de escuela elemental y centro comunitario, y durante muchos años fue el foco indiscutible de la vida ciudadana. Acogía las celebraciones religiosas los domingos, y durante la semana ofrecía sus instalaciones recreativas y educativas, sirviendo su gimnasio y auditorio como lugar de reuniones de la Citizen's Association. El edificio es considerado hoy como ejemplo sobresaliente del estilo aerodinámico de las arquitecturas del Art Deco, y en 1982 le fue otorgado el premio anual de las Art Deco Societies of America. La biblioteca (Greenbelt Library) data de 1970.



dólares, al 5 por 100 de interés, para la formación de una cooperativa, la Greenbelt Consumer Services Inc., que gestionaría todos los comercios del mencionado centro, una estación de servicio, un teatro, una peluquería, un salón de belleza, un estanco y un pequeño bazar.

Entre 1940 y 1941 el Gobierno ejecutó de una manera precipitada y desatendiendo el plan original, sobre 40 Ha., adyacentes a las primeras viviendas, 1.000 viviendas "temporales" en hilera, para "war housing", que conformaron un pequeño "ensanche" de inferior calidad a aquéllas, tanto por su construcción como por el diseño de su ordenación urbanística. Sin embargo, los cuatro mil nuevos residentes dieron un apacible impulso económico a la actividad comercial del centro y transformaron lo que hasta entonces era un pequeño pueblo en una (pequeña) "ciudad-media", en aquel tiempo el mayor núcleo de población en varios kilómetros a la redonda del Prince George's County (3).

LA PRIVATIZACION DE GREENBELT

Desde 1941 hasta 1953 la ejecución de Greenbelt quedó estancada, y en 1953 el Gobierno Federal la vendió —a excepción de unas 259 Ha. que constituirían posteriormente el Greenbelt Regional Park— a una cooperativa de viviendas privada y a otros promotores privados.

Entre 1945 y 1953, cuando a petición del Congreso hubieron de abordarse las oportunas negociaciones para vender Greenbelt y otras ciudades se trató de encontrar —por parte de diversos funcionarios del Gobierno Federal que apoyaban la idea de mantener las metas planteadas en la planificación de Greenbelt— un comprador que pudiera desarrollar el suelo restante. Para ello llegaron a esbozarse algunos planes, siguiendo los principios básicos de la nueva ciudad. Sin embargo, no se halló comprador que se comprometiese a cumplir las condiciones fijadas por el Congreso, de mayoría republicana, para la venta, y que tuviese a la vez los recursos económicos para acometer un proyecto de tanta envergadura (4).

Durante este período los residentes en Greenbelt sufrieron la incertidumbre planteada al futuro de su ciudad. De ellos, un cierto número permaneció en aquella, compró al Gobierno su vivienda y condujo la transición de proyecto federal de viviendas a una especie de "municipalidad privada".

En concreto, una cooperativa compuesta en su mayor parte por dichos residentes, la Greenbelt

Veterans Homeowners Association, más tarde llamada Greenbelt Homes Inc., compró una superficie de 97 Ha., que incluía 1.575 viviendas originales, a las que se añadieron en 1953 otras 200 Ha., asimismo compradas al Gobierno. Lamentablemente, sin embargo, una buena parte de los terrenos libres comprados por la cooperativa tuvieron que venderse más tarde debido a la fuerte carga impositiva para los propietarios de viviendas que suponía este suelo, que cuando constituía una propiedad pública había estado subvencionado por su carácter de equipamiento público. Dicho suelo en los últimos treinta años ha multiplicado su valor diez veces y, en alguna zona, hasta cuarenta veces.

FRAGMENTACION Y "SPRAWL"

Cuando comenzó la venta de terrenos se inició también la construcción de un conjunto de vías primarias que seccionaron el territorio municipal, convirtiéndolo en una de las encrucijadas de autopistas más estratégicas de la región de Washington. Así la vía-parque Baltimore-Washington, inaugurada en 1954, se trazó a escasa distancia al este de la media luna formada por el núcleo original. Y la Kenilworth Avenue, separó más tarde la zona oeste de dicho núcleo.

El apogeo final del programa de construcción de carreteras llegó en 1964 cuando la construcción de la vía-cinturón de seis carriles de Washington, el Capital Beltway, atravesó la zona sur-oeste de la ciudad, sesgando una superficie de 200 Ha. El green-belt se había convertido en un "concrete-belt", que no sólo supuso una barrera respecto de los grandes espacios abiertos que aún quedaban, sino que subdividió el conjunto urbano en cinco secciones totalmente separadas, a ninguna de los cuales se pudo penetrar hasta 1983 sin utilizar un vehículo motorizado.

Greenbelt en su madurez muestra, más en los alrededores de su núcleo original que en éste —que con todo ha aguantado bien el paso del tiempo y se encuentra hoy favorecido por el acompañamiento de una vegetación desarrollada, y ha sido declarado "Lugar Histórico de Interés Nacional" en 1980— el impacto en la que fue una nueva comunidad, de las intensas presiones ocasionadas por los desarrollos descoordinados de todo tipo que han acompañado la expansión metropolitana de Washington, en cuya órbita gravitaba. Y, obviamente, una parte de este impacto deriva de la completa salida de escena del



Vista del principio del seccionamiento del entorno con la construcción de autopistas a partir de 1947. Fuente: A. Mayer. "Greenbelt towns revisited". Department of Housing and Usland Development. Octubre 1968.

Estado de desarrollo en 1966; vista aérea.

1) El Lago de Greenbelt bordeando por el oeste el núcleo original. 2) Centro Comercial regional. 3 y 3a) Casa y apartamentos. 4 y 5) Apartamentos en bloques altos en construcción. 6) Parque bajo la jurisdicción del National Park Service. 7) Centro de Investigación Agrícola Nacional. 8) Terrenos propiedad de promotores privados para ser desarrollados. 9) Segundo centro comercial regional previsto. 10) Clínica de reposo.

Fuente: A. Mayer. "Greenbelt towns revisited". Department of Housing and Usland Development. Octubre 1968.



1. Casas de la Greenbelt Housing Inc. Fuente: City of Greenbelt.
2, 3 y 4. La consolidación del "concrete-belt" y los nuevos parques de oficinas. Vista, en color, del Maryland Trade Center. Fuentes: Department of Housing Usland Development y City of Greenbelt.





Gobierno Federal a los diez años de comenzar el programa de nuevas ciudades.

Por otra parte, interesa subrayar que aunque las viviendas que se hicieron en Greenbelt a partir de 1953 ya no se parecían a la ciudad formada por el núcleo original —percibiéndose fácilmente la transición del centro de pequeña escala y diseño sensible a su entorno suburbano— los nuevos promotores que abandonaron el tipo de planeamiento original, fueron, no obstante, influidos por la generosidad de los espacios abiertos y la atención a los factores comunitarios.

Se ha escrito que, quizás, la razón principal por la cual el "charming feeling" de la Greenbelt original no se ha copiado en sectores de posterior ejecución radica en que el "americano medio, incluyendo a la mayor parte de los residentes de Greenbelt, no desea vivir en el entorno, de escala más pequeña, de la ciudad original" (5).

Y si este factor de la pequeña escala es su principal atractivo, es también su principal desventaja práctica cuando los residentes quieren usar sus automóviles, sus jardines y los equipamientos comerciales, incapaces de ofrecer la variedad de productos y servicios del centro comercial americano medio.

No obstante, esta actitud no implica que se haya llegado a la total falta de apreciación de los valores de la que hace cincuenta y dos años era una "nueva" ciudad.

En 1981 el departamento de planeamiento del Prince George's County, preparó un estudio del centro de Greenbelt, que actuó como motor para posteriores debates en 1985 y 1986, en que se discutieron alternativas para tratar los problemas actuales del centro y plantear posibles soluciones. Y en 1987 la ciudad de Greenbelt encargó a una firma profesional privada la elaboración de un planeamiento general y unas directrices arquitectónicas cuyos enfoques se han centrado en tres objetivos:

- a) Resolver los conflictos entre tránsito peatonal y de vehículos, acumulados a lo largo de los años y que constituyen la principal perturbación funcional y visual del centro.
- b) Resolver los problemas de diseño relacionados con trazado de aparcamientos, mejora de la plaza, hoy día cegada, y recuperación de vistas y configuración original del terreno.
- c) Elaboración de unas directrices para la restauración arquitectónica de los edificios originales, y para abordar la modificación de añadidos, ajustando formas en que el centro pueda

extenderse sin comprometer su herencia histórica.

PRESENTE Y FUTURO DE GREENBELT

En el año 1987, al cumplirse el medio siglo de su existencia, el presente y futuro de Greenbelt, además de su pasado, fueron objeto de numerosos artículos y opiniones de sus habitantes recogidas en los medios de comunicación local.

Algunas de éstas (6) hacían referencia a la lucha de Greenbelt por superar el estigma de ser una ciudad que se construyó principalmente para acoger gente pobre. Por ello, aunque con la madurez han llegado a la ciudad los efectos negativos del desarrollo comercial disperso a su alrededor de una "boom town", y preocupan problemas urbanos tales como la mayor criminalidad, el tráfico y el aumento de las cargas impositivas, el crecimiento es contemplado también como un factor positivo.

James Giese, el "city manager" de Greenbelt, cuenta con frecuencia la anécdota de la visita de una delegación soviética a la que no impresionó gran cosa la pequeña escala del Greenbelt original, y sí, en cambio, en gran medida el complejo de 3.000 apartamentos de Springhill Lake, "el mayor de su clase en la Costa Este".

Por otra parte, se es consciente de que, con el reciente desarrollo de oficinas hay ya más empleos en la ciudad que residentes.

Por ello, el futuro de Greenbelt parece en gran medida marcado por su carácter actual de encrucijada importante del área metropolitana de Washington, de territorio en el que reina el automóvil, con hectáreas dedicadas a aparcamientos y escasa superficie ocupada por aceras. Y, quizás, sólo el contrapunto de quienes aún mantienen vivo el espíritu y afán de participación en los asuntos de la ciudad que caracterizaban a la población originaria, ya acompañada hoy por tres generaciones posteriores, pueda evitar que el Greenbelt original se quede reducido a la condición de un barrio, más o menos influyente, de una ciudad mayor a la que rodean autopistas, desarrollos comerciales suburbanos y oficinas y apartamentos plantados en medio de grandes aparcamientos.

Abel Enguita Puebla
Arquitecto. Profesor titular
de Urbanística de la E.T.S.A.M.

ANEXO: DESARROLLOS SUBSIGUIENTES A LA VENTA DE GREENBELT

— En 1953. Se constituyen quinientas viviendas aisladas, las únicas de esta tipología (además de las cinco originales), en supermanzanas con fondos de saco, con fácil acceso al centro original a pie y en automóvil.

— **Finales de los sesenta y años setenta.** Tras espectaculares modificaciones del "zonning", los promotores rodean el núcleo original con diversos desarrollos de aparcamientos y viviendas adosadas. Se construyen seis complejos de apartamentos de 400 unidades cada uno como media, con un total de 2.000 unidades, para una comunidad ahora orientada a la vivienda colectiva, en algunos casos en régimen de condominio. La ordenación urbanística es razonablemente correcta.

— **Entre 1962 y 1967.** Se realiza un complejo de 2.899 apartamentos, Springhill Lake, en régimen de alquiler, sobre una superficie de 80 Ha., de las que 13 se dedican a parques y espacios abiertos, separado por el Capital Beltway del núcleo original.

— En 1979. La cooperativa Greenbelt Homes Inc. solicita un préstamo de 6,4 millones de dólares a la Federal Housing & Urban Development para rehabilitar las (primeras) viviendas.

— **Finales de los setenta.** Se presentan ante el Prince George's County Zoning Board propuestas para la realización de centros comerciales y "parques de oficinas". Sobre 24 Ha. adyacentes a Springhill Lake

se construye el shopping mall "Beltway Plaza Hall".

— En 1980 y 1982. Se construyen un segundo gran centro comercial y un parque de oficinas en el extenso sur-oeste de la ciudad separados del viejo núcleo, como el anterior, por el Baltimore-Washington Parkway.

— En 1984. Se construyen dos grandes parques de oficinas en el llamado "triángulo de oro" delimitado por tres autopistas. La zona acogerá también un hotel Hilton de 2.629 habitaciones y un hotel Holiday de 212 (*).

(*) Se calcula que cuando todas las nuevas edificaciones en proyecto se hayan realizado, se habrán invertido 1.000 millones de dólares en un terreno (100 Ha.) que es aproximadamente la décima parte del suelo de Greenbelt.

NOTAS

(1) Según Ruth Eckish Knack, las nuevas ciudades inicialmente planeadas por la Resettlement Administration fueron ocho, de las cuales cinco, no llegaron a realizarse. Ver Knack "Past & Future Perfect" en Planning 4/87.

(2) Dicho concepto fue difundido con la publicación, en 1988, del libro "Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform", escrito por Ebenezer Howard, padre del movimiento de las ciudades-jardín y promotor, en 1903, de la ejecutada Letchworth, en las cercanías de Londres.

(3) Ver Joseph L. Arnold. Greenbelt-Maryland 1936-1984 en Built Environment. Vol. 9, Núms. 3/4.

(4) Interesa señalar que, según Joseph L. Arnold (op. cit), el que ni Greenbelt ni las otras "greenbelt towns" fueran terminadas por el Gobierno federal, en parte fue debido al modo presidencialista en que estos proyectos se iniciaron, al margen del Congreso. La mayoría de los congresistas supo por vez primera de Greenbelt tras su anuncio público, y sintió que se habían infringido sus prerrogativas como parlamentarios.

(5) Arnold, op.cit. p. 202.

(6) Stephen M. Hazey "Greenbelt honors past, looks towards its future" Diario The Sun, 11 oct. 87.

AGRADECIMIENTO

La señora Renée M. Winsky, coordinadora de Información Pública y Comunicaciones de la ciudad de Greenbelt, prestó una valiosa colaboración para la redacción de este artículo, remitiendo a URBA-NISMO extractos de publicaciones especializadas y prensa local, así como la bibliografía reproducida.

BIBLIOGRAFIA

Arnold, Joseph L., "Greenbelt Maryland - 1936-1984", *Built Environment*, vol. 9, Nos. 3/4, pp. 198-208.

Barnes, Sandra, "Greenbelt Celebrates 50 years", *Outlook* (M-NCPPC Newsletter), primavera, 1987, pp. 10-14.

Beltville News, "Happy Birthday Greenbelt", mayo, 1987, p. 4.

Bookout, Lloyd, "Greenbelt, Maryland - a 'new' town turns 50", *Urban Land*, agosto, 1987, vol. 46, No. 8, pp. 7-11.

Carroll, Pam, "Greenbelt - The Community spirit that sets this city apart has deep-running roots", *Maryland*, primavera, 1987, pp. 34-39.

Chappell, Kim, "Greenbelt to Preserve Memories", *The Washington Post* (MD Weekly section), noviembre 20, 1986, p. 15.

Davis, Phillip, "Greenbelt's 50 Years: From 'Heaven' to Highways", *Sun Magazine*, agosto 9, 1987, pp. 8-9+.

Fogle, David, "Coming Soon: Greenbelt's 50th Anniversary", *Capital Comments* (National Capital Area Chapter, American Planning Association Newsletter), p. 6.

Fulmer, O. Kline, *Greenbelt*, American Council on Public Affairs, 1941.

Hagey, Stephen M., "Greenbelt Honors Past,

Looks Toward its Future", *The Baltimore Sun*, octubre 11, 1987.

Jennings, Tom, "Experiment in Living Lives on in Greenbelt", *Prince George's Journal*, octubre 21, 1987, p. A-5.

Knack, Ruth Eckdish, "Past and Future Perfect", *Planning*, abril, 1987, pp. 16-17.

Leiner, Glen B., "Happy 50th to Greenbelt, Md.", *Trans-Lux* (A publication of the Art Deco Society of Washington), invierno, 1987, vol. 5, No. 1, p. 4.

Levin, Melvin, "Viewpoint", *Planning*, agosto, 1987, p. 42.

Life, "American Housing: A Failure, a Problem, a Potential Boon and Boom", noviembre 15, 1937, pp. 45+.

Maryland Town and City, "Greenbelt: innovative concepts and compromise", septiembre, 1971.

Mayer, Albert, "Greenbelt Towns Revisited", *Journal of Housing*, enero, 1967, No. 1 pp. 12-26.

Meyer, Eugene L., "City of the Future Recalls its Past", *The Washington Post*, mayo 4, 1987, pp. B-1+.

Municipal Maryland, various articles on Greenbelt, various authors (Monthly magazine

published by the Maryland Municipal League), julio, 1987.

Preservation News, "Greening Greenbelt" (published by National Trust for Historic Preservation), junio, 1987.

The Prince George's Post Sentinel, "Salute to Greenbelt - a city built on a dream", varios artículos de diversos autores, mayo 21, 1987, pp. G-1 to G-15.

Rathbun, Elizabeth, "Greenbelt: when the old meets the new", *Prince George's Journal*, agosto 25, 1983.

Reeves, Tracey A., "Community Involvement Pulls Greenbelt Together", *Prince George's Journal*, diciembre 4, 1986, pp. A-11+.

Sonneborn, Rozanne, "Life in Early Greenbelt Portrayed in Exhibition", *Diamondback*, septiembre 18, de 1987.

Stringfellow, Cheryl, "Golden Anniversary: After 50 years of growth, Greenbelt reflects on its past", *Diamondback*, mayo 13, 1987, p. 11.

Van Byne, Larry, "How the New Deal Changed Washington", *The Washingtonian*, febrero, 1982, vol. 17, No. 4, pp. 122-129.

Williamason, Mary Lou, ed. "Greenbelt. History of a new town, 1937-87". Ciudad de Greenbelt, 1987. Editorial "The Donning Co."

GREENBELT IS FIFTY-TWO YEARS OLD

The new town of Greenbelt, 10 miles to the north of Washington D.C. in Prince George's County and which, in 1987, had a population of 18,943, is the biggest and most important of the three greenbelt-towns built in the nineteen-thirties by the Federal Resettlement Administration, a part of President Franklin D. Roosevelt's "New Deal".

At first, Greenbelt was in fact surrounded by a belt of green meadows and woodland which gave a true meaning to its name. However, this belt has now been overrun by the spreading of the residential areas and the construction of roads which have taken place due to the town's becoming the centre of the economic growth affecting the county.

The plan drawn up was for a crescent-shaped town made up of 1.5 to 2-hectare superblocks based on the Radburn "local unit" pattern. The blocks were crossed by pedestrian-only pathways which went under the main thoroughfares for traffic and converged at the centre of the small community.

Greenbelt's first inhabitants arrived in 1937 and building work, carried out by the Federal Government, continued until 1941, and had

been carried out only until 1955 dwelling 1, due to the economic shortage during the Depression.

Between 1941 and 1953, work on Greenbelt remained at a standstill, and in 1953 the Federal Government sold it to a private dwelling co-operative and to other private promoters. When the sale of land began, work also got under way on the construction of a series of main roads that cut through the municipal district turning it into one of the most strategic motorway junctions in the area.

The high point of the road-building schemes was reached in 1964 when the construction of the six-lane Washington by-pass, the Capital Beltway, crossed the south-western part of the town, carving out a 200-hectare slice of land.

The now fully-grown Greenbelt shows, more on its outskirts than within the original nucleus, the impact on what was a new community of the intense pressure caused by all kinds of uncoordinated development schemes that have accompanied the metropolitan growth of Washington.

However, it ought to be pointed out that, although the dwellings that were built in Greenbelt as from 1953 were unlike those in the town's original nucleus, the new promoters were nevertheless influenced by the generous open spaces and by attention to community factors.

It has been written that, while the small-scale factor was Greenbelt's main attraction, it also became its main practical drawback when its residents, with their modern-day habits, wanted to make use of their cars, their gardens and the commercial establishments which were unable to offer the variety of products and services that the average American commercial centre could.

Studies began to be made of Greenbelt's current problems in 1981 and, in 1987, the town had a general planning scheme and architectural guidelines drawn up, all of which was aimed at: a) Solving the pedestrian and traffic conflicts. b) Solving the design problems regarding the architectural restoration of the original buildings, bringing in forms that will allow the centre to spread without jeopardizing its historical heritage.



Fotografía aérea de Pontevedra en la década de los setenta.



Vista aérea actual de Pontevedra.

Plan General de Pontevedra: el parcelario como protagonista urbanístico

**José González-Cebrián
Luis Miguel Ferreira**

EL NUEVO PLAN GENERAL: TOTALIDAD Y DETALLE

Al igual que la mayoría de los municipios gallegos, Pontevedra se ha caracterizado tradicionalmente por la ausencia de gestión urbanística en su proceso de crecimiento. La carencia de documentos de planeamiento, una gran complejidad derivada del ingente número de parcelas existentes, el apego a la propiedad, la ausencia de tradición cultural en materia de urbanismo y la falta de personal técnico municipal adecuado, han sido factores propicios para desencadenar actuaciones al margen de la legalidad, parcelaciones incontroladas y actos edificatorios aislados e inconexos respecto a la trama urbana precedente.

En este sentido, el nuevo Plan General apuesta por una opción clara y específica, evitando en lo posible clasificaciones de suelo que se revelan en Galicia como de gran complejidad (suelo urbanizable), sin renunciar, sin

embargo, a obtener las cesiones necesarias.

La consecución de un documento de ordenación que resolviera por sí mismo una gran parte de los procesos de edificación, sólo ha sido posible mediante una aproximación previa, muy precisa, a la realidad física y catastral de la estructura de soporte.

El minucioso proceso de reelaboración de la cartografía base para introducir estas componentes de detalle se ha trasladado a reducciones de escala, haciéndose siempre patente.

De este modo, los trabajos de trazado de la nueva ordenación han fluctuado siempre entre la globalidad y el detalle, intentando poner en armonía las operaciones de diseño con la posibilidad de ejecución sobre morfología y parcelario existentes.

La visión global de la ciudad debe conseguirse al mismo tiempo que se

percibe el detalle si se pretende que el Plan sea un instrumento útil y válido incluso para orientar, con solvencia, una futura gestión de los elementos generales (estructura viaria, sistema de parques, grandes usos, grandes equipamientos, todos ellos sin validez real y efectiva en todos los planteamientos anteriores).

Por ello, solo desde el conocimiento preciso del parcelario y las capacidades reales de inversión, podremos actuar con posibilidades de éxito sobre dichos elementos. Así, pues, el uso de las escalas diferentes para actuar se basará fundamentalmente, en la reducción fotográfica de las escalas de detalle, a los efectos de contemplar la globalidad desde lo pormenorizado, lo que permitirá introducir claves de futura gestión a los grandes elementos territoriales.

PONTEVEDRA Y SU EVOLUCION URBANA

A mediados del siglo XVI, la ciudad de Pontevedra, convertida en una de las más pobladas de Galicia, se conforma en su estructura urbana como la suma de dos tejidos diferenciados. Flanqueando, por una parte, el burgo amurallado sobre un cerro al fondo de la ría; por otra, se desarrolla, paralelamente a la orilla, un importante arrabal de pescadores. La importancia que adquiere este arrabal revela la trascendencia de las faenas marineras en la economía de la villa.

El traslado de los puertos significativos hacia localidades más próximas a la boca de las rías, buscando acoger a buques que precisaban mayor calado, provocó el declive económico y poblacional de la ciudad.

Recuperando el pulso de su crecimiento y tras el derribo de la muralla, se producen las primeras expansiones del siglo XIX, soldando las dos estructuras urbanas preexistentes mediante una ocupación espontánea de la red de caminos que las unían. Al mismo tiempo se verifica un crecimiento lineal sobre tres ejes viarios convergentes que configuran las salidas de la ciudad hacia Orense (Este), Vigo (Sureste) y Marín (Suroeste).

Al iniciarse el presente siglo la ciudad ha ido rellenando huecos, siempre según el mismo proceso elemental de cerrar manzanas en torno al viario primario y la posterior fragmentación puntual mediante nuevas aperturas.

A partir de la década de los cincuenta, el casco urbano crece dentro de su propio perímetro, mediante subdivisión de grandes manzanas, de formación espontánea, en tamaños más adecuados a la tipología edificatoria empleada. Al mismo tiempo, la presión demográfica de la inmigración reproduce en el área exterior un crecimiento disperso y aleatorio de gran importancia, que ocupa el suelo rural disponible, caracterizado tradicionalmente por su exhaustiva parcelación agrícola.

El crecimiento previsto en el Plan de 1953 ha modificado sustancialmente su dirección, traspasando el límite impuesto al Este por el nuevo trazado de la línea ferroviaria. La ausencia de referencias formales que sirviesen para coordinar los actos urbanizadores individuales, ha prologado la incoherencia de las intervenciones puntuales bajo la ley del máximo rendimiento parcelario. La dispersión de la vivienda unifamiliar, preferida por la inmigración de origen rural, mucho más flexible y adaptable a condiciones

Desarrollo sobre los siglos XVI-XVII.



Desarrollo hacia 1850.



Desarrollo hacia 1900.



Desarrollo hacia 1950.



Esquema evolución urbana.

difíciles de urbanización, salpica todo el entorno de la ciudad y termina fundiendo núcleos tradicionales con el desordenado avance intensivo del casco, dando lugar a una precaria convivencia dentro de una desordenada volumetría.

ANTECEDENTES URBANISTICOS. LAS PROPUESTAS ANTERIORES

Siempre dentro de la habitual carencia de documentos de planeamiento con validez legal, hay que reseñar la importancia de diversos planos que han transmitido imágenes reproducidas de una y otra forma en la planta de la ciudad.

En el primer Plan General de alineaciones y rasantes, fechado en el año 1926, contrasta el minúsculo crecimiento propuesto con la magnitud de la reforma interior. La imposición de rectificaciones y ensanchamientos de calzadas, afectando a todo el casco (incluido el centro histórico, de indudable calidad urbana), convirtió a este Plan en irrealizable y nunca llegó a aprobarse. Pese a todo ello, las operaciones de subdivisión de manzanas menos traumáticas y más ventajosas para la propiedad, registran su fiel reflejo en la ciudad actual.

El Plan de 1953, realizado sobre un levantamiento topográfico y parcelario muy detallado y verificado once años antes, se constituirá como el documento urbanístico de mayor relevancia en la formación de la ciudad.

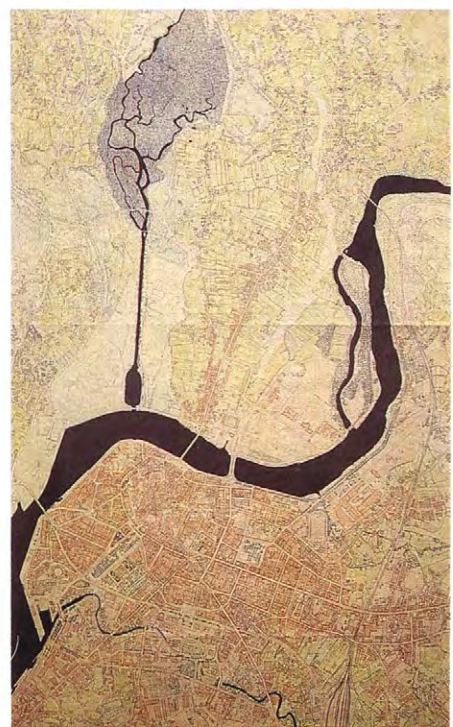
Los crecimientos propuestos, en un sistema de apretados ensanches vinculados a una ordenanza específica para cada zona, gravitaban sobre los sectores norte (al otro lado del río Lérez) y sur (cubriendo y canalizando el río Gafos en su paso por la ciudad), extendiéndose al Este hasta limitar con el nuevo trazado ferroviario.

Frente a la validez global de estos trazados allí donde se han realizado (incluso recientemente), los crecimientos según el eje norte-sur, se han visto frustrados. En un caso, por la poca conexión existente entre ambas orillas de la ría y, en el otro, por la dificultad de cubrir el largo tramo de cauce del Gafos en un proceso urbanizador basado en la cesión de viales, en el que la gestión municipal apenas ha existido.

El Plan General de 1970, de carácter marcadamente desarrollista, viene a legalizar situaciones anómalas, como las de las grandes implantaciones industriales próximas al área urbana, calificando una gran cantidad de suelo en torno a una confusa red viaria radioconcéntrica. Para su desarrollo remite constantemente al planeamiento parcial, materializado hasta hoy en dos únicos polígonos de viviendas y siempre con peculiaridades que han simplificado enormemente la gestión. Es paradigmático el caso del polígono de Monteporreiro, totalmente desvinculado de la ciudad, transformación de una enorme finca de titularidad única.



Plan de alineaciones, 1953 (sobre base actual).



Plano actual de la ciudad.





Propuesta de ordenación.

LA PROPUESTA DE ORDENACION

Las características del desarrollo urbano de Pontevedra, con un crecimiento carente, en parte, de servicios, pero fuertemente consolidado en múltiples zonas, obliga al reconocimiento de una gran cantidad de suelo como urbano. Uno de los objetivos fundamentales del Plan será el tratamiento de la ciudad por áreas, procurando ajustar esa realidad a unos mínimos postulados urbanísticos.

El Plan avanza la necesidad de elaborar un Plan de Reforma Interior del Casco Antiguo para el casco histórico, así como la composición de un catálogo de edificaciones a proteger en todo el término municipal. Estas medidas vienen complementadas con

la contención de alturas que se propuso para el área central consolidada.

Para las zonas este y sur de la ciudad se han propuesto trazados reordenadores que conecten los fragmentos urbanizados existentes, creando una mínima lógica en su estructura y siempre sobre la base parcelaria se ha intentado el reequipamiento sectorial que permita la recuperación de la calidad ambiental y el disfrute de espacios libres, frente al habitual desarrollo incontrolado.

La obtención de multiplicidad de espacios libres de pequeño tamaño, diseminados por el suelo consolidado viene a solventar la limitación de posibilidades de conseguir nuevos parques en el interior de la ciudad.

El cauce del río Gafos, parcialmente

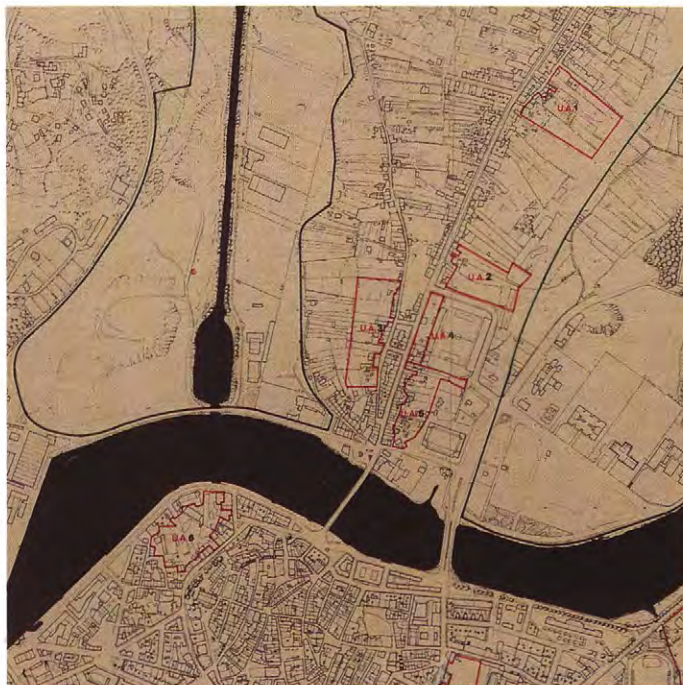
cubierto y ajardinado en su paso por el polígono de Campolongo (al sur de la ciudad) se reconvierte en un parque lineal. De obstáculo topográfico que ha permanecido intacto y libre de edificación en casi la totalidad de su recorrido, pasa a transformarse en parte del sistema de espacios libres.

Al margen de este parque lineal son de destacar los dos grandes parques urbanos propuestos en la orilla norte del río Lérez, vinculados a la titularidad pública del suelo procedente del relleno de antiguas junqueras.

Acorde con la importancia que adquiere la zona norte como equipamiento general de la ciudad, se reajusta con moderación el desarrollo residencial previsto en el Plan de 1953, con áreas residenciales extensivas en el margen principal del parque.



Fotografía aérea de la zona de detalle.



Detalle plano actual.



Fotografía aérea de la zona de actuación.



Detalles unidades actuación propuestas.

LA GESTION DEL PLAN

La falta de experiencia en gestión y la ausencia de un mínimo equipo técnico-jurídico municipal que hiciese frente a las dificultades que imponen la extremada parcelación del suelo y la falta de hábitos de cesión por parte del administrado, justifican el intento de que desde el Plan se propicie al máximo la actuación directa sobre gran parte del suelo. La incorporación de la totalidad de la base catastral a la cartografía base y una ordenación mediante trazados respetuosos con las posibilidades de la estructura básica de caminos y parcelas, harán posible que el detalle de los planos permita la edificación casi solar por solar. Este acto edificatorio directo se produce con el único requisito de ceder y urbanizar

la porción de suelo destinada a calle y espacio libre.

Cuando se hace necesaria la obtención de equipamientos o zonas verdes de mayor dimensión, se ha procedido a la delimitación de unidades de actuación. Estas unidades se elaboran en función de la estructura de la propiedad, procurando que exista (a modo de reparcelación previa) una proporción de edificación y cesión compensadas racionalmente.

Las distintas unidades se establecen así, simultáneamente, como unidades de diseño y de reparto de cargas, conforme a condiciones específicas que se reseñan en la documentación del Plan, respondiendo en su delimitación a una garantizada viabilidad de su gestión. Se establecen siempre sobre una única propiedad

o sobre un número limitado de parcelas, y para su desarrollo se redactarán los preceptivos estudios de detalle (caso de propietarios únicos o reparcelación voluntaria entre ellos) o planes especiales de reforma interior (cuando se trata de varios propietarios y se hace necesario el reajuste de cargas y beneficios)

El suelo urbanizable se reduce al mínimo y siempre a aquellos casos en que existe voluntad y posibilidades anticipadas.

El desarrollo de estas unidades de actuación, así como el control de las actuaciones directas posibilitadas por el Plan, reclama del Ayuntamiento la creación de una mínima oficina de gestión municipal que lleve a su conclusión el esfuerzo de resolución anticipado por el Plan.



Plan en revisión.

A partir de la exposición pública del Plan, y aun a pesar de las modificaciones introducidas por el municipio encaminadas a buscar una menor contestación al documento (mantenimiento de alturas derivadas de otros planes para la zona centro), se presentó un ingente número de alegaciones. De ellas, 1.176 se correspondían con instituciones, organismos y, fundamentalmente, vecinos, y una específica avalada por 2.375 firmas.

Estas últimas, opuestas, fundamentalmente, a las actuaciones del MOPU en la ciudad, trazados de la avenida Beiramar y autopista, afectando al cauce del Lérez en busca de "suelos fáciles" de gestión (sin reparto de propiedades, sin propietarios...)

Las 3.551 alegaciones, comprenden un número muy superior de firmantes, lo que implica en un municipio con una población estimada sobre las 68.000 personas, un altísimo índice de participación.

Sin embargo, esta participación, desgraciadamente, no puede entenderse como una mejora al documento urbanístico, sino más bien lo contrario.

En Galicia, y referido a Pontevedra, el altísimo número de propietarios existentes, las dimensiones mínimas de los terrenos que poseen y globalmente

el desconocimiento total de lo que de limitación a los derechos de la propiedad significan los planes, son factores que explican el choque con cualquier propuesta reglada de ordenamiento.

La libertad total con que los habitantes del medio rural y urbano, en casi igual medida, han venido construyendo, al margen de la mas mínima restricción que no sea la propia naturaleza de una estructura parcelaria de vías, caminos y servientas todo ello al margen de la urbanización, explican sus reivindicaciones más usuales.

Estas son, entre otras, las siguientes:

1. Que se considere suelo urbano cualquier parcela, incluso de monte.
2. Que se amplíen los ámbitos de los suelos de núcleos rurales hasta el infinito, permitiendo incluso edificaciones de B + 3, B + 4 o B + 5 plantas donde hoy existen viviendas unifamiliares.
3. Que se elimine cualquier tipo de protección territorial.
4. En zonas urbanas eliminar zonas verdes y equipamientos.
5. Incrementar las alturas al máximo; asimismo, los aprovechamientos de las posibles unidades de actuación que, por otra parte, siempre quieren eliminarse.
6. Evitar los escasos suelos urbanizables ya previstos y solicitar su consideración como urbanos.

7. Eliminar calles incluso aquellas que, en muchos casos, ayudan a parcelar propiedades generando solares, etcétera.

Toda esta problemática común a la práctica urbanística general, pero extrapolada en Galicia por el número de propiedades, las carencias culturales, el temor a la contribución urbana, al mismo tiempo que el deseo de mayores plusvalías, hace que los planes si realmente se quiere que sean útiles y sirvan para algo, deben exponer una realidad no agradable ciertamente, pero que ahí está.

La aproximación del Plan al Plano, el reconocimiento de los elementos físicos primarios como determinantes del proceso de crecimiento, el olvido de tecnicismos y virtuosismos legales para la generación de suelo (zonas verdes, equipamientos...), y la búsqueda en el suelo comunal, en las "grandes parcelas", en los acuerdos con vecinos, de esos terrenos necesarios, unido todo ello a una fuerte dosis de sentido común, paciencia, persuasión y renunciias formales, caracterizan la forma de intervención sobre una de las más conflictivas ciudades gallegas.

José González-Cebrián Tello
Profesor Titular de Urbanística
y Director del PGOU
de Pontevedra.

Luis Miguel Ferreira Villar



Estado del territorio previo a las normas.

Normas Subsidiarias municipales de Lejona

Juan A. Arechavaleta

Juan M. Uriarte

Ordenación territorial propuesta.





INFORMACION Y DIAGNOSTICO

Lejona (Leioa) se sitúa dentro de la comarca de Bilbao, en la margen derecha de la ría del Nervión, entre los municipios de Bilbao y Getxo. La potencia económica, social y urbana de este entorno ha hecho que su desarrollo hay sido en su casi totalidad una derivación residual del de sus importantes vecinos, lo cual fue facilitado en la etapa previa a la redacción de las Normas por el bajo precio comparado del suelo y la carencia de control urbanístico.

Población

La evolución demográfica, relativamente ordenada hasta los años sesenta, se dispara a partir de esta fecha hasta 1975, para volver a caer hasta 1979, fecha en que se inicia la redacción de las Normas.

Media anual de incremento de la población:

Período 1960-1970	4 %
Período 1970-1975	14 %
Período 1975-1976	6 %
Período 1976-1977	7 %
Período 1977-1978	4 %
Período 1978-1979	0 %

La caída de crecimiento a partir de 1975 se debe al inicio de la crisis económica especialmente grave para la industria, y a la aprobación en dicho año de un documento de normas complementarias como instrumento mínimo que permitiera iniciar el control de su irregular proceso urbano.

Empleo

La estructura del empleo, más estable en el tiempo, presenta un brutal desequilibrio de actividades, con un alto porcentaje correspondiente al sector secundario, 77,8 % (90 % si descontamos la Universidad) respecto del terciario, y un claro desajuste respecto a la población activa, agravado por el hecho de ser ciudad dormitorio para los nuevos habitantes de los últimos quince años, cuyos lugares de trabajo se sitúan principalmente en Bilbao.

Vivienda

La vivienda experimenta una evolución semejante a la de la población, si bien con puntas más irregulares debidas a las distintas situaciones especulativas que se suceden en el municipio.

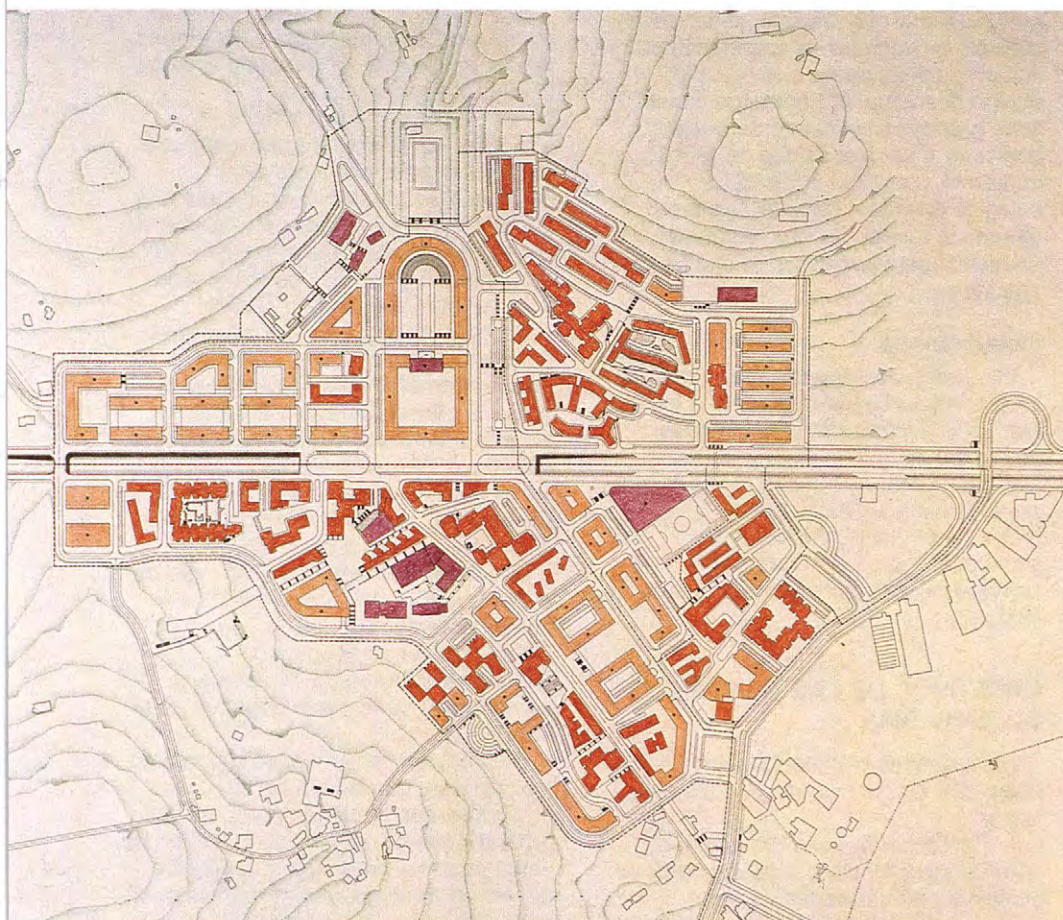
En el período comprendido entre los años 1960 y 1975 el número de viviendas específicamente urbanas, en bloques de pisos del municipio pasó de 780 a 6.827 viviendas.

Planeamiento

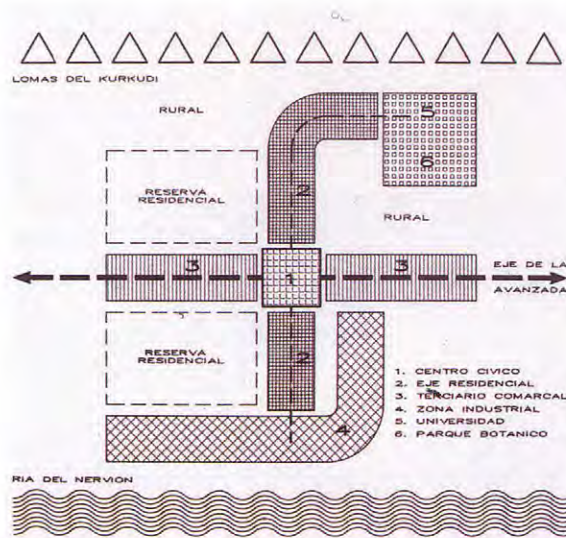
La situación del planeamiento urbano en 1975, fecha en que se iniciaron los



Núcleo urbano. Estado previo a las normas.



Núcleo urbano. Ordenación.



Esquema de estructura urbana.

trabajos de redacción de unas Normas Complementarias, denunciaba las consecuencias de la ideología desarrollista y del "dejar hacer" dominante, evidenciando la necesidad de un cambio radical.

La situación existente en ese momento se caracteriza por:

1. Consideración como urbano de la mayor parte del suelo municipal.

2. Ausencia de normativa y mecanismos de control de la gestión del suelo.

3. Ausencia de voluntad administrativa para controlar el proceso urbano, y graves irregularidades en la otorgación de licencias, tan importantes que obligaron al Colegio de Arquitectos a enviar un informe al Ministerio de la Vivienda a efectos de evitar la continuidad del proceso.

4. Superposición contradictoria de planes: Plan Comarcal, Plan Municipal, Red Arterial, Plan de Viales y Complementos modificatorios del Plan Comarcal.

5. Todo ello da como resultado la ocupación del territorio "en salpicadura", en base a promociones aisladas entre sí, con grandes vacíos y ninguna estructura urbana.

La aprobación urgente en 1976 de unas Normas Complementarias como método de choque para frenar la situación descrita, contribuyó decisivamente a la reconducción del proceso urbano, a pesar de sus necesarias carencias.

Problemática especial de la red viaria

La relación viaria entre Bilbao y Getxo planteó desde 1975 importantes problemas de tráfico, dado que su principal vía de conexión, la carretera de la Avanzada, parcialmente saturada en 1975 y ya saturada en 1979, dividía el territorio municipal y planteaba mayores problemas de interrupción conforme este municipio iba creciendo.

El Ministerio de Obras Públicas, una

vez tramitado el expediente de Red Arterial antes citado, tramitó con carácter de urgencia la creación de una autopista de peaje de unión Puente Rontegi-Getxo, también a través del territorio de Leioa.

El municipio quedaba de este modo subdividido longitudinalmente no sólo por la carretera de la Avanzada, sino, además, por una autopista de peaje que segregaba radicalmente la zona norte y noroeste de su territorio incluyendo la Universidad, futuro hospital y geriátrico.

Equipamiento

Fruto de la dinámica urbana descrita el equipamiento urbano de ámbito municipal era muy escaso, llegando a carecer en absoluto de categorías de equipo público, como, por ejemplo, equipo deportivo. Sin embargo, Leioa tiene grandes cantidades de suelo dedicado a equipamientos de ámbito comarcal, como la Universidad, colegios privados, Hospital General, Geriátrico Provincial, etc., utilizados esencialmente por usuarios ajenos al municipio.

Instalaciones

Las redes de saneamiento y agua existentes no llegaban a servir a los barrios residenciales de las laderas, eran insuficientes incluso para las áreas urbanas inmediatas, estaban mal construidas, y su trazado era urbanísticamente incorrecto. Se planteó, consecuentemente, la conveniencia de su reestructuración integral.

OBJETIVOS DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS

Los objetivos planteados para la redacción de las Normas Subsidiarias fueron:

1. Favorecer la transformación de actividades y empleo, impulsando en lo posible su terciarización. En este sentido debe interpretarse la propuesta

de ciudad integrada, o contexto en el que se fomenta la diversidad de actividades compatibles con la específicamente residencial.

2. Propiciar la afirmación de Leioa como municipio social y urbanísticamente autónomo.

Se consideró que la concentración de la actividad urbana en un único núcleo y su fuerte formalización y definición urbana era la solución más razonable.

3. Estructurar territorialmente las áreas y barrios dispersos, apoyándose fundamentalmente en una red viaria equilibrada.

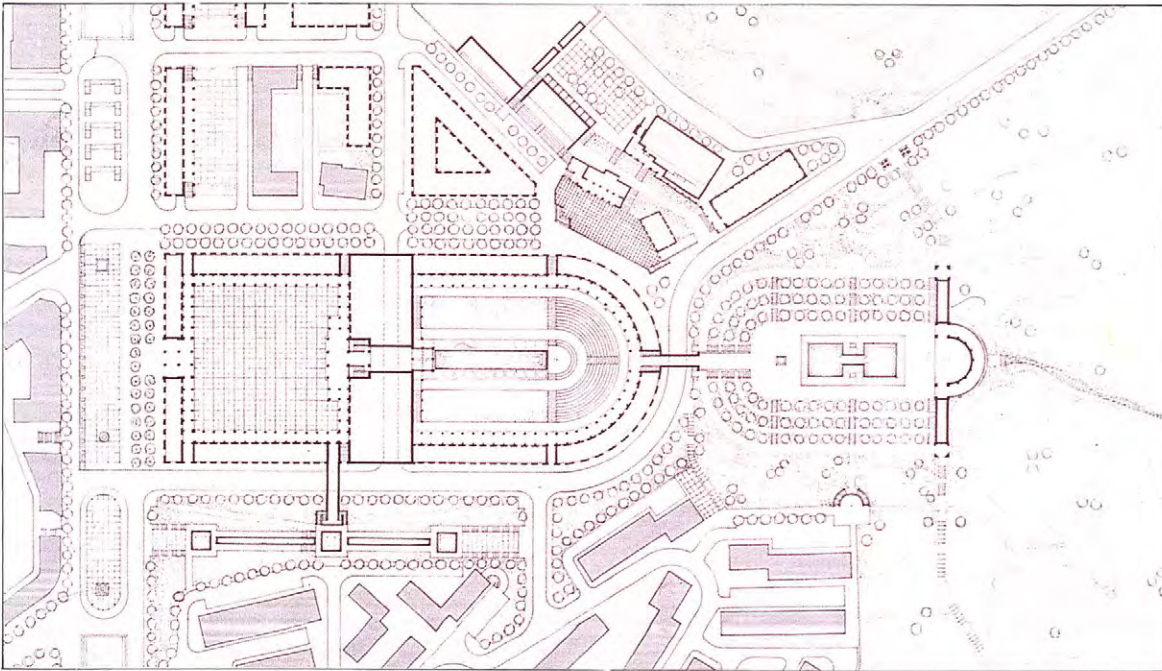
4. Regenerar interiormente estas áreas y barrios dispersos, dotándolos de una razonable autonomía

5. Solucionar el problema territorial planteado por la autopista y los planes viarios aprobados. Se propuso eliminar la autopista y las vías que perteneciendo a la red arterial atravesaban el territorio municipal con excepción de la carretera de la Avanzada y la de la ría. En cuanto a la carretera de la Avanzada se asumió su papel de corredor de acceso a Getxo, proponiendo una solución sumergida y de escala urbana en el núcleo.

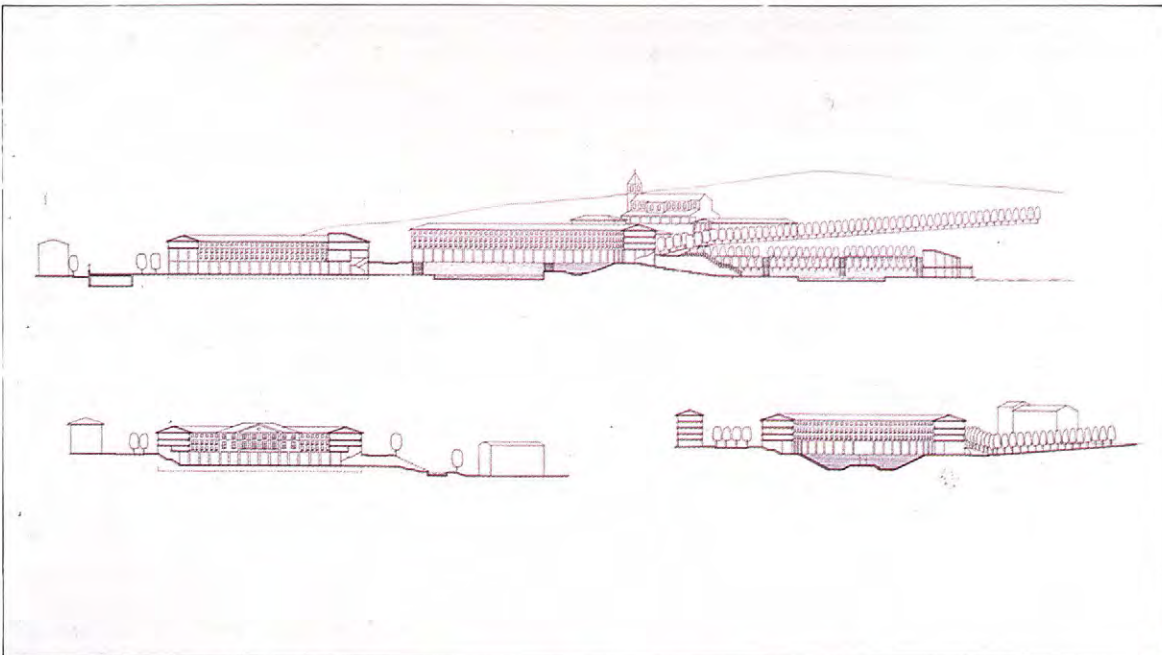
Se consideró que esta vía debía ser completada, en cuanto a capacidad de tráfico, mediante vías alternativas, como la carretera de Umbe para el acceso a la costa, y una vía de acceso a Getxo a través de Martiartu, tal como se recogió en el plano de Estructura General del Territorio correspondiente al Avance redactado en 1979.

El tratamiento dado a la carretera de la Avanzada en los proyectos posteriormente redactados para su construcción ha supuesto un importante incremento de escala, aumentando su impacto negativo en el territorio.

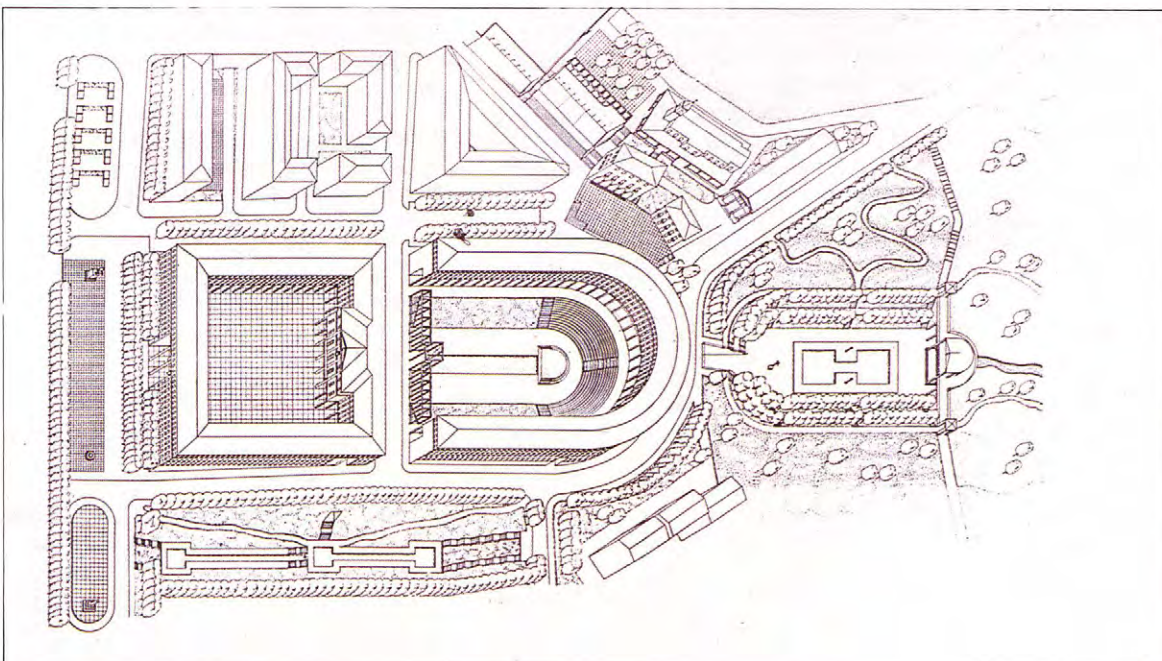
6. Creación de un núcleo o conjunto integrado de barrios donde se concentre prioritariamente el desarrollo urbano y la vida municipal. El núcleo se ubica en el cruce de los dos ejes de desarrollo territorial integrando las dos márgenes de la Avanzada.



Centro cívico.
Planta baja.



Centro cívico.
Secciones.



Centro cívico.
Axonometría.

Conseguir una unidad urbana claramente delimitada, concentrada, y fuertemente estructurada será el criterio ordenador adoptado en el núcleo como método para alcanzar la necesaria identificación y autonomía urbana del municipio.

Dentro del núcleo se ubicará el Centro Cívico, escenario principal de la actividad ciudadana en que se concentre y represente la vida social y urbana del municipio.

7. Favorecer la vinculación de la Universidad, hoy totalmente aislada de la vida municipal, con el núcleo urbano, a fin de aprovechar los importantes elementos de vida social y cultural que de ella se puedan obtener. Para ello se prevé, de cara al futuro, el desarrollo de una faja urbana a lo largo de la vía de conexión entre ambos.

Este objetivo urbanístico se ve favorecido por la homogeneidad topográfica y las buenas condiciones ambientales y climáticas de la faja territorial citada.

8. Conseguir que la finca Artaza, uno de los principales exponentes de conjuntos palacio-parque existentes en Vizcaya, pase a propiedad pública aun cuando fuera necesario permitir la implantación de viviendas en sus terrenos residuales colindantes al municipio de Getxo.

9. Aunque inicialmente se previó la posibilidad de creación de un centro terciario alternativo comarcal, justificada por la estratégica situación del territorio municipal y la necesidad de fomentar este tipo de actividades, esta posibilidad fue desechada por la Administración, dado su alcance territorial supramunicipal y la falta de instrumentos para su gestión.

10. Control riguroso en la primera etapa de las Normas de las actuaciones en suelo rural, dada su indefensión ante la agresiva tendencia comarcal a invadir desordenadamente este suelo con vivienda unifamiliar.

HIPOTESIS DE ORDENACION INTEGRAL DEL TERRITORIO Y OFERTA DE SUELO

Con el fin de conseguir un horizonte al cual referir las actuaciones y ofertas de suelo, se desarrolló una hipótesis o modelo de ordenación y desarrollo total del municipio que pudiera servir como referencia para sucesivas revisiones de las Normas, una vez verificado su ajuste o rectificación.

El modelo queda sintetizado en el esquema gráfico adjunto y plantea dos ejes de estructura urbana, uno longitudinal a lo largo del corredor territorial formado entre las lomas del Kurkudi y la ría del Nervión, apoyado en la carretera de la Avanzada, sobre

el que se sitúan usos terciarios de carácter comarcal, y otro eje transversal uniendo la Universidad con el centro cívico situado en la intersección de ambos. Sobre el eje transversal se sitúan los ensanches residenciales del municipio, quedando como reserva residencial las zonas colindantes con Getxo y como zonas rurales las laderas bajas del Kurkudi. La zona industrial se reordena en su situación existente junto a la ría.

La hipótesis de ordenación integral del territorio en su futuro contempla la siguiente distribución del suelo:

Suelo urbano	122,47 Ha	15 %
Suelo urbanizable	120,69 Ha	15 %
Suelo no urbanizable	356,12 Ha	43 %
Sistemas generales	217,95 Ha	27 %

La hipótesis prevé, a su vez, la posibilidad de una radical corrección de la distribución sectorial de la población activa y el empleo:

	Actual	Futuro
Sector primario	2,6 %	0,5 %
Sector secundario	77,8 %	28,0 %
Sector terciario	6,1 %	43,7 %
Sector cuaternario	13,5 %	27,8 %

En base a esta hipótesis de futuro, el Ayuntamiento adoptó una alternativa de oferta de suelo, con arreglo a la que se redactó el documento de normas, implicando la siguiente distribución de suelo:

Suelo urbano	122,47 Ha	15,0 %
Suelo urbanizable	10,85 Ha	1,3 %
Suelo no urbanizable	465,96 Ha	57,0 %
Sistemas generales	217,95 Ha	26,7 %

NUCLEO URBANO Y CENTRO CIVICO

El núcleo urbano, ubicado en el lugar de cruce de los dos ejes de desarrollo urbano, integra y estructura, mediante la ordenación fuertemente formalizada del suelo urbano y de un nuevo sector de suelo urbanizable, los barrios actualmente dispersos de su entorno. Instrumentos urbanísticos intemporales, tales como la concentración, formalización, estructuración, delimitación, jerarquización espacial, etc., se han empleado con toda la radicalidad que exige la necesidad de crear un pueblo donde, urbanísticamente hablando, no lo hay.

La carretera de la Avanzada, elemento de ruptura del núcleo urbano, se deprime y se hace subterránea en una longitud de 300 metros, aproximadamente, coincidiendo con esta área central.

Dentro del núcleo urbano se ubica el centro cívico, lugar de encuentro y de máxima identificación del municipio.

Es precisamente a partir de este centro cívico desde donde se originan los elementos de estructuración antes citados.

El centro se organiza en planos horizontales ordenados a lo largo de un eje de relación peatonal perpendicular a la carretera de la Avanzada, mediante la secuencia de los siguientes espacios diferenciados:

— Plaza-paseo peatonal abierta. Antesala del conjunto, organizada en base a la faja resultante de la cubrición de la Avanzada.

— Plaza principal representativa. Cuadrada y porticada, en la que junto a la edificación residencial se sitúan el Ayuntamiento (en el eje) y las actividades terciarias más representativas (planta baja y entreplanta vinculadas al pórtico perimetral).

— Plaza-parque en forma de herradura. Se pretende vincularla espacialmente y en cuanto a actividades residenciales y urbanas con la Universidad. También porticada, se organizan en su interior elementos que faciliten las actividades lúdicas y culturales: anfiteatro, estanque, jardines, etcétera.

— Parque de Elexalde. Ubicado en el extremo norte, linda con la futura faja residencial de conexión con la Universidad, y las zonas rurales vecinas al previsto parque botánico.

METODOLOGIA DE PRESENTACION

La ordenación y normativa del suelo urbano se ha desarrollado con la concreción correspondiente a Planes Especiales de Reforma Interior, con una detallada definición de la situación urbanística del suelo, la propiedad y los aprovechamientos actuales y futuros de cada parcela, así como las condiciones específicas de su ordenación, tales como alineaciones, alturas, rasantes, tipologías, etcétera.

Como sistema de gestión para el suelo urbano se ha posibilitado la reparcelación voluntaria con transferencias de aprovechamientos urbanísticos, de tal modo que una vez aprobado el documento de Normas, pueda iniciarse inmediatamente el proceso de urbanización y edificación.

*Juan A. Arechavaleta Marín
y Juan M. Uriarte Ortiz
Arquitectos redactores de
las Normas Subsidiarias de Leioa*

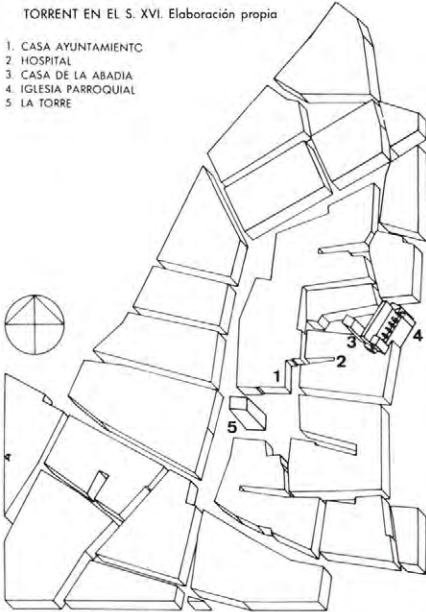
Torrent.

Propuesta para una ciudad cívica

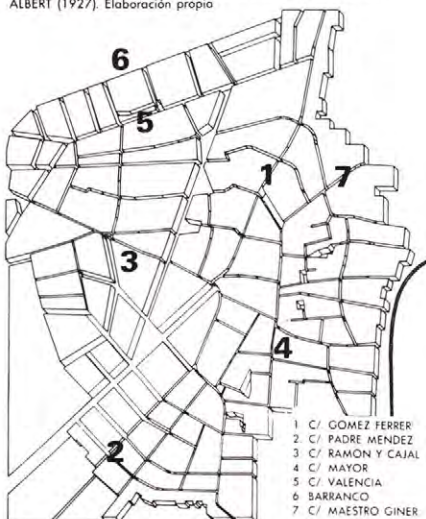
Juan Pecourt

TORRENT EN EL S. XVI. Elaboración propia

1. CASA AYUNTAMIENTO
2. HOSPITAL
3. CASA DE LA ABADIA
4. IGLESIA PARROQUIAL
5. LA TORRE



REFORMA INTERIOR Y CONSOLIDACION EN EL PLAN LUIS ALBERT (1927). Elaboración propia



Una trama bien definida de pueblo: crecimiento al borde de los caminos y catastral urbano de origen rural.

Todas las células de una persona cambian en siete años, aunque mantenga su identidad. En el espacio de treinta años Torrent ha sufrido una renovación casi total de sus "células urbanas". Pero así como un niño pasa a adulto transformando su organismo de un modo armónico y adaptado a sus nuevas necesidades, Torrent se ha convertido en una ciudad con un cuerpo de pueblo desmesuradamente crecido. A falta de un código genético, internalizado, que conduzca el cambio, el Plan General de Ordenación Urbana debe cuidar el equilibrio en las transformaciones y conseguir la transición de pueblo a ciudad.

UN PUEBLO GRANDE, UN SECANO TRADICIONAL

Torrent nace en el siglo XIII. Es un núcleo rural, en el límite oeste de la huerta de Valencia, lugar en el que ya se instalaron romanos y musulmanes. La vida transcurre al pie de la torre defensiva, dentro de un trazado medieval, con arquitecturas modestas. Las actividades agrícolas y artesanales en que se ocupan sus habitantes se mantienen durante siglos. El contenedor de aquellas actividades, la fábrica urbana, evoluciona de un modo casi imperceptible. Así, en los años cincuenta aquella se compone de edificios bajos, mayoritariamente de dos plantas, cubierta inclinada de teja y tono predominantemente blanco. Las calles son de tierra o empedradas, apenas visitadas por los automóviles. Se conserva el trazado primitivo del centro y se adosa a él por el Oeste —en el Este se instala en 1893 la vía del "trenet"— un tejido de parrilla constituida por caminos preexistentes. Hay algún ensanchamiento junto a iglesias de barroco popular o casonas de segundo rango.

Es un pueblo grande, antiguo, producto de la evolución de un

desarrollo lento, que alberga a 16.000 habitantes. En verano se le unen unos cientos de veraneantes que ocupan casitas, al borde de caminos comarcales, y chalets que salpican el pinar del Vedat.

El territorio tiene el carácter del secano tradicional: latifundio de esporádicos olivos y algarrobos, masías que dominan campos de vid, imperceptibles estructuras edificadas como acequias, o casetas de aperos de labranza... Un amplio secano orlado por las primeras estribaciones de la sierra Perentxiza en el Noroeste y manchado por el verde de la huerta en el Este.

LA METAMORFOSIS METROPOLITANA

En los años sesenta, con la llegada del fenómeno metropolitano, se altera la lenta evolución de la ciudad, la tenue impactación del territorio.

El crecimiento acelerado, el cambio en las pautas y el nivel de actividad, tienen su inmediato reflejo en el ámbito rural y urbano. En éste se multiplica el transporte de automóvil, asfaltando el viario y reduciendo los pocos árboles existentes. Los viejos edificios caen y, en su sitio se implantan los edificios de la ciudad: viviendas unas sobre otras ocupan el lugar de la vivienda unifamiliar de piso y "cambra". La expansión es un puro agregado de edificios y calles; no hay espacios "improductivos". O el pueblo crece sobre sí mismo o lo hace según un modelo de ensanche, del que sólo se mantiene la ortogonalidad, sin uniformidad de manzanas, sin equipamiento inserto en la retícula, sin orden en la edificación...

El resto del territorio empieza a albergar más y más usos urbanos. Infraestructuras como el canal Júcar-Turia, subestación hidroeléctrica y tendidos, instalaciones para



Treinta años separan estas vistas aéreas. El pueblo-pueblo se lo llevó el desarrollismo.



aprovechamientos extractivos, ferrocarriles y telecomunicación... Equipamientos metropolitanos como escuelas, restaurantes, pero especialmente usos de segunda residencia. En la sierra, algunas fincas se transforman en urbanizaciones y el secano se parcela profusamente para ser dedicado a la autoconstrucción...

Todo este conjunto de variaciones han dejado su traza en el terreno: un casco urbano compacto, que se hace discontinuo en el tramo final de la avenida; en el Vedat, un tejido poroso, de difícil coherencia y poca relación con el casco. Urbanizaciones y en la sierra y el secano —menos en el regadío— aisladas, autónomas en su soledad. Tejido diseminado, en racimos de pocas unidades, invadiendo el secano de un modo casi aleatorio. Un plano del municipio incluye todos estos asentamientos, pero es difícil encontrar una unidad superior a todos ellos, ver la estructura del conjunto. Y es que no la hay. De aquel tejido simple, rodeado de suelo agrícola en estado natural se ha pasado a un mosaico de asentamientos inconexos. Lo que fue pueblo, ha perdido su imagen de tal, sin que se haya construido una imagen de ciudad para sustituirla.

RECOMPONRIENDO EL PUZZLE

Torrent sería una suma de “barrios” de muy distinto tipo.

El *urbano*, constituye la expansión del núcleo original a través de siete siglos de desarrollo. En la actualidad se extiende hasta casi alcanzar el monte Vedat, y es el lugar de residencia de los ciudadanos, los censados en el Ayuntamiento.

El *suburbano*, ocupa los alrededores del monte Vedat. Área tradicional de segunda residencia está transformándose en vivienda permanente.

El *exurbano*, formado por “urbanizaciones”, desarrollos de la iniciativa privada que, sólo en contados casos, incluyen primera residencia. En cualquier caso, los vínculos con la ciudad son muy débiles, ya que sólo les une una carretera provincial o local.

El *diseminado*, un asentamiento espontáneo sin apenas urbanización ni condiciones completas de habitabilidad en las viviendas. Está situado, además, en la parte de término más alejada del casco, por lo que sus habitantes utilizan los servicios de otros pueblos limítrofes.

Existe, pues, una ciudad, una ciudad-jardín próxima a ella con servicios incipientes de barrio residencial y núcleos aislados.

Se propone unir la ciudad-ciudad y la ciudad-jardín, formando un conjunto

único que se beneficiaría de la variedad de barrios y paisajes. Para ello se fomenta el potencial urbano del final de la avenida, con un trazado mimético en cuadrícula y una densidad semiintensiva (40 viviendas/hectárea). Este nivel de densidad traerá infraestructura, transporte y comercio a las puertas de la ciudad-jardín. La unión del casco y el Vedat por el Sur se produce rellenando el vacío existente con un nuevo desarrollo radioconcéntrico, también semiintensivo, que permite enlazar con la irregular traza de caminos ya existentes. Dicho desarrollo se produce en el eje de crecimiento que supone el acceso sur de la ciudad.

Se respeta el aislamiento de las urbanizaciones privadas, mejorando su acceso y fijando estándares para su urbanización. La extensión anárquica del diseminado se regula con una normativa diversificada de "núcleo de población".

Se redimensiona el suelo industrial conteniéndolo entre barrancos, al oeste del casco, y se fijan los equipamientos supramunicipales acordes con el rol metropolitano que debe cumplir la ciudad. Torrent es vocacional y realmente la cabecera sur del área metropolitana de Valencia, por lo que en él se emplazan reservas para equipamiento institucional (hospital, campus universitario...), comercial (grandes superficies, hoteles...) y un subcentro direccional en las proximidades del suburbano.

LA BUSQUEDA DEL SENTIDO DE LO CIVICO

Pero la percepción de los valores cívicos está en una escala estratégica menor: la del centro común, ciertamente, pero también la del barrio. Lo cívico tiene que ver con los lugares de administración política —o religiosa o direccional—, lo mismo que con la calidad de vida de los barrios. Se trata de dotar a éstos de lo que en otros países han llamado "amenidad", esa mezcla de dotación de equipamientos y aspecto exterior de los edificios, que hace los barrios más vivideros, más humanos.

Como cada ciudad la ha formado un proceso único, irrepetible... la imagen cívica hay que fundamentarla en la historia.

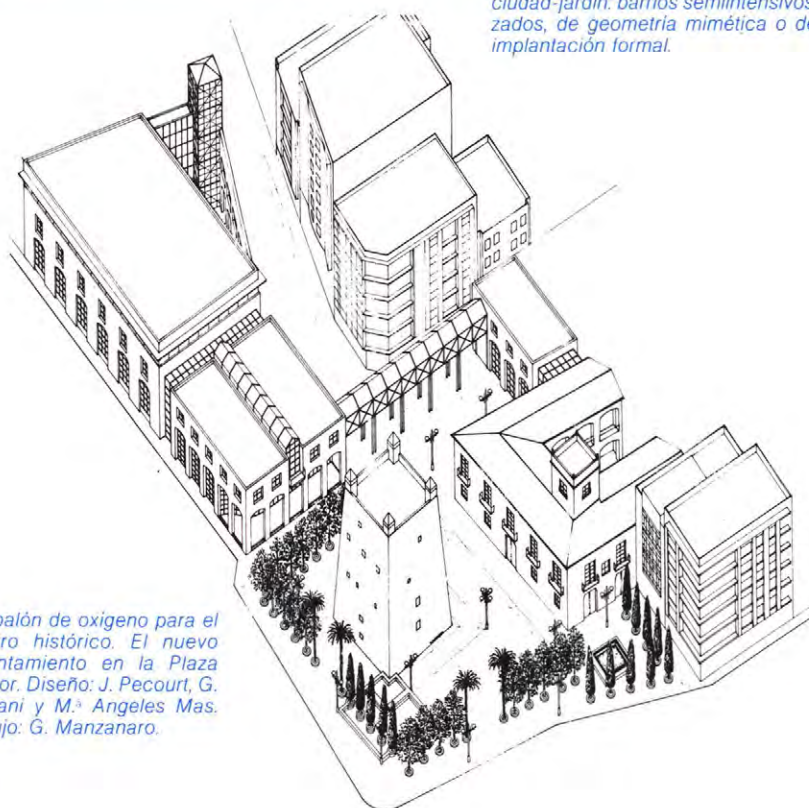
En el casco antiguo todavía se encuentran retazos de edificación que han sobrevivido los mil y un motivos para derribarlos. De ellos, habrá que sacar inspiración para reconstruir ámbitos tradicionales. Así, la instalación del nuevo Ayuntamiento en la plaza Mayor devolverá el centro cívico, a su emplazamiento original, al tiempo que



La densidad, el descoyuntamiento de los diversos tejidos es evidente en este plano de estructura urbana.

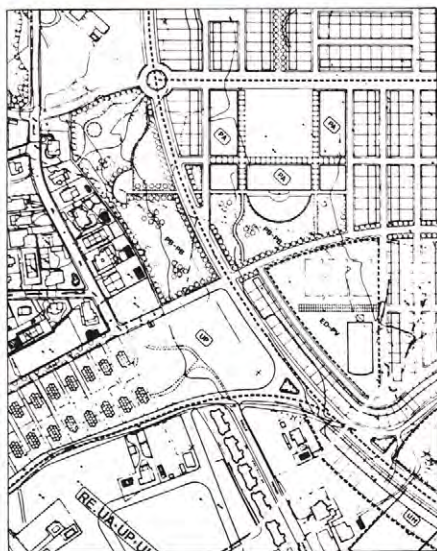


La búsqueda de articulación entre ciudad y ciudad-jardín: barrios semiintensivos de trazados, de geometría mimética o de fuerte implantación formal.



Un balón de oxígeno para el centro histórico. El nuevo Ayuntamiento en la Plaza Mayor. Diseño: J. Pecourt, G. Casani y M.ª Angeles Mas. Dibujo: G. Manzanaro.

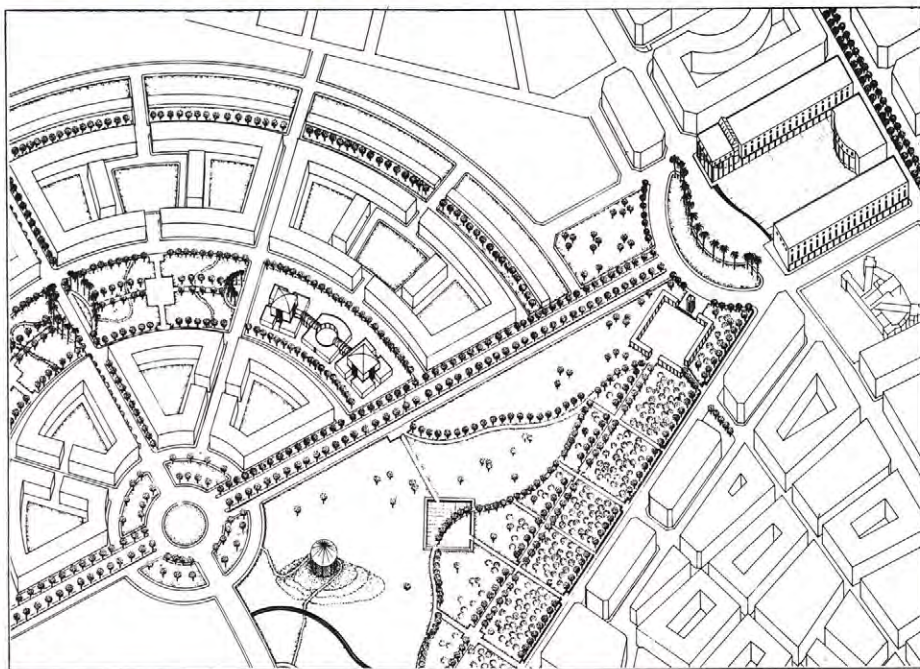
Polígono del cono sur. Edificación de dos y cuatro alturas, mixto residencial y comercial, barrio y ciudad entremezclados.



Actuación puntual en zona estación. La ciudad continúa más allá de la vía.



Operaciones de remate y mejora de la trama urbana.



Avenida NS y parque urbano. Un conjunto con coherencia propia que favorece la estructura total; la parte nueva de la ciudad, junto a la antigua, adquieren carácter diferente. Diseño: J. Pecourt, G. Casani, M. Angeles Mas. Dibujo: G. Manzanaro.

revitalizará una zona decrépita. La torre, la plaza, el Ayuntamiento ocuparán un mismo espacio, que aúna los elementos que simbolizan el origen de la ciudad y su gobierno.

Se habilita un caserón burgués, dotado de frondoso jardín, como Museo de Historia de la ciudad. Su valor cívico y pedagógico es evidente. No se habla sólo del edificio, sino de la institución, de la actividad investigadora que puede fomentar y del sentido de pertenencia que el conocimiento de la historia local debe producir.

Más allá del centro urbano, los barrios han de enriquecer su imagen con las operaciones de reforma interior que se proyectan en el Plan. Del conjunto edificado se rescata algún hueco —normalmente espacios industriales obsoletos, inactivos— para formar un espacio libre. En él se pueden catalizar unas relaciones de comunidad intensas. El reposo, el ocio, las celebraciones periódicas tendrán aquel espacio —plaza, jardín...— como marco físico indispensable.

Otro tipo de actuación se plantea en las bolsas de pobreza. Barrios como Xenillet requieren una regeneración más energética, con más inversión pública. Se tasarà la composición social del área para evitar que se concentren en ella todas las viviendas de la demanda insolvente.

En el remate del ensanche se busca los espacios libres en el único sitio posible, los patios de manzana. El acabado de las áreas de ciudad-jardín se hace con parcelación unifamiliar, viviendas pareadas o en fila, con trazados que, según el área, siguen el pintoresquismo de Unwin o la geometría más rígida de May.

Los nuevos desarrollos siguen la pauta del "mixed development", con adosados y edificios de cuatro a cinco plantas. El equilibrio social podrá conseguirse con la mezcla de tipos, tamaños y regímenes de tenencia de las viviendas. El carácter del barrio vendrá a través del orden, la mezcla de usos y la gradación de espacios en públicos, semipúblicos y privados.

El parque es contrapunto de la imagen-ciudad. Esta se desvanece al entrar en él, y, al salir, reaparece. Es el campo dentro de la ciudad, combinando el atractivo del espacio abierto con la accesibilidad a la oferta económico-cultural de la ciudad. Así, el sistema de zonas verdes es diversificado. Al actual monte público del Vedat se le limitan los usos para protegerlo, lo que lo convertirá en un espacio mezcla de parque natural y suburbano. Un nuevo parque más próximo al centro, más entreverado de instalaciones de ocio, aparece al sur del casco urbano, flanqueando un eje norte-sur que articula un nuevo sector

de desarrollo y que se une con la avenida del País Valencià.

Se pretende convertir en urbanos los elementos naturales o artificiales que han quedado atrapados en la ciudad y se han convertido en área de marginación y de deterioro ambiental. El barranco, que surca el casco urbano de Este a Oeste, se ha convertido en un contenedor de desechos, en un irredento enclave de chabolas. La simple vuelta a su estado natural —no tan lejano, con vegetación y, ocasionalmente, agua— puede producir la asimilación del barranco por la ciudad, ciudad que hoy le vuelve la espalda y segrega junto a él sus productos más degradados.

Un émulo de Sitte que, para mejor conocer la localidad, se subiera a la torre de la iglesia, no vería sino un perfil urbano de anonimato riguroso. Ocultos los hitos tradicionales (torre, campanarios), los edificios altos imponen una simetría plana, uniforme. Las entradas deseables de una ciudad serían amplias, ornamentales. Las de Torrent son desordenadas, uniendo el abigarramiento de los usos al abandono. El Plan propone dejar libres los pocos pasillos visuales de los edificios hitos, para lo cual se marcan una serie de zonas "sensibles a la edificación en altura". También se sitúan determinados equipamientos en las entradas y se protegen las áreas de huerta en el umbral de la ciudad.

Wren decía que los espacios públicos son "ornamentos de un país, cimientos de una nación. Atraen a la gente y al comercio, hacen que las personas amen a su patria". El conjunto de actuaciones propuestas debe producir una ciudad más bella, más eficiente, más justa, en equilibrio con su entorno... Motivos suficientes para amarla, aunque en algunos pueda quedar la melancolía del pueblo que se fue.

Juan Pecourt García
Arquitecto urbanista

Las puertas de Torrent, un tratamiento más caótico que canónico de la entrada de la ciudad.

1. Albal a Torrent. Camino sinuoso, cúpulas y cipreses. La ciudad de los muertos está presente. El Torrent vivo todavía no aparece. Foto: J. Pecourt.
2. La bienvenida a Torrent al venir por Alaquas. Barranco con escombros e industria marginal en sus márgenes. Parte "trasera" del Chenillet, en la que son evidentes fachadas interiores y medianeras. Maraña de antenas de TV. Foto: J. Pecourt.
3. Mas del Julge a Torrent. Vegetación y vallado cuidado en algunas parcelas, pero abandonado en otras. En el fondo, edificación residencial de altura, en un perfil despersonalizado. Foto: J. Pecourt.
4. Picanya a Torrent. La torre ya no es emblema de la ciudad. Ahora se sustituye por la publicidad. Foto: J. Pecourt.



Plan General de Ordenación de Marbella

Alfonso Peralta



Marbella: el núcleo urbano y el litoral oriental.

DIAGNOSTICO. EL PUNTO DE PARTIDA

El municipio de Marbella ocupa una posición central en la comarca de la Costa del Sol occidental que se extiende desde la ciudad de Málaga hasta, prácticamente, Algeciras.

Sus condiciones climáticas y naturales y su relativa proximidad a Málaga y su aeropuerto han hecho de Marbella uno de los destinos turísticos más importantes del país, desde que, a principios de los años sesenta, este fenómeno adquirió carta de naturaleza coincidiendo con el resurgir económico de Europa tras la posguerra.

Sin embargo, el turismo de masas se concentró inicialmente en las poblaciones más cercanas a Málaga (Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola) propiciando su rápida y desordenada expansión sin una planificación previa que permitiese dotarlas de una estructura mínimamente adecuada.

Marbella, quizá por su mayor distancia a las terminales de transporte

nacional e internacional, quizá por las singulares características de las primeras actuaciones urbanísticas (Marbella Club, Guadalmina, Hotel Don Pepe, Los Monteros, Puerto Banús, etc.) quedó fuera del ámbito de este turismo de masas tendiendo, al menos hasta 1973, hacia un turismo que podría denominarse de calidad, combinado con el lento pero continuado asentamiento de residentes extranjeros, algunos de los cuales pasarán más tarde a ser sujetos activos en el desarrollo urbano de Marbella como promotores inmobiliarios.

La entrada en vigor del primer Plan General de Ordenación Urbana de Marbella, aprobado en 1968, coincidiendo con un período de fuerte expansión económica, propició el desarrollo de numerosas urbanizaciones residenciales y turísticas, en muchos casos ligadas a hoteles, campos de golf, puertos deportivos, etc., que ocuparon preferentemente el espacio comprendido entre la carretera Cádiz-Barcelona y el mar y las lomas

con mejores condiciones ambientales, totalizando en 1980 más de un centenar de actuaciones con una superficie total superior a las tres mil hectáreas, es decir, casi del 30 % de la superficie del término municipal (T.M.), frente a unos núcleos urbanos tradicionales, cuya superficie apenas alcanzaba las ciento cincuenta hectáreas.

A partir de 1973, los efectos de la crisis del petróleo se dejan sentir en todo el litoral, frenándose la inversión y el flujo de turistas y nuevos residentes hasta que en los primeros años ochenta, la salida de la crisis imprime un nuevo impulso al proceso, que se presenta ahora con unas características nuevas. En efecto, la llamada inversión árabe y el comienzo de un nuevo período de expansión económica a nivel mundial, vuelcan sobre Marbella importantes recursos financieros dispuestos a multiplicarse en el negocio turístico-inmobiliario ante una demanda que crece a pesar del ritmo creciente de los precios. Quizá todo ello no es ajeno, además, a tres hechos: la proximidad del nuevo Plan



Puerto Banús.

General impulsa a muchos a consolidar expectativas; la prevista incorporación de España a la CEE permite esperar todavía durante varios años un incremento continuado de los precios del suelo; los recursos procedentes de actividades de todo tipo no controladas fiscalmente buscan en el sector inmobiliario un modo rápido y seguro de aflorar a la normalidad.

Todos estos factores hacen que, a partir de 1981, el fenómeno turístico empiece a entrar de alguna manera en el campo del turismo de masas, si bien con características muy distintas al de los años sesenta-setenta en cuanto a niveles de renta y exigencias de calidad, pero claramente diferenciado del turismo que podríamos llamar pionero, enormemente selectivo, "descubridor" de Marbella veinte años antes.

Por otra parte, el turismo ha constituido un importante factor de cambio, dando lugar a una transformación social y económica del municipio sin precedentes. Sirvan de referencia estos datos:

EVOLUCION DE LA POBLACION CENSADA

Año	Habitantes
1900	9.629
1940	8.982
1950	9.921
1960	12.069
1970	33.203
1975	54.674
1978	63.727

ESTRUCTURA DE LA POBLACION ACTIVA (%)

Sector	1960	1975
Primario	39,1	6,8
Secundario	29,9	28,6
Terciario	31,0	64,6

Una parte sustancial del incremento de población se debe a la inmigración (en 1960, el 71,8 % de la población había nacido en el municipio; en 1975, tan sólo el 43,6 %) atraída por el desarrollo económico asociado al turismo, que se incorpora,

principalmente, al sector servicios y a la industria de la construcción, asentándose en nuevos barrios construidos en el entorno de los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro de Alcántara, deficientemente urbanizados y escasamente dotados en su mayoría.

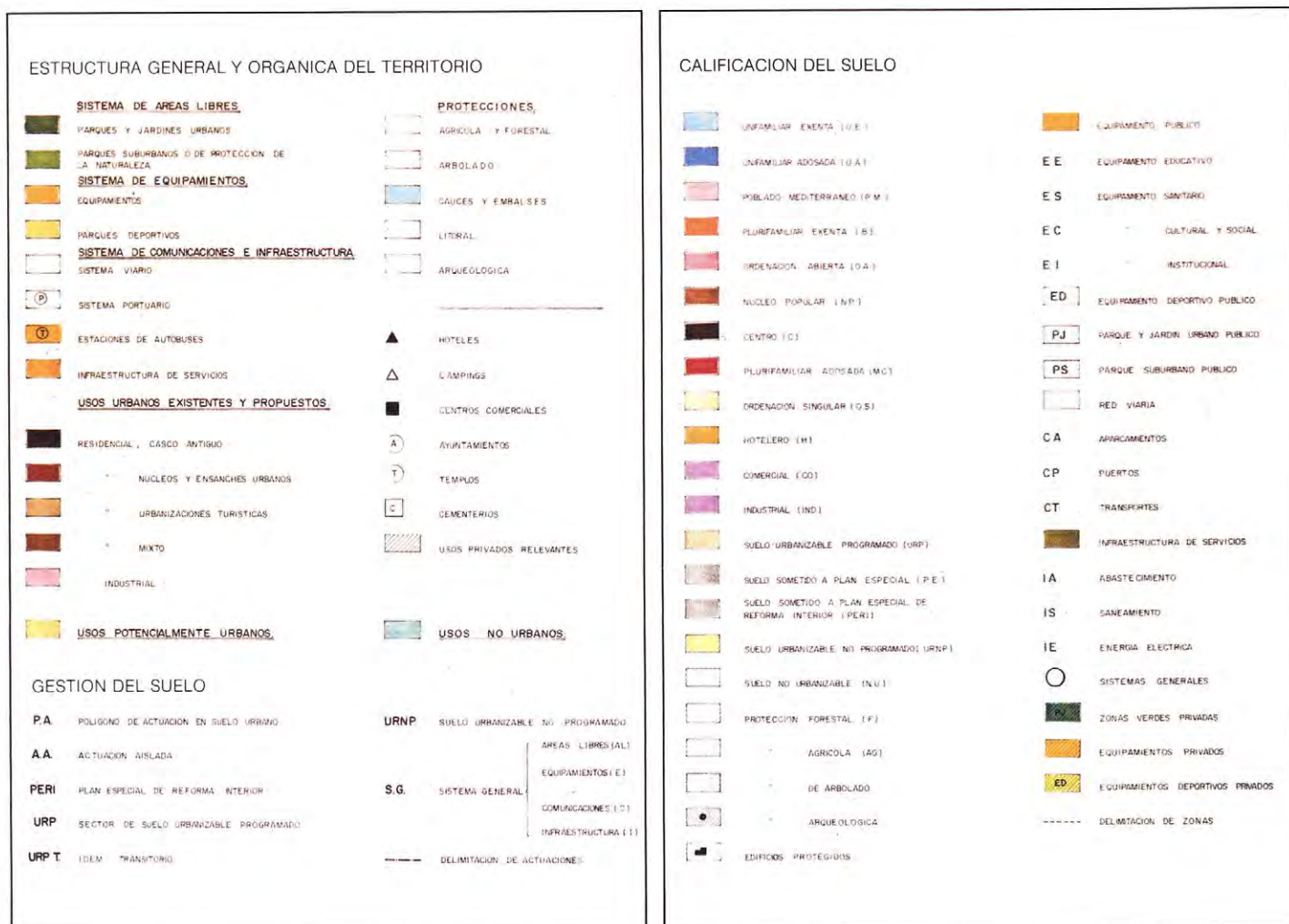
Así, pues, en 1983 —fecha en que se acomete la redacción definitiva del Plan General— la situación es la siguiente:

- Transformación del modelo turístico que tiende, de un nivel selectivo y minoritario, hacia una mayor masificación ensanchando la base del mercado turístico.

- Profundo cambio de la estructura socioeconómica del municipio, volcado literalmente sobre el sector servicios.

- Enorme cantidad de suelo comprometido y fuerte presión de la inversión e iniciativa privadas.

- Ocupación de buena parte del litoral y de los suelos agrícolas por urbanizaciones residenciales y turísticas que, a los catorce años de vigencia del anterior Plan, evidencia importantes desequilibrios funcionales y déficit de infraestructuras y dotaciones





Ordenación del núcleo urbano de Marbella.

- Ordenación de los cascos urbanos para permitir un crecimiento controlado y su adecuación como centros de servicios de la nueva ciudad turística.

b) Suelo turístico:

- Vertebración de la ciudad completando y jerarquizando su trama urbana.
- Ampliación equilibrada del suelo destinado a usos urbanos buscando la alternancia de zonas edificadas y zonas libres.
- Potenciar la permeabilidad espacial frente a la excesiva privatización del territorio producida por los modelos de desarrollos residenciales y turísticos al uso.

3. Es objetivo del Plan General adecuar la oferta de suelo a las demandas estimadas, vinculándola a la garantía de ejecución de los sistemas generales que servirán de soporte al desarrollo de ese suelo, y mantener un equilibrio razonable entre la dimensión de dicha oferta y el potencial de gestión municipal y la capacidad del sector inmobiliario, dando prioridad al

crecimiento de los núcleos urbanos y al espacio comprendido entre ambos, donde han de concentrarse los mayores esfuerzos de inversión pública y privada, y conteniendo el desarrollo de la zona oriental que se configura así como la gran reserva turística para el futuro (este criterio se ha visto modificado de forma sustancial al adoptar los organismos competentes la decisión de ubicar en esta zona oriental el hospital comarcal y delimitar a su alrededor un sector de suelo urbanizable programado de 100 hectáreas).

4. El Plan pretende reconducir las numerosas actuaciones previas adecuándolas a las nuevas determinaciones sin perjuicio de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de su propio planeamiento en cada caso, integrándolas en el modelo propuesto a través de operaciones de adaptación específicas para cada una de ellas, tanto más amplias cuanto menor sea su nivel de ejecución y consolidación.

PROPUESTAS

Las propuestas específicas del Plan se enmarcan en el intento de dotar al

municipio de un esquema global de ciudad que, superando el actual modelo inconexo y falto de estructura, contemple una ciudad-municipio lineal, con una fachada litoral de 27 km., articulada en torno a los núcleos urbanos tradicionales y a aquellos otros a los que el Plan asigna una nueva centralidad respecto a su entorno turístico inmediato, completando y jerarquizando la trama urbana mediante operaciones a muy diversas escalas que van desde la creación de una autovía exterior hasta las operaciones de interconexión y cosido, tanto en los cascos como en las urbanizaciones residenciales y turísticas.

La implantación de este esquema requiere:

- a) La resolución del tráfico de paso y de los recorridos interiores más largos de forma tangencial mediante una vía alternativa por el Norte.
- b) La efectiva incorporación del litoral a la ciudad con la eliminación de las barreras viarias entre los usos residenciales y el mar, mediante la reconversión de

la C. N.-340 y la previsión de nuevos accesos.

- c) La ordenación de los núcleos urbanos mediante operaciones de remodelación y ensanche creando una trama sólidamente insertada en el esquema general, soporte de una distribución de usos basada, principalmente, en criterios de centralidad y funcionalidad.
- d) La ordenación del suelo turístico existente y propuesto dotándolo de una trama flexible que sirva de soporte a una implantación de los usos previstos basada, fundamentalmente, en criterios de adecuación ambiental.
- e) La integración de las actuaciones existentes en este esquema global a través de operaciones de adaptación específicas.

Usos globales

Los usos urbanos existentes y propuestos se inscriben en el ámbito delimitado por la vía alternativa (vía tangencial norte) y el litoral ocupando una superficie total de 4.550 hectáreas de las cuales más del 70 % corresponden a los usos urbanos preexistentes.

Los usos potencialmente urbanos (suelo urbanizable no programado) ocupan una superficie total de 1.150 hectáreas.

Los usos no urbanos corresponden a la mayor parte del suelo situado al norte de la vía tangencial y a las zonas sometidas a protección agrícola o ambiental con una superficie total de 5.800 hectáreas equivalentes a más del 50 % del T. M.

El sistema viario

Se establece una reserva de suelo en la zona centro-occidental del T. M. para la eventual construcción de la autovía proyectada por el MOPU, reserva que constituye el límite máximo por el Norte del crecimiento urbano propuesto.

Sin embargo, la resolución de los tráficos interurbanos y locales de mayor recorrido e intensidad, se confían a una vía alternativa de la C. N.-340, que en la mitad oriental del T. M. coincide sensiblemente con el trazado de la autovía del MOPU y en la centro-occidental, tramo Marbella-San Pedro de Alcántara, se configura como una vía rápida que resuelve, además, la circunvalación de los cascos urbanos, planteándose una serie de ramales de conexión con la red viaria básica.

Se propone la reconversión de la C. N.-340 mediante la ordenación de accesos, creación de una mediana para separar los tráficos y eliminar los actuales giros a la izquierda, previsión de pasos peatonales a distinto nivel

y creación, siempre que sea posible, de vías de servicio. En el tramo Marbella-San Pedro de Alcántara se plantea un tratamiento "peri-urbano" con paseos laterales arbolados, cruces regulados por semáforos, paradas de transporte colectivo, etc. El tramo San Pedro de Alcántara-Guadalmina se integra en la operación de ensanche sur del núcleo urbano como vía asociada al parque lineal propuesto (Parque Central).

La propuesta incluye, además, otras actuaciones, tendentes a mejorar la red secundaria y local y el nivel de conectividad en el T. M.

El sistema de espacios libres

La propuesta persigue en un triple objetivo:

- Dotar al municipio de los parques y jardines necesarios en proporción a la población prevista.
- Hacer permeable el territorio mediante la adecuada localización y diseño de los espacios libres públicos.
- Proteger determinadas zonas de especial interés ambiental o paisajístico abriéndolas al propio tiempo al uso público.

A estos efectos se proponen dos tipos de parques con funciones claramente diferentes:

- Parques y jardines urbanos planteados como espacios libres de uso ciudadano intensivo.
- Parques suburbanos y de protección de la naturaleza divididos en tres grupos en función de su localización y destino: litorales, de media ladera y de montaña.

La superficie total destinada al sistema general de áreas libres es de 264,27 hectáreas.

El sistema de equipamientos

El sistema general está integrado por dos grupos diferenciados en función de su localización:

- Equipamientos de los núcleos urbanos que, lógicamente, constituyen la parte más importante del sistema propuesto.
- Equipamientos exteriores a los núcleos urbanos, que en su mayoría vienen a satisfacer necesidades más generales del municipio (por ejemplo, el hospital comarcal) o se vinculan al servicio de las áreas en proceso de densificación (La Campana-Nueva Andalucía; Las Chapas-Elviria).

Los sistemas locales se establecerán en los respectivos Planes Parciales con arreglo a las determinaciones del Plan General. No obstante, en las zonas de ensanche se han localizado y dimensionado, tanto los equipamientos como las zonas verdes

y vías principales con el fin de definir y controlar desde el Plan la ordenación de estos sectores y su relación con la ciudad existente.

El sistema de infraestructura de servicios

La propuesta pretende resolver los déficit existentes y mejorar el nivel de servicio en el conjunto del T. M., especialmente en lo que se refiere a abastecimiento de agua (duplicación de la conducción principal del pantano de Río Verde) y saneamiento (realización urgente del saneamiento integral al que conectarán todas las urbanizaciones existentes y propuestas así, como los núcleos urbanos).

Propuestas en el núcleo urbano de Marbella

Se propone superar la barrera, tanto física como social que supone el arroyo de las Represas que divide la ciudad actual en dos partes de parecido tamaño. Para ello se propone, en primer lugar, la reconversión del cauce en un importante parque destinado a albergar ferias, mercadillos, instalaciones deportivas ligeras, jardines y paseos, construyendo una fachada de la ciudad a este nuevo parque en sustitución de las traseras y medianerías existentes; en segundo lugar, se ha previsto una nueva vía intermedia Este-Oeste que enlazará ambas partes del núcleo urbano mediante un puente tendido sobre el parque.

En la fachada litoral, se propone la prolongación peatonal del Paseo Marítimo, enlazando Puente Romano con el puerto pesquero, y la remodelación del tramo existente. Asimismo, se crean dos nuevos parques litorales.

Se propone, además, frenar el proceso de terciarización que afecta a amplias zonas del núcleo urbano y la realización de numerosas actuaciones para dotación de servicios y equipamientos.

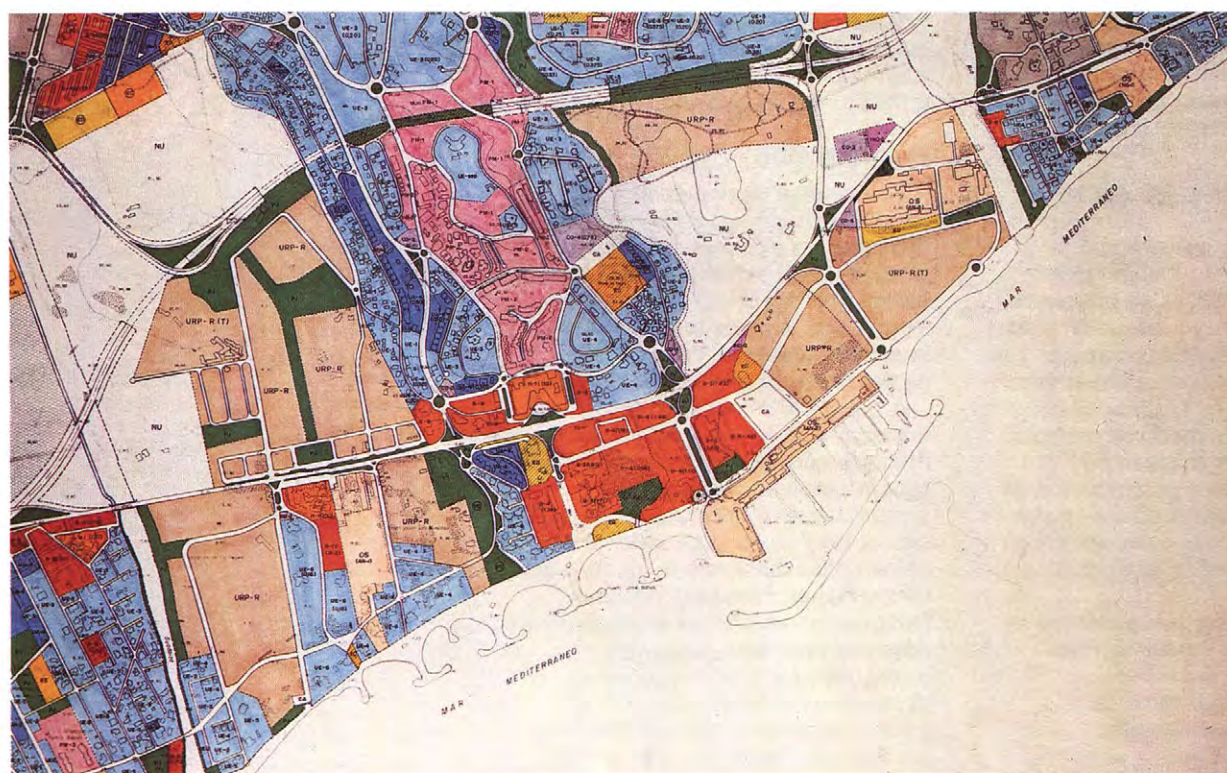
En el casco y ensanche antiguos se proponen operaciones de reforma interior y de protección a través de la redacción de un Plan Especial que pretende, además, conservar los usos residenciales existentes, reconducir el proceso de terciarización y evitar el folclorismo derivado del entendimiento del centro como producto típico capaz de ser "vendido" como un componente más de la oferta turística.

Propuestas en el núcleo urbano de San Pedro de Alcántara

El suelo comprendido entre la variante y el mar se destina al uso turístico, vieja aspiración de los habitantes de San Pedro, lo que supone el sacrificio de una parte del suelo agrícola, comprometido ya por diversas



Ordenación del
nucleo urbano de
San Pedro de Al-
cántara.



Puerto Banús y su entorno.



Zona centro-occidental: la denominada "milla de oro".

actuaciones existentes. Este suelo se ordena mediante tres elementos principales; paseo marítimo peatonal de nueva creación; parques litorales y Parque Marqués del Duero (vía parque), perpendicular al mar, que enlaza todo este sector con el centro urbano.

Se proponen cuatro importantes áreas de crecimiento: Sur y Este (ensanche), Oeste (ciudad jardín) y Norte (industrial).

Los principales equipamientos docentes y asistenciales se concentran en la zona oeste y los deportivos y de esparcimiento se distribuyen entre las zonas oriental y occidental del núcleo urbano.

El fenómeno de la autoconstrucción se integra en la propuesta mediante las condiciones específicas asignadas al ensanche norte y a los núcleos urbanos secundarios dependientes de San Pedro (El Ingenio, El Salto, Las Medranas y Fuentes del Espanto).

Propuestas en el suelo turístico

El Plan propone que el suelo destinado a nuevas urbanizaciones y actuaciones turísticas se concentre, fundamentalmente, en las proximidades de los núcleos urbanos principales y en el espacio comprendido entre ambos, integrándolo con las actuaciones existentes. De este modo se pretende rentabilizar el gran esfuerzo de inversión que supone la realización de los sistemas generales en este tramo, sistemas que ya eran demandados en la situación previa a la redacción del Plan General.

En las urbanizaciones existentes se propone completar su trama y sus servicios, conectarlas con las adyacentes, proteger las zonas arboladas y valores naturales, reconvertir las tipologías y usos no deseables y unificar las normativas y ordenanzas de edificación para racionalizar la gestión municipal.

En el suelo propuesto se ha pre-diseñado la estructura básica de los sectores, señalando los viales principales que permiten la interconexión con suelos adyacentes, se han localizado determinadas zonas verdes públicas coincidentes con masas arboladas, se incorporan nuevas tipologías caracterizadas por una cierta flexibilidad que abra cauces a propuestas arquitectónicas creativas, se incentiva la instalación de nuevos hoteles y se fomentan las tipologías unifamiliares. Las intensidades de uso se escalonan desde un máximo de 0,33 m²/m²s y 25-30 viv/Ha. en el litoral y en el entorno de la C. N.-340, hasta un mínimo de 0,15 m²/m²s y 5-10 viv/Ha. en las zonas topográficamente más altas.

Propuestas en suelo no urbanizable

Se propone un control estricto de las actuaciones permisibles en este tipo de suelo, con una definición de núcleo de población que evite la posibilidad de parcelaciones urbanísticas encubiertas, y el establecimiento de unidades mínimas, a efectos de su eventual edificación, de la mayor dimensión posible (10.000 m.² en suelo agrícola de regadío, 25.000 m.² en suelo NU común y 50.000 m.² en suelo NU forestal).

Protecciones

Aparte de las protecciones de tipo general referidas al suelo no urbanizable, el Plan propone otras específicas que se establecen con independencia de la clase de suelo de que se trate: arbolado, dunas, litoral, cauces públicos, restos arqueológicos y medio urbano.

Programación

La prioridad dada a la superación de los déficit existentes y la pretensión municipal de disponer desde el principio de la máxima cantidad de suelo capaz de ser desarrollado, da lugar a una importante sobrecarga de la primera etapa del Plan, particularmente en el suelo turístico.

A pesar del dinamismo de la iniciativa e inversión privadas, es poco probable que todo el suelo programado para la primera etapa pueda desarrollarse en esos cuatro años. Por ello, el Plan propone un sistema estricto de garantías, previas a la aprobación de los Planes Parciales, referidas particularmente a la conexión con los sistemas generales existentes o propuestos y a la interconexión con otras urbanizaciones, así como el control sistemático del cumplimiento del Plan de Etapas de cada sector, incluidos los sometidos a régimen transitorio.

CONCLUSION

Tres consideraciones finales para concluir esta brevísimas síntesis del Plan General de Marbella:

- La inadecuación del marco legal a las características y singularidades de los municipios turísticos plantea numerosos problemas de difícil resolución a través del Plan.
- Muchas de las grandes cuestiones que están en la base del planeamiento requerirían políticas supramunicipales inexistentes por ahora. Por ejemplo, la diversificación de la base económica del municipio, la protección ambiental, las

transformaciones sociológicas por el fenómeno turístico, soluciones alternativas al transporte privado, etcétera.

- A estas dificultades habría que añadir, en este caso, las derivadas de la larga duración del proceso redacción-aprobación del Plan, reflejo de las alternativas políticas municipales y de la incidencia de la presión de la inversión privada a corto plazo.

Alfonso Peralta de las Heras
Arquitecto. Director
del Equipo Redactor

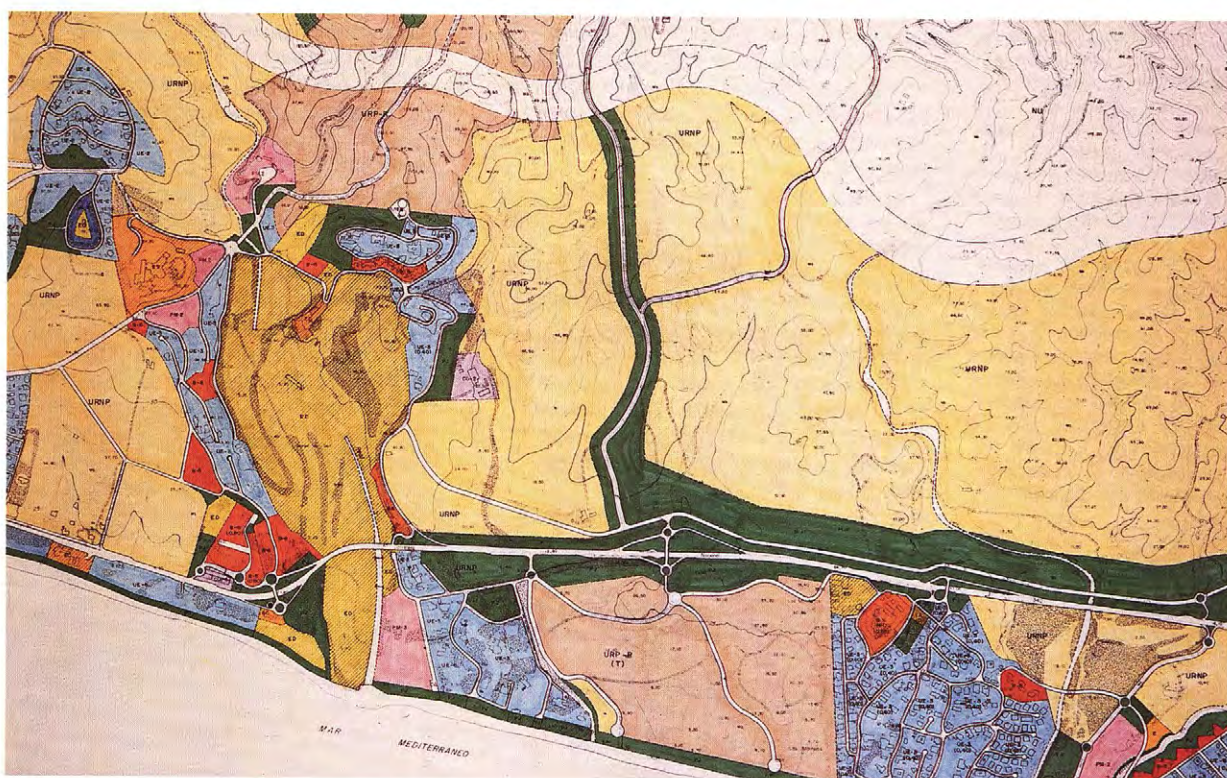
NOTA

El Plan General de Marbella se ha redactado por encargo de la Excm. Diputación Provincial de Málaga, contándose en su fase inicial con la colaboración del Servicio de Urbanismo y Ordenación del Territorio.

El equipo redactor de la propuesta definitiva del Plan ha sido el siguiente: Alfonso Peralta de las Heras, arquitecto, director del equipo; Antonio Costa Lourido, Aurelio Atienza Cabrera, María Eugenia Candau Rámila y Enrique Mapelli Gómez, arquitectos; Pablo Esteban Maes, Antonio Gaona Cabra y Ernesto Thode Garrido, ingenieros de caminos; Alvaro García Cabrera, abogado; Miguel A. Marín, economista; Jesús Trujillo González, aparejador.



Nueva Andalucía:
margen del río
Verde.



Los Monteros y su
entorno.



La zona oriental
puerto Cabopino.

La ordenación de la alameda de Sigüenza

Luis Moya

NOTA

Este texto es un extracto de la Memoria del Primer Premio del Concurso de Ideas de la Alameda, promovido por la Delegación en Guadalajara del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, fallado el 27 de julio de 1988. El jurado estaba constituido por los siguientes señores: presidente, D. Santiago López Negredo, en representación del alcalde D. Juan Carlos García Muela; vocales: D. Germán Hierro Martínez, presidente de la Junta Directiva de la Delegación en Guadalajara del C.O.A.C.M.; D. Ramón Valentin-Gamazo de Cárdenas, jefe del Servicio de Arquitectura de la Excelentísima Diputación Provincial; D. Lino Plaza Tuñón, arquitecto del Excelentísimo Ayuntamiento; D. Francisco Javier Solano Rodríguez, presidente de la Comisión de Cultura en Guadalajara del C.O.A.C.M.; D. Francisco Javier Sáenz de Oiza, arquitecto representante de los concursantes; secretario, D. Fernando López de Aguilar, secretario del Excelentísimo Ayuntamiento.

Existen pocos lugares en Castilla que posean la localización, estructura y arbolado de la alameda dieciochesca de Sigüenza. Pero, como toda obra de jardinería, necesita un mantenimiento constante. Ello se acentúa, si cabe, en el caso de una obra ilustrada, como este parque, basado en el orden, la geometría, y la razón, y en el que cualquier abandono conducirá a un paisaje romántico, alejado de su intención primigenia.

Es evidente, por tanto, que la alameda de Sigüenza necesita ser reconstruida para utilizar al máximo su enorme superficie, cuya parte norte hoy se encuentra sin uso claro y, como consecuencia, sin un tratamiento adecuado.

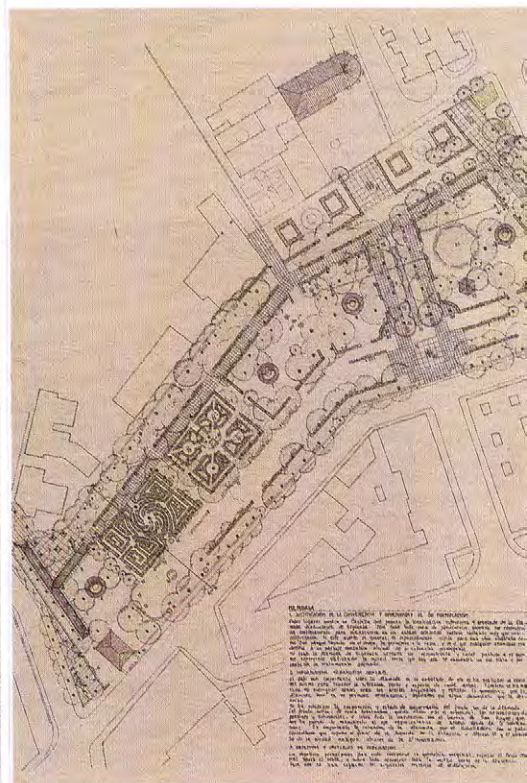
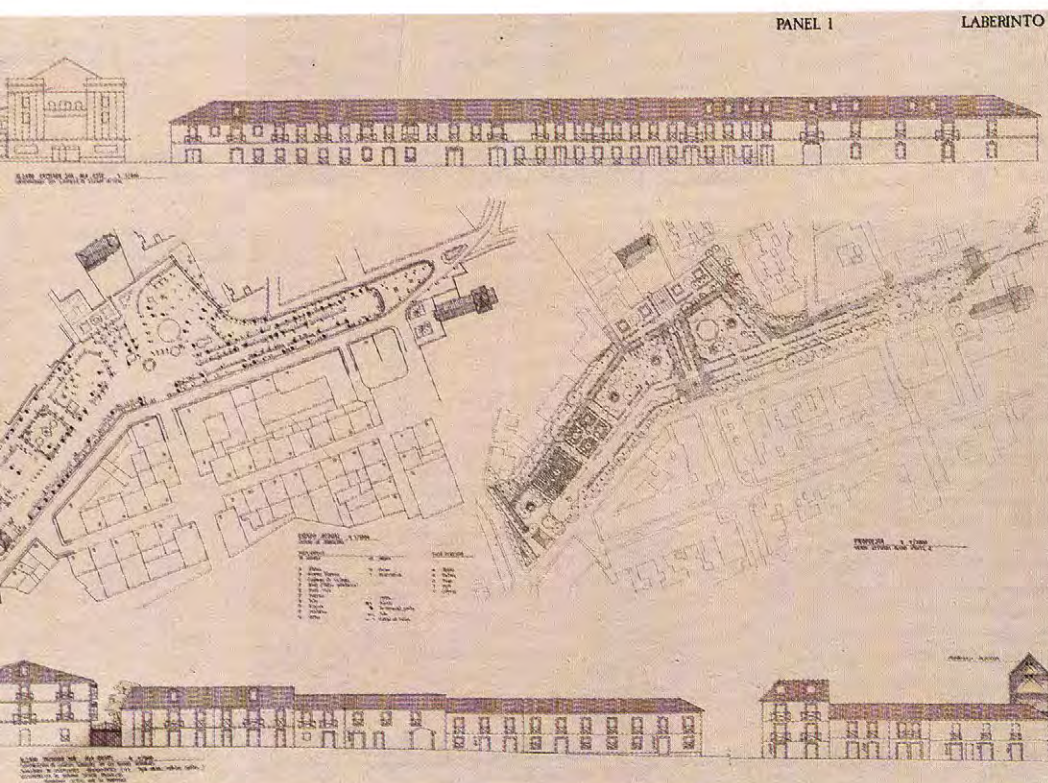
El dato de partida ha sido el censo de su arbolado, a partir del cual hemos intentado rehacer la geometría con la que fue construida la alameda en su primera ordenación, especialmente a través de sus viejos olmos. Se ha estudiado la composición y estado de conservación del frente edificado al sur de la alameda, que corresponde a un excepcional barrio barroco, llamado de San Roque, construido pocos años antes que la propia alameda y a continuación del casco medieval y la

catedral. También hemos tenido en cuenta las circulaciones peatonales y de automóviles, así como los tres monumentos que enmarcan el conjunto: la ermita del Humilladero, el convento de la Virgen de los Huertos y el de las Ursulinas, todos ellos del siglo XVII.

Los objetivos principales han sido recuperar la geometría original, reforzar el paseo central hacia el Oeste y, sobre todo, reutilizar la mitad norte de la alameda. Para ello, se han seguido los siguientes criterios de ordenación:

- Se ha abierto el paseo norte a su entorno haciéndolo permeable en todas las direcciones, y asegurando un tránsito peatonal permanente, mediante un pavimento duro de losas de piedra.

- Se ha creado el paseo central reafirmando su uso de "va y ven", construyendo una plaza en su extremo oeste, simétrica a la existente en el Este, aunque con elementos de nuevo diseño interpretando los antiguos (pirámides, puerta, bancos, pretil). También se ha redefinido la parte oeste de dicho paseo, construyendo un tercer camino, como es tradicional en los jardines barrocos, mediante un pretil corrido, que sirve para sentarse informalmente.



● Se han comunicado ambos paseos mediante un eje representativo, prolongación de la calle que desciende de la catedral y atraviesa el barrio de San Roque. Dicho eje consiste en un bulevar marcado por dos hileras de plátanos, un estanque longitudinal y unas farolas singulares en su principio y fin.

● Entre el paseo central y el Norte quedan los lugares de estancia. A un lado del mencionado eje representativo se encuentra la zona de música, con su quiosco, y una pista de baile, que también lo es de patinaje, y pequeña ágora para espectáculos. Al otro lado del eje situamos los quioscos de bebidas, con los juegos de niños, el parterre y el laberinto barroco (con una forma basada en el Plano de los Jardines de la Granja que aparece en la quinta edición de Martín Sedefo, Madrid, 1852, reproducida en la revista "A & V", núm. 12, artículo de Luis Miquel).

● A la ermita del Humilladero se le ha liberado de construcciones y cualquier jardinería que no sea la arboleda existente, como es tradicional en este tipo de edificios. Se encuentra en la zona de más animación de la ciudad y por eso se ha preparado este lugar

como un vestíbulo de la alameda, recogido con una pérgola de hierro (similar a la del Botánico de Madrid), de tal forma que sirva de encuentro y estancia.

● Se ha intentado abrir el extremo este hacia el paisaje de montañas y del valle del río, suprimiendo los setos que impedían esta perspectiva, haciendo un paseo peatonal continuo que se prolonga por el llamado paseo de las Cruces, y encauzado por la hermosa tapia de las Ursulinas, en cuyo entorno se construye un pavimento de ladrillo a sardinel, que, por su suavidad y color, preludia el paisaje natural que se avista.

● Se desacelera la circulación rodada de paso transversal inevitable, con un pavimento de adoquines y suprimiendo los bordillos.

● Los quioscos de bebidas y los aseos (en lugar discreto, pero junto al paseo norte) tienen un diseño sencillo, pero acorde con el lugar. Los primeros se abren en todas direcciones evitando las traseras.

● Se da un tratamiento de pintura de color blanco y ocre, como la existente, a las fachadas del sur de la alameda, suprimiendo algunos elementos y rótulos que degradan la unidad

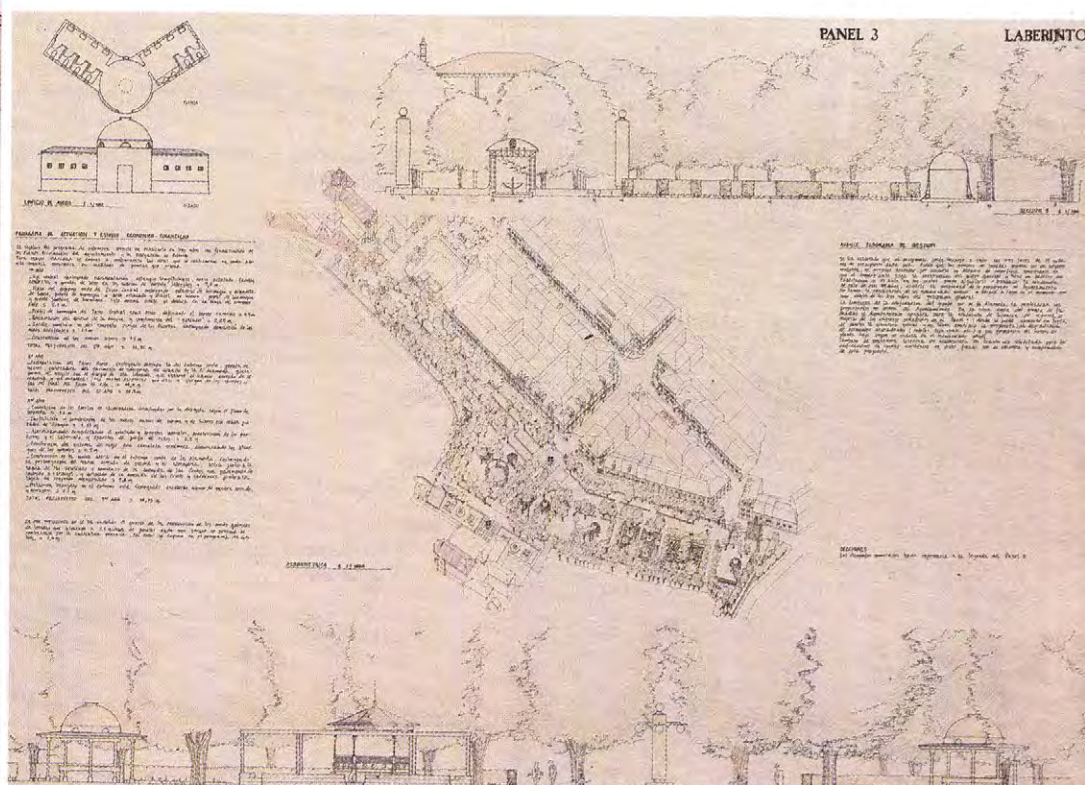
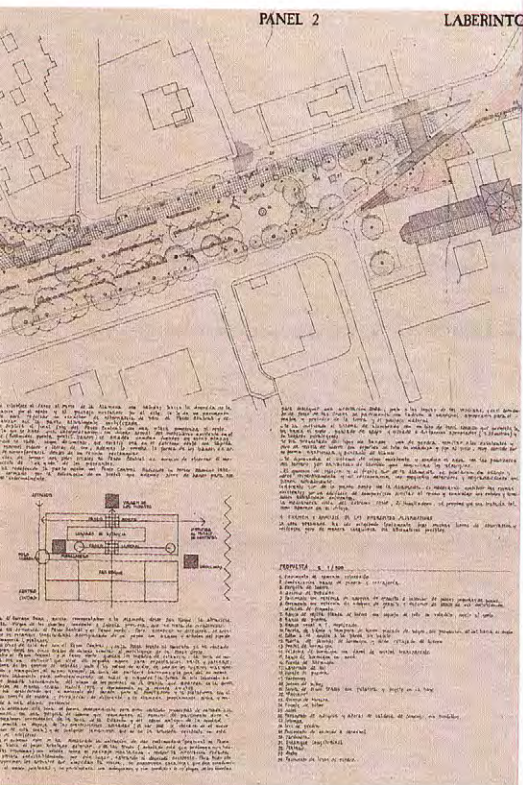
y belleza de sus alzados clásicos. Se proponen edificios similares al resto en dos solares de dicho frente, y se declara una medianería expuesta a la alameda en el extremo oeste.

● El mobiliario fundamental tiene un diseño sencillo. Así, las farolas van pintadas de negro y arrojan luz hacia el suelo, de forma que pasan desapercibidas, cumplen su función y no compiten con el arbolado existente; los bancos son, o bien de piedra, como los ya existentes, o bien de rejilla de hierro, pintada de blanco, sobre soportes fijos de tubo. Estos últimos resultan muy cómodos por su forma anatómica.

● Una vez construido todo lo expuesto, por fases, para no interrumpir el uso intensivo de la alameda, se ofrece un programa de mantenimiento que deseáramos asegurara su supervivencia en los próximos doscientos años.

Luis Moya González
Arquitecto.

Equipo redactor del Plan: Luis Moya González, director; Paloma Jiménez Lucero y Antonio Díaz Sotelo (becario de la Xunta de Galicia), arquitectos.



GUSTAVO FERNANDEZ BALBUENA

1888

Nace el 7 de marzo en Madrid.

1910

Viaje al Mediodía de Francia. Nápoles, Alejandría. Cairo (como estudiante de Arquitectura).

1913

Título de arquitecto

1913

Ayudante meritorio de dibujo lineal en la Escuela de Artes y Oficios.

1913

Nombrado como topógrafo para prestar servicio en las obras de saneamiento del subsuelo de Madrid a las órdenes de don José Lorite.

1914

Arquitecto municipal en Ribadavia (Orense). Arquitecto del Ministerio de la Gobernación.

1915

Encargado, como arquitecto del Ministerio de la Gobernación, de demoler el castillo de San Esteban de Gormaz.

1916

Pensionado por el Círculo de Bellas Artes, por oposición.

1917

Encargado del Catálogo Monumental de la provincia de Oviedo.

1919

Arquitecto del Catastro, por concurso. Provincia de Zamora.

1919

Arquitecto segundo (por concurso) de la Sección de Edificaciones del Ensanche, en el Ayuntamiento de Madrid.

1920

Asciende a arquitecto segundo en el Ayuntamiento de Madrid.

1923

Ponente de la Sociedad Central de Arquitectos en la Conferencia de la Edificación.

1924

Nombrado para representar al Ayuntamiento en el Congreso Internacional de Ordenación de Ciudades en Amsterdam (no hizo el viaje)

1928

Se le concede excedencia que solicita del Ayuntamiento de Madrid, en el cargo de arquitecto segundo del Ensanche.

1930

Reingresa en el Ayuntamiento como arquitecto segundo del Ensanche.

1930

Jefe de la Sección de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

1931

Forma parte del jurado para el Concurso de Anteproyectos de Urbanización del Extrarradio.

Fue a Berlín cuando se ocupaba del proyecto de urbanización del río Manzanares.

Proyecto de Saneamiento y Urbanización de las riberas del río Manzanares. Madrid, hacia 1925.

Gustavo Fernández Balbuena, muere en circunstancias trágicas, quitándose la vida al arrojarle al mar en una travesía a Palma de Mallorca. Era el año 1931 y el gran arquitecto, que había nacido el 7 de marzo de 1888, tenía a la sazón cuarenta y cuatro años. No era un joven malogrado, pero tampoco un hombre que hubiera recorrido el arco de su vida, en el cenit de su prestigio profesional y social y cuando para sus compañeros y para un contorno cultural determinado era una estrella de primera magnitud.

Por eso, su muerte causó estupor y conmoción, y por eso, pensando en que su vida realizada era todavía un comienzo prometedor en relación a la muy larga que previsiblemente tenía por delante, se le clasificó como uno de los grandes malogrados desaparecido en la mejor circunstancia creadora.

En el año 1931, el que escribe estas líneas todavía no había ingresado en la Escuela de Arquitectura de Madrid. Estaba en el largo y azaroso preparatorio. De todas maneras, me llegó el eco de esta triste noticia y empezó a tomar proporciones considerables la figura del desaparecido. Presentíamos que empezaba a nacer un mito que, como todos, tuvo una vigencia que quizá se haya ido esfumando con los años y con la paulatina desaparición de las grandes figuras de los arquitectos que le conocieron y tanto admiraron sus cualidades: Luis Bellido, Secundino Zuazo, Leopoldo Torres Balbás, Otto Czekelius, José Yarnoz, Eugenio Fernández Quintanilla, Bernardo Giner de los Ríos, Modesto López Otero, Pedro Muguruza, Blanco Soler, Manuel Sánchez Arcas, Luis Lacasa y otros tantos.

Prueba del impacto que tuvo su muerte la encontramos en el Boletín del Colegio de Arquitectos de Madrid (Núm. 5, 1 de diciembre de 1931) donde se da la triste noticia: "Cuando se dirigía a Palma de Mallorca, convaleciente de la enfermedad que le había impedido durante cerca de un año el ejercicio de la profesión, fue víctima de un trágico accidente en la madrugada del día 14 del pasado, navegando el vapor "Jaime I" frente a Andraitx, nuestro compañero D. Gustavo Fernández Balbuena, una de las más legítimas glorias de nuestra profesión, a quien merecidamente, no obstante su juventud, consideraba la clase como maestro insigne por su vasta cultura y su talento excepcional".

Qué duda cabe que en esta emotiva nota se oculta piadosamente la índole del trágico accidente de que fue víctima y que, sin duda, fue debido a una profunda depresión nerviosa, que no era inverosímil dada su atormentada personalidad.

Si parecía que Leteo, el río del olvido, había arrastrado en sus aguas a quien se arrojó a las azules del Mediterráneo, la revista URBANISMO, recupera su perfil humano y profesional para que las gene-

raciones jóvenes recuerden a uno de los maestros y pioneros de las inquietudes urbanísticas en nuestro país. Excelente propósito.

EL HOMBRE

No es demasiado lo que sabemos del hombre, pues si bien no faltan artículos laudatorios sobre su persona, escritos cuando todavía era vivo, pero, sobre todo, a raíz de su trágica muerte, en estos artículos, lo que es frecuente, sobre todo en las necrológicas, se da cabida, más que nada, al elogio sincero, pero un tanto convencional, de méritos, realizaciones y triunfos y no a una introspección de los caracteres humanos, del temperamento y, en último término, a la singular personalidad.

Como decía Leandro Fernández de Moratín, el temperamento, la edad y el genio son los que más influyen en las inclinaciones humanas. Decían los antiguos que en el temperamento podían predominar uno u otro de los tres sistemas, el nervioso, el sanguíneo o el linfático, y en nuestro caso todo parece abonar que Fernández Balbuena era, ante todo, un temperamento nervioso.

Leopoldo Torres Balbás y José Moreno Villa son los que nos abren algún resquicio para entrar en la compleja personalidad del arquitecto. Apelemos a ellos: Nos dice don Leopoldo que Balbuena "poseía una inteligencia excepcionalmente aguda y honrada, espíritu inquieto, refinadísimo, voluntad fuerte, capacidad excepcional de trabajo, rectitud inflexible, curiosidad apasionada por toda manifestación intelectual y cultura técnica asombrosa, adquirida exclusivamente por el propio esfuerzo".

"Un hombre —nos sigue diciendo— dotado de tales cualidades, en *lucha incesante con una naturaleza débil*, con un trabajo agotador, en un medio hostil capaz de concluir con caracteres de relieve menos acusado, *torturado por el propio espíritu*, cuya inquietud noble y febril, en ansia constante de perfección y de superación, no le dejaba un momento vivir en paz consigo mismo; con la pasión de realizar una gran labor, a la que estaba totalmente entregado, presagiando, tal vez, el poco tiempo que le quedaba para cumplirla" (1).

Nos dice también Torres Balbás que algunas de sus cualidades le venían de su raíz rural castellana y del ambiente familiar noble y austero. Pero en esto concreta poco y sentimos que no nos hablara más de ese ambiente rural castellano, y de esa su familia. Sabemos que Balbuena nació en Madrid, pero todos los que nacemos en Madrid agregamos a ese denominador común otros factores, de procedencia que nos individualizan. ¿De dónde eran los progenitores de Fernández Balbuena? Parece que detrás existe un medio rural que imprime carác-

ter. También Ventura Rodríguez era, a querer, madrileño de una familia de Cienpозuelos, donde él mismo había nacido. Torres Balbás le acusa cariñosamente de no haberse dedicado a la docencia, desde donde su influjo sobre los jóvenes pudo ser mucho mayor, "si en uno de *aquellos momentos de desconfianza de sí mismo*, tan suyos, no hubiera abandonado las pruebas a cuyo final estaba el Magisterio". (2)

He subrayado algunos pasajes en el texto de Torres Balbás: lucha incesante con su naturaleza débil; torturado por el propio espíritu, imposibilidad de vivir en paz consigo mismo; desconfianza de sí mismo, etc. He ahí el hombre, enfermo, torturado, inquieto, desconfiado de sí mismo. Ahí está la máquina a toda presión que acaba por romperse. Ahí reside su tragedia.

Vayamos ahora en busca de la opinión de otro perspicaz explorador del genio de nuestro arquitecto. José Moreno Villa, era un poeta malagueño nacido en 1887, es decir, un año antes de Gustavo F. Balbuena y de los que anteceden a la famosa generación del 27. Moreno Villa fue del Cuerpo de Archivos, Bibliotecas y Museos y archivero de Palacio desde 1931. Allí le conocí cuando empezaba yo a investigar sobre la vida de Juan Villanueva y el neoclasicismo. Era hombre alegre y ocurrente al que todo le seducía. Por eso empezó a pintar en 1924. En su variado currículum estuvo el ser Director de la revista "Arquitectura", desde 1927 a 1933. De esto le viene su conocimiento de Fernández Balbuena al que trató mucho. Oigámosle.

"Diré lo más sencillamente que pueda, lo que para mí representaba G. F. Balbuena.

Como persona, primeramente, un haz de nervios. El fuego y el carbón en los ojos, y en los ojos también la ironía y la adhesión, en rápidas alternativas, para todo lo que iba oyendo a los demás. Nada orgulloso, nada humilde, enérgico y recto".

Nos dice Moreno Villa que pedía pareceres e intentaba escuchar, pero se desbordaba y acababa hablando él sólo. "A sus cuarenta y tres años resultaba con fogosidad y carne demasiado trabajada. Poco cuerpo ya para su vitalidad interior". (3)

A través de las semblanzas de Torres Balbás y de Moreno Villa que no se contradicen, sino que se complementan y se refuerzan, parece que me interno en el secreto de su personalidad. En su rectitud, en su afán de perfección, en su exigente espíritu crítico, en sus valores positivos, pero también en sus debilidades y flaquezas, en su naturaleza enfermiza (tantas veces se habla de su mala salud), en su inestabilidad psíquica, en su constante inconformidad consigo mismo. Todo esto que acabó en el drama final se fue depositando también en el proceso de su arquitectura de la que a



1 y 2. Casino de León (1918-1919).
3. Vaquería en la calle de Francos Rodríguez, nº 42. Madrid 1928.



continuación hablaremos, pues su obra trasluce las inquietudes de su carácter.

He empezado por decir que no conocí a G. F. Balbuena. La fecha de su muerte era natural que lo impidiera. Pero sí conocí a su hermano Roberto con el cual debía estar muy ligado no sólo por vínculos de sangre, sino por motivos de colaboración, que en épocas debió ser bastante estrecha.

Roberto era auxiliar de proyectos en la Escuela de Arquitectura cuando yo estudiaba y venía de vez en cuando a corregirnos. Lo hacía con bastante displicencia y desinterés. Demostraba mucha mayor dedicación a la pintura que a la arquitectura. Ciertamente que era un gran pintor en una línea de renovación clásica parecida a la de un Valverde, o un Aguilar. Luego, en Méjico, perdió el rumbo y se malogró.

A Roberto le traté bastante durante los años de la guerra en Madrid. Estaba al frente de la *Junta de Incautación de Obras de Arte*, organizada para salvar de la destrucción las innumerables obras de arte que se encontraban en peligro de perderse en palacios abandonados y en iglesias y conventos saqueados. El Colegio de Arquitectos de Madrid creó unos equipos de salvamento y en ellos actuamos Julián Navarro y yo, arquitectos salidos de la Escuela.

Tuvimos bastantes encuentros con Fernández Balbuena que nos descubrieron un carácter bronco e intransigible. También era un temperamento nervioso y agitado con el que pronto chocamos. Pero esto no hace ahora al caso más que muy indirectamente.

G. F. BALBUENA, ARQUITECTO

A Balbuena le tocó vivir una época de transición y crisis arquitectónica que no podía dejar de influir en un temperamento tan inquieto y disconforme como el suyo. "Es el actual momento culminante —escribía el año 1919— de una decadencia sin precedentes en la historia de la arquitectura. Concebimos ampulosa-mente, somos elementalmente enciclopédicos y nos falta el espíritu crítico" (4).

Gustavo Fernández Balbuena aspiraba a una arquitectura racional, tranquila orgánica y estructural, que renegara del "conjunto" de formas arquitectónicas, restos de los estilos históricos, empleados sin sentido estructural, sin conciencia de su significación intrínseca, con criterios de almacenistas de viejo, de pirotécnicos de feria" (véase el artículo citado de la nota anterior).

Y, sin embargo, estos sanos propósitos los vulneraba frecuentemente en sus obras, con lo cual se produciría en su espíritu ese estado de angustia que en el pecador produce la caída en el vicio detrás del propósito de enmienda.

El mismo año que escribía estas apasionadas palabras redactaba su proyec-

to, o mejor anteproyecto, para el Círculo de Bellas Artes en Madrid. Fue en un concurso famoso al que se prestaron quince proyectos, de los cuales fueron elegidos tres para pasar a fase de proyecto: los de Zuazo y Quintanilla, el de Hernández Briz y Sainz Martínez y el de Gustavo Fernández Balbuena.

A este último, tanto en planta como en alzados, se le podrían aplicar los mismos dicterios que el arquitecto en cuanto crítico dedica a la arquitectura de su tiempo: ampulosidad, enciclopedismo, restos de estilos históricos empleados en criterio de almacenista, etcétera.

El anteproyecto de G. F. B. es un excelente ejemplo que demuestra el saber clásico de un maestro dotado. Las plantas del Círculo nos las mejoraría un "Prix de Roma" de L'Ecole de Beaux Arts de París. La fachada a la calle de Alcalá revela el compendio esforzado de un hombre superdotado. Le sobra saber por todos lados. Ya lo dijo Moreno Villa en el número de la revista "Arquitectura" dedicado a su memoria (Núm. 153, enero de 1932). "Me inclino a decir —palabras de J. M. V.— que sabía demasiado para ser adalid de una tendencia. Porque casi todos los "ismos" piden simplicidad, eliminación de muchas cosas, adhesión sorda y ciega a unos preceptos intangibles. Siendo así, quedaba un poco, o un mucho, sin eso que llamamos aire de la época, y él, —tan crítico de todo y de sí mismo ante todo—, se daba cuenta y era dramático ver en su obra el aceptar y apetecer lo nuevo al mismo tiempo que el rechazarlo". Eso mismo lo dice también Torres Balbás con otras palabras.

Fernández Balbuena es un hombre que lucha contra sus propias capacidades, que tiene que frenarlas y domarlas, porque le tocó vivir en una época en que esta capacidad de creación formal era pecaminosa. Le alcanzó el cambio conceptual de la arquitectura que se produce entre 1910 y 1920 como una revolución que sólo ahora empieza a presentar grietas y desfallecimientos. ¿Será el movimiento posmoderno el traidor que apuñalara a los sacerdotes del antiguo culto?

Pero no nos derivemos. La fachada del anteproyecto del Círculo de Bellas Artes es un compendio extremo de las facultades de su creador. Pertenece a lo que pudieramos llamar el modernismo decorativista con sazonadas pinceladas de casticismo barroco. No dejó Zuazo tampoco de transitar estos caminos que más tarde hubieran potenciado la personalidad de Agustín Aguirre. El modernismo decorativista nos hace pensar, guardando las distancias que se quieran, en la opulencia verbal de un Rubén Darío o en las consonancias barrocas de la pintura de Néstor de la Torre.

Pero en medio de todos estos contrastes y claroscuros existe en la obra de G. F. B. un momento de serenidad y equilibrio que nos ofrece la paz de esas playas

tranquilas donde la fresca brisa despierta la inspiración.

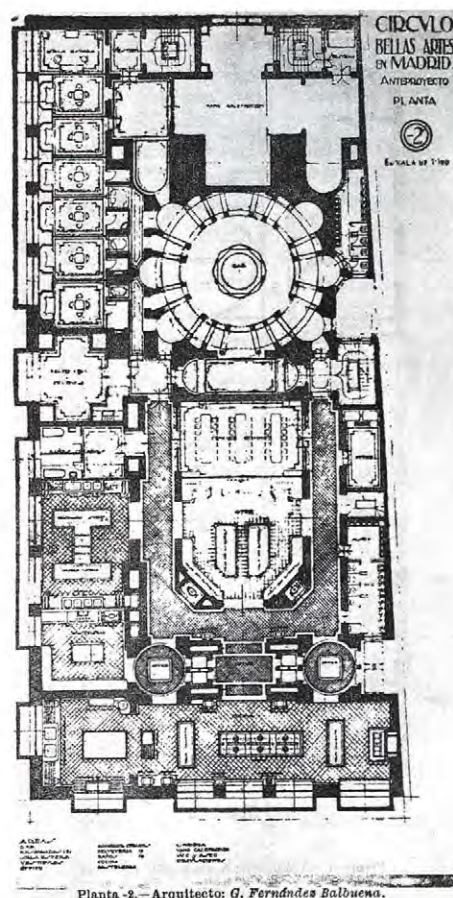
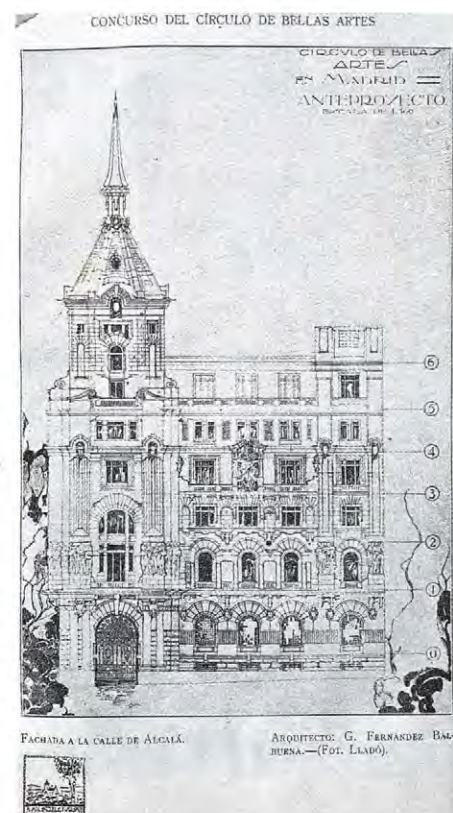
En la obra del arquitecto no todo es tormento ni desenfreno. Un conjunto de obras reclama y deja sentir las virtudes del equilibrio. Son éstas, por su orden en el tiempo, el casino de León (1918-1919) junto con una casa particular en la misma ciudad (1917); las casas en la calle Miguel Ángel (1926); la vaquería en la calle de Francos Rodríguez (1928); la casa de vecinos en la calle Alberto Bosch y el palacio de Almagro 5, todas en Madrid.

En las obras de León se advierte el influjo de la escuela vienesa y, en particular, el de Josef Olbrich, que resulta evidente en la pequeña casa particular. El casino de León, hoy adquirido por una entidad bancaria, es una de las obras maestras de nuestro arquitecto: volúmenes muy bien concertados; variedad de ejes, jugando con la simetría y la asimetría; clara modulación de huecos en formas cintradas y adinteladas; plasticidad en los relieves; cierto capricho; sugerentes toques hispánicos con las veneras en forma de tachones y, sobre todo, un manejo sorprendente del ladrillo del que se obtienen, con molduras aplanilladas, verdaderos efectos cromáticos.

En las casas de la calle Miguel Ángel en Madrid recoge, en las plantas bajas, resonancias de la arquitectura en ladrillo del casino de León, mientras que en los pisos altos, el tratamiento es más neutro y moderno, pero la soldadura no cabe duda que revela la gran sensibilidad artística del maestro.

La vaquería de la calle Francos Rodríguez, a pesar de su humilde destino, yo la situaría en la cumbre de la obra de G. F. B. Merecería ser clasificada monumento nacional. Es un prodigio de elegancia por su misma sencillez y revela una finura y exquisitez, que puede pasar inadvertida al transeúnte apresurado. El valor del eje central, magnificado por el quebrado empino de la cornisa, otorga un severo énfasis no exento de gracia, que valoran dos figuras en alto relieve de Capuz. Los materiales son humildes por serlo el destino del edificio, pero jugados con inteligencia y profundo sentido. El ladrillo queda para algunos elementos esenciales, jambas de ciertos huecos, cornisa, etc. Lo demás es una alternativa de revoco oscuro a la tirolesa y paramentos blancos a la cal. La pequeña casa de vecindad de la calle de Alberto Bosch, en el barrio de los Jerónimos de Madrid, está en la órbita de la modesta vaquería que, en lugar de hallarse en un barrio aristocrático de la capital, está en el populoso y popular de Cuatro Caminos.

Se separa un tanto del lenguaje peculiar de estas obras, el entonado palacio urbano de la calle Almagro, 5. Se construyó en 1928 para el banquero don Valentín Ruiz Senén y a su muerte lo adquirió el Instituto Británico (British



Alzado y planta del Anteproyecto presentado al concurso del edificio del Círculo de Bellas Artes Madrid 1919.



Council). Es un palacio señorial noblemente concebido. Su hermosa portada con el acertado enlace de puerta y balcón, muy español y muy madrileño, está situada a un extremo. Esto favorece la distribución abriendo un paso de coches que no divide la planta y da gallardía a la fachada privándola de una monótona simetría. Los ritmos de huecos, encuadrados en paños divididos por fajas verticales, como pilastras, son un acierto. Corona el palacete, para darle más digna prestancia, una soberbia cornisa volada sobre ménsulas. Por cierto, que las cornisas poderosas son rasgo de su personal dicción, que no abandona en sus últimas construcciones más secas y racionalistas.

El año 1928, es, sin duda alguna, el más afortunado de su vida y en el que se desplegó más libre y sin trabas su talento creador. No olvidemos que este año construyó también la fábrica de automóviles S.E.F.A., empresa del Banco Urquijo que no prosperó. Hoy, esta fábrica ha desaparecido y en sus amplios terrenos de la calle Toledo, junto al puente del mismo nombre, ha nacido una nueva población de casas de clase media modesta. Aunque no venga a propósito, recuerdo que antes de construirse los talleres de la S.E.F.A., allí estaba el famoso barrio de las Injurias, escenario de "La Busca", de Pío Baroja. Luego, estos mismos lugares habían de incorporarse al mejor planeamiento urbanístico de G. F. B., la ordenación del Manzanares.

Las últimas obras de Balbuena, que denotan una escritura diferente, son el hotel de la calle Serrano, 112, que cons-

truyó para su hermano Roberto en 1930-1931 y el hotel particular del señor Sacky en la calle Valdivia, núm. 4, que, después de su muerte, terminaron Sánchez Arcas y Lacasa. Para entonces ya habían ganado completamente su ánimo las nuevas ideas que desarrollaba arquitectos como Blanco Soler, Bergamín, Sánchez Arcas o Lacasa, los más inequívocamente alineados a una tendencia y con una mente más propensa a la simplicidad que piden todos los "ismos".

Balbuena, en sus últimas obras, se afilia con docilidad al nuevo sectarismo de escuela, pero no abdica de una cosa, sus grandes aleros, último grito de independencia. Eso no quiere decir que no juzguemos excelente la arquitectura de los hoteles de la calle Serrano y de Valdivia, pero sí nos atrevemos a decir que por esa senda no se hubiera "realizado", perdón por el anglicismo, no hubiera sido genuinamente él y no hubiera añadido nada a lo que ya eran los otros.

G. F. BALBUENA, URBANISTA

Hoy, posiblemente, se conoce más y se estima especialmente a nuestro biografiado como urbanista que como arquitecto. Analicemos por qué es esto. En gran parte porque en urbanismo fue esencialmente un sembrador de ideas. Fue en este campo donde derrochó a raudales su generosidad. Más que trabajar para sí mismo lo hizo para los demás como verdadero impulsor, motor de un evidente cambio en la manera de entender el urbanismo y su trascendencia.

Antes de que personas como él dieran impulso a nuevas ideas, el urbanismo era una disciplina vulgar y adocenada, donde se esgrimían cuatro o cinco normas prácticas que se reducían a unos cuantos perfiles de calles y de bulevares y al estudio de los sistemas de alcantarillado con sus albañales, palabra castiza, o con los modernos colectores y redes del alcantarillado. En el tomo 21 del Diccionario Enciclopédico de Montaner y Simon, fechado en 1897, todavía es de ver el escaso bagaje técnico con que se adorna la voz urbanización. Dice así: "voz introducida en nuestro idioma en 1859 por el ingeniero de Caminos Canales y Puertos don Ildefonso Cerdá y declarada oficial la teoría de urbanización de dicho ingeniero por Real Orden de 20 de diciembre de 1863; significa, según su autor, tanto el conjunto de principios, reglas y doctrinas que deben aplicarse para que la edificación y su agrupamiento sirvan para acrecentar el bienestar individual, como para fomentar su desarrollo y vigor, cuanto cualquier acto que tienda a agrupar la edificación y la manera de funcionar regularmente un grupo o urbe ya formada".

Todavía se dice que, cuando la calle lo permite, hay una o dos zonas laterales destinadas a los peatones y más elevadas que el resto, llamadas *aceras* y la zona central que se llama *arroyo* cuando sirve sólo para evacuación de las aguas pluviales y de las vertidas por los vecinos, costumbre esta última que, por fortuna, ha desaparecido de las grandes poblaciones y es de desear que desaparezca de todas. Cuando se empezó a



1. Edificio de Viviendas en la calle Alberto Bosch, nº 3. Madrid.
2. Edificio de Viviendas en la calle Miguel Angel, nº 21. Madrid 1926-1927.
3. Palacio en la calle de Almagro. Madrid 1928.

pavimentar con piedra, se llamó a este suelo *adoquinado* o acuífado y a la calzada *arrecife* por la forma convexa para arrojar el agua en las cunetas.

En fin, cuando yo estudiaba la asignatura que se ocupaba de estas materias, se llamaba Trazado, Urbanización y Saneamiento de Poblaciones. En el programa se destinaban 20 lecciones al trazado y urbanización y 26 al saneamiento, que era lo que realmente se consideraba importante, sin que, evidentemente, dejara de serlo. Pero, por ejemplo, la información urbanística no se contemplaba en absoluto. El catedrático de la Escuela de Madrid era don César Cort, que, básicamente, era ingeniero y concebía el urbanismo *more ingenieril*. Así es que los ingenieros, sobre todo de caminos, se consideraron los depositarios de la ciencia urbanística, cuando ésta es una disciplina fundamentalmente humanista.

Contra este estado de cosas, contra esta prehistoria del urbanismo, vino a luchar con todas sus fuerzas Gustavo Fernández Balbuena. Lucha emprendida desde la Administración municipal, como siempre retardataria y pesadamente burocrática; desde la reforma administrativa; desde la conferencia y los congresos profesionales; desde los escritos en revistas técnicas o desde donde pudiera dejar oír su voz. Esto le causó muchos disgustos, malquerencias e ingratitudes que debilitaron tantas veces su ya débil naturaleza. Pero no cejó ni se amilanó por eso.

Según Otto Czekelius, arquitecto, amigo y colaborador de G. F. B., éste llegó al urbanismo de la mano de la topografía. El

año 1913, cuando obtuvo el título de arquitecto, fue nombrado topógrafo del Ayuntamiento de Madrid para trabajar en las obras de saneamiento del subsuelo de Madrid a las órdenes de don José Lorite. Los trabajos que más le interesaron fueron los llevados a cabo para la canalización del Manzanares y la conducción subterránea del arroyo Abroñigal.

Sus contactos con el aprendiz de río le hicieron presentir el futuro proyecto de planeamiento de las márgenes del Manzanares, del que luego hablaremos por considerarlo su obra más personal como urbanista. No cabe duda que el modesto topógrafo fue desplegando sus alas, como ave altanera, hasta planear por los altos espacios del urbanismo. Planear, no cabe duda, que es ver desde arriba y esto lo sabía hacer por la amplitud de su mirada, por su sentido de las relaciones orgánicas de dependencia, por su formación de geómetra y por un dominio instrumental alcanzado en sus tareas de topógrafo.

Desde su entrada en el Ayuntamiento de Madrid, el año 1919, acomete, con el grupo de 24 arquitectos que figuraban en la nómina de la Casa de la Villa, la reorganización de los servicios técnicos municipales, presa de la rutina y el desorden. Como nos ilustra Bernardo Giner de los Ríos, uno de los 24, durante varios años presentamos diversos proyectos para una nueva estructuración, que fueron fracasando sucesivamente hasta que al fin, en 1928, fue aprobada la reorganización, donde se articuló la Dirección General de Arquitectura y, dentro

de ella, como nuevos servicios, la Sección de Urbanismo y la de Arquitectura Escolar. (5)

Con esto, el urbanismo entraba por la puerta grande en el Ayuntamiento de Madrid gracias a los esfuerzos del infatigable batallador que era G. F. B. Mientras tanto, iba dando a conocer sus ideas en una serie de conferencias como las que recoge el Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos en su número del 15 de junio de 1926. Se le presenta entonces como el encargado del Proyecto de Saneamiento y Urbanización de la Ribera del Río Manzanares. Enamorado de la naturaleza y del arbolado nos recordaba el conferenciante que Carlos III ordenó plantar cerca de dos millones de árboles en plazas y calles y en las márgenes del río. No estimó la decisión como suntuaria. Trató de corregir los coeficientes de mortalidad espantosa, que hacían de Madrid la ciudad de la muerte, "la Osaria".

En el paseo de la Virgen del Puerto había —sigue el conferenciante— 480 árboles, hoy quedan 160, de los cuales tienen muchos una muerte previsible. Según los dictados de la ciencia urbanística, debe tener una ciudad veinte metros cuadrados de parque o jardín por habitante; pero distribuidos de forma que los niños no tengan que recorrer más de cuatrocientos metros para hallar el campo de juegos o el jardín y que los parques y calles con arbolado penetren en el interior de la ciudad.

En el interior de Madrid existían distritos (Inclusa) sin un metro cuadrado de espacios libres y, como promedio, el

Madrid antiguo no pasaba de cuatro metros.

Considera G. F. B. que la urbanización de las márgenes del Manzanares puede suponer un parque lineal que mitigue la falta de espacios verdes en la capital; que es la ocasión de restaurar los monumentos de la zona, puentes de Segovia y de Toledo, ermita de la Virgen del Puerto, etc.; que las nuevas vías de tráfico facilitarán la salida de géneros, lo que supondrá para Madrid un ahorro de muchos millones de pesetas en gastos de transporte de mercaderías. Por primera vez, un urbanista pone sobre la mesa cuestiones ecológicas, aunque entonces no se les diera este nombre, problemas artísticos, económicos y sociales que no entraban en el urbanismo rastrero y sin horizontes que se cultivaba hasta entonces.

La ocasión más pintiparada para demostrar el interés por ensanchar los horizontes del nuevo urbanismo llegó con el X Congreso Nacional de Arquitectura que se celebró en Madrid en noviembre de 1927. Por primera vez se denominó Congreso de Arquitectura y Urbanismo, lo que supone ya un ascenso de esta disciplina a un plano que antes no alcanzaba.

Fue G. F. B., el alma de este congreso que le eligió por su secretario. Precisamente, la conferencia que pronunció a manera de pódico es el mejor exponente de su ideario en lo que al urbanismo se refiere. Esta conferencia, que sirvió de pódico al congreso, sirve también de preámbulo al libro *Trazado de ciudades* que se publicó en 1932 cuando su autor había muerto y a su amigo y colaborador Otto Czekelius fue encomendado el trabajo de recopilación y ordenación de los materiales que había dejado G. F. B.

Habla nuestro biografiado de aportación de datos para plantear —nada más que plantear—, con algún fundamento científico, el problema del urbanismo en España, en la España actual, no en la España histórica, ni menos en país distinto al nuestro.

Esto es, en principio, el norte de su preocupación, plantear las cuestiones con algún fundamento científico, y el basamento de ese tratamiento científico reside, fundamentalmente, en la información. Fernández Balbuena fue un fanático de la información. Cuando en 1930, desde su puesto de jefe de la Sección de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid, prepara el Concurso de Anteproyectos para la Urbanización del Extrarradio, lo primero que hace es ofrecer a los concursantes una más que cumplida información sobre la realidad de la Villa y Corte recogida en un grueso

volumen titulado *Información sobre la ciudad* (6). Este libro es un verdadero ejemplo sobre lo que debe ser el análisis informativo de una ciudad y lleva la fecha de 1929.

Pero volvamos al preámbulo del congreso de 1927. Ya en él aborda temas jurídicos como el Estatuto Municipal vigente (1924. Recuérdese que estamos en los tiempos de la Dictadura del general Primo de Rivera), cuyo artículo 217 dice que los planes urbanísticos sólo afectarán a las ciudades que entre 1910 y 1920 hayan tenido un aumento de población superior al 20 por 100. Según esto, quedarán fuera de toda atención urbanística ciudades como Avila, Salamanca, Burgos, Plasencia, Trujillo, Córdoba, Cuenca, León, Ronda, Soria, Segovia, Ubeda y Zamora, algunas de nuestras ciudades históricas más importantes.

Fernández Balbuena es de los primeros en hablar de ciudades históricas y de preocuparse por ellas. No olvidemos que tuvo siempre un gran interés por los problemas arqueológicos. No en balde restauró varios monumentos y fue encargado en 1917 de redactar el Catálogo Monumental de la provincia de Oviedo.

En otro lugar nos dice que los Ayuntamientos si han de trabajar en temas urbanísticos, deben contar con arquitectos, ingenieros, abogados, secretarios, contadores, deben contar con todos porque ninguno de ellos aisladamente resolverá el caso. Con esto apunta el carácter universalista de la actuación urbanística, cosa que hoy está plenamente reconocida.

También declara que un plan de organización urbana no son sólo unos planos bellamente dibujados, unas perspectivas, unos perfiles abstrusos, una memoria erudita donde se cita a clásicos grecorromanos y autopistas del Renacimiento o a las últimas ciudades-jardín de Ebenezer Howard, sin tener en cuenta nuestros problemas concretos españoles, nuestro suelo, nuestra geografía, nuestros materiales y métodos de construcción, nuestros índices de producción agrícola, ganadera, industrial, etcétera.

De no ser así: "Sentiréis esa fatiga dolorosa y desesperada del enfermo que, consultando una dolencia, buscando remedio a una deformidad, hallara al doctor teórico y pedante que le describiera el tipo bello de los atletas espartanos o las delicias que presupone gozar de una salud fuerte y abundante en energías".

¡Palabras clarividentes que siguen sonando dolorosamente en mis oídos! Porque seguimos en la utopía a que en los últimos años tanto ha contribuido la Escuela de Arquitectura, que ha fabricado



Plano de información urbanística extraído de la Memoria "Madrid. Información sobre la ciudad. Año 1929" preparada por el Ayuntamiento de Madrid para el Concurso de Anteproyectos para la Urbanización del Extrarradio y elaborada por un equipo técnico municipal del que formaba parte Gustavo Fernández Balbuena como jefe de la Sección de Urbanización.

unos facultativos a los que jamás se les ha hablado de la realidad que es España, con todas sus varias regiones y paisajes; a los que nunca se les ha hecho viajar a pueblos y comarcas que representan lo auténtico de nuestra vida colectiva. Para demostrar esto, basta con contemplar la destrucción de los pueblos españoles. El arquitecto ha sido en ellos el vanidoso ejecutor de unas modas fugaces, el doctor teórico y pedante al que alude Gustavo F. Balbuena.

Cuando escribo estas líneas acabo de pasar por Aranjuez y acabo de contemplar —Dios sea loado— una reacción saludable; ya se han proscrito en el nivelado caserío del Sitio Real las estúpidas construcciones de cinco, seis o siete plantas de ladrillo visto. Ya parece que las aguas vuelven a su cauce, pero los

desbordamientos siguen y las pedantes lecciones de la Escuela siguen influyendo a los jóvenes, que no todos nacen para genios.

Un resumen del ideario de G. F. B. lo tenemos en las últimas palabras de su alocución:

“Este Congreso es el primero de Urbanismo, y el urbanista no es arquitecto solamente, ni ingeniero, ni médico o abogado. Es algo complejo y vasto, tipo nuevo en la fauna profesional, fuera de clasificación certera, de contenido, más voluminoso del que consiente el ente personal; el urbanista, individualmente no existe, ni podrá existir más que como pieza de acuario. Estrella de mar que apunta a todas direcciones y no alcanza por entero a ninguna.

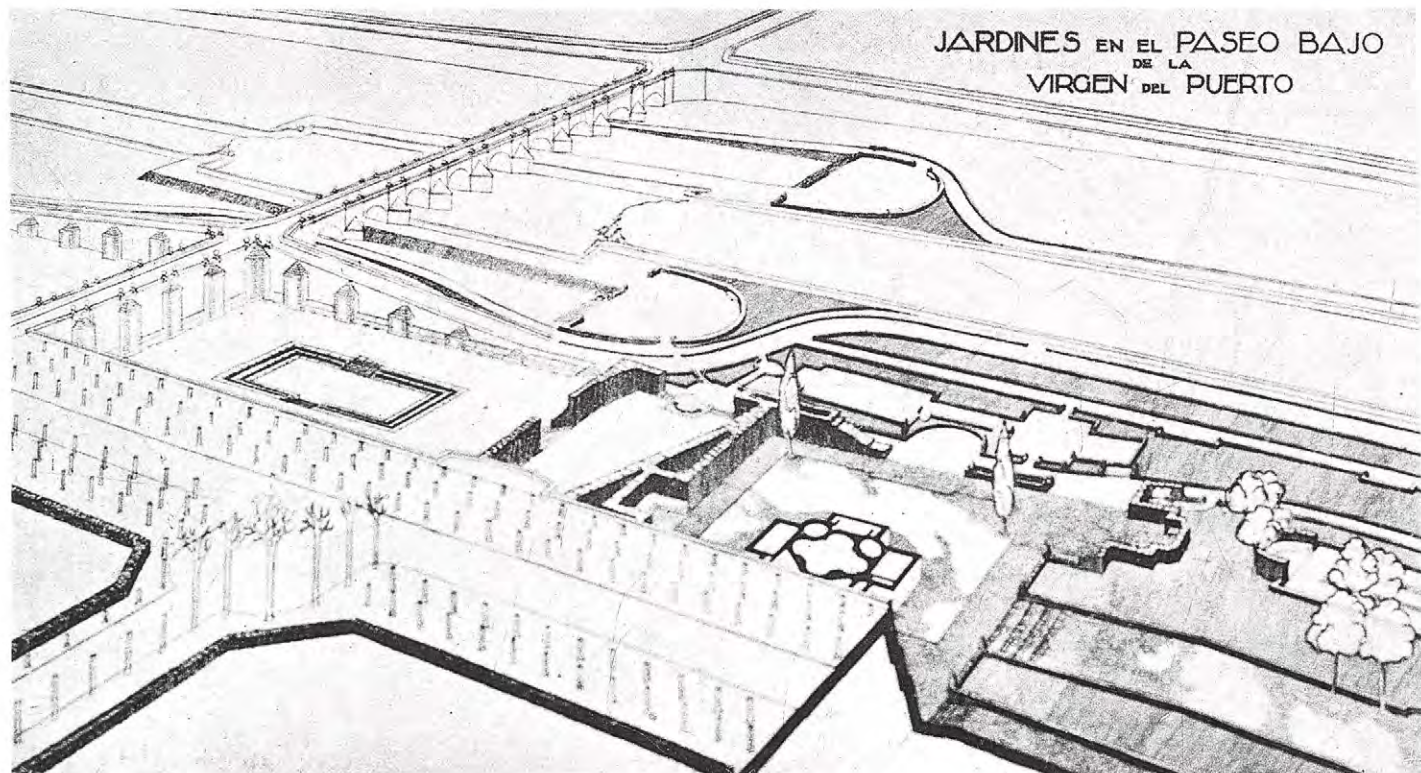
Comprended esto y acertaremos”.

Quiero terminar este apresurado trabajo con una nota sentimental. A través de las líneas que anteceden he insistido en el amor que nos descubre el arquitecto por la naturaleza, los jardines, los árboles y plantas, prueba de la delicadeza propia de un espíritu cultivado y sensible. Al fin y al cabo su proyecto de urbanización de las márgenes del Manzanares no es otra cosa que el proyecto de un hermoso y dilatado parque urbano. Es su mejor, casi única, obra como diseñador de espacios urbanos y, sin duda, la que él llevaba más dentro de sí, con ansiedad de verla realizada. Pero, por desgracia, como tantas obras maestras no alcanzó realidad y fue, en cambio, sustituida por la torpe solución llevada a cabo, que consiste en un aprovecha-



1. Jardines del Convento de San Bernardo de Toledo. Trazados por G. F. B. en 1928-1930.

2. Proyecto de Jardines en el Paseo Bajo de la Virgen del Puerto. Madrid, hacia 1925.



miento abusivo de las áreas edificables, perdiéndose toda memoria del deleitoso parque lineal que soñara Gustavo F. Balbuena.

Pensando en jardinería y jardines, algo cercano al urbanismo, pensé que tenía al alcance de mi vista uno de los jardines que trazara G. F. B. ¿Cómo se encontraría hoy?, ¿cuál sería su estado de conservación?

Una tarde de este caluroso estío me trasladé al antiguo convento de San Bernardo, en las cercanías de Toledo, junto al curso del Tajo, y me paseé por los jardines que trazara el gran urbanista. ¡Qué impresión tierna y melancólica a la vez la que me produjeron! Todavía subsistía el gran parterre de agua que había creado su talento de diseñador. A una fuente circular, semihundida, rodeaban

cuatro grandes estanques de forma poligonal, cuyos límites cerraban un gran cuadrado. Los viejos pavimentos de guijo de estilo leonés habían desaparecido; los pretilos de ladrillo apantillado, tan gustavinos, los setos despeinados y los árboles un tanto selváticos denunciaban que los buenos tiempos eran idos. Empezaban modestas obras de restauración que excedían las posibilidades de una menguadísima comunidad.

¿Sería la familia Amurrio la que encargó a Balbuena estos jardines? ¿Acaso fue don Valentín Ruiz Senén quien recomendó al arquitecto? Luego, esta finca pasó a don Tirso Rodríguez y todavía siguieron los buenos tiempos. Luego, la decadencia.

El sol, un disco rojo, caía más allá de los olivares que subían por las quebra-

das, natural prolongación de los cigarrales. Pero todavía, antes de caer bañaba de luz dorada los mansos cultivos de la vega y el despuntar de las torres toledanas.

Sigo andando por entre matorrales, jaras y barbechos camino de la carretera y pienso en aquellos versos de Enrique de Mesa que no disgustarían al autor de estos jardines merecederos de mejor y más amoroso cuidado.

*El campo, sediento;
la nube, de paso;
un cielo azul, desesperante y limpio
y un rojo sol en el ocaso.*

Fernando Chueca Goitia
Arquitecto

NOTAS

- (1) "Arquitectura", órgano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Año XIV, núm. 153. Enero 1932, págs. 6 y 7.
- (2) Op. cit., pág. 8.
- (3) Op. cit., pág. 19.

- (4) Andrea Romano, seudónimo de G. F. B. "Divagaciones sobre Arquitectura". "Arquitectura". Enero 1919.
- (5) Bernardo Giner de los Ríos: "Cincuenta años de Arquitectura Española" (1900-1950).

Madrid, 1980, pág. 59. Este libro se editó por primera vez en Méjico en 1952.

- (6) Ayuntamiento de Madrid. *Información sobre la ciudad*. Año 1929.

PUBLICACIONES

LIBROS

FERNANDEZ BALBUENA, Gustavo: *Trazado de ciudades*. Introducción, Otto Czekelius. Madrid. Edit. Otto Czekelius, 1932. VII, 176 pp., 3 láms. pleg. il., 28 cm. R. 10227

FERNANDEZ BALBUENA, Gustavo: *Al Círculo de Bellas Artes*. (Madrid, 25 de octubre de 1919). Apéndices. Documentos 1 y 2 (Zuaro-Quintanilla, H. Briz-Saiz, G. Fernández Balbuena) (Madrid: Impr. Helenica, 1919). 8 pp., 21 cm. R. 09432.

GINER DE LOS RÍOS, Bernardo: *Cincuenta Años de Arquitectura española* (1900-1950). México. Edit. Patria, 1952. 142 pp.: il., 19 cm. (Colección cultura para todos). R. 06289.

GINER DE LOS RÍOS, Bernardo: *Cincuenta Años de Arquitectura española, II* (1900-1950). Madrid. Adir Editores, 1980. 230 pp. il., 19 cm. (Colección. Archivos y Docu-

mentos, 2). R. 09921. Contiene: II, 1914-1931. La personalidad del arquitecto G.F.B., pp. 53-67.

UCHA DONATE, Rodolfo: *Cincuenta Años de Arquitectura española, I* (1900-1950). Madrid. Adir Editores, 1980. 248 pp. il., 19 cm. (Colección. Archivos y Documentos, 1) R. 9920. Contiene: Datos biográficos de G.F.B., p. 176

REVISTAS

Primer concurso organizado por la revista "Pequeñas Monografías de Arte" entre alumnos de las Escuelas Superiores de Arquitectura de Madrid y Barcelona. Tema: Proyecto de refugio de montaña en la sierra de Guadarrama. Tercer Premio: Gustavo Fernández Balbuena. PEQUEÑAS MONOGRAFÍAS DE ARTE, Año IV, 1912, núm. 39, pp. 325, 330-332, il.

ROMANO, Andrea. (Seudónimo de G. Fernández Balbuena). *Divagaciones sobre arquitectura*. ARQUITECTURA. Año II, 1919, núm. 9, enero, pp. 19-22.

El concurso de anteproyectos para el edificio del Círculo de Bellas Artes de Madrid; arquitecto. G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año II, 1919, núm. 19, agosto, pp. 213, 221-228., una lám.

Comentarios: Las láminas y los dibujos de arquitectura, G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año III, 1920, núm. 21, enero, pp. 7-8.

La Colegiata de San Pedro de Tavera, en Asturias, por G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año III, 1920, núm. 28, agosto, pp. 223-227; il. planos, fotos. Referencias.

La arquitectura humilde de un pueblo del páramo leonés: Ardoncino, por G. Fernández

Balbuena. ARQUITECTURA. Año IV, 1922, núm. 38, junio, pp. 225-246, il.

España, 1860: Urbanización, por Gustavo Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año V, 1923, núm. 54 octubre, pp. 325-332, il., 1 plano del "Ensanche de Madrid" de C. María de Castro, gráficos, fotografías aéreas.

José Yarnoz Larrosa. Ensayo, por G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año VII, 1925, núm. 70, febrero, pp. 29-39, il.

Nuestro Director (revista "Arquitectura"). Nota informativa. ARQUITECTURA. Año I, 1918, núm. 2, junio, p. 44.

El Concurso para el Palacio Central de la Exposición de Barcelona, por G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año VII, 1925, núm. 75, julio, pp. 149-152., 16 láms.

Edificios recientes del arquitecto G. Fernández Balbuena (Madrid): 1. Vaquería en la calle de Francos Rodríguez. 2. Casa en la calle de Alberto Bosch. ARQUITECTURA. Año X, 1928, núm. 107, marzo, pp. 86-92, il. (planos, fotografías).

Ateneo Mercantil de Valencia. Concurso de anteproyectos. Trabajo del jurado. Informe de G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año X, 1928, núm. 108 y 109, abril-mayo, pp. 126-134., 3 láms. pleg.

(NOTA: Véase "corrección" a pie del sumario del siguiente número de junio).

Número especial en memoria de Gustavo Fernández Balbuena, con la colaboración de Secundino Zuazo, Leopoldo Torres Balbás, Otto Czekelius y José Moreno Villa. ARQUITECTURA. Año XIV, 1932, núm. 153, enero.

Casas en la calle de Miguel Angel (Madrid) 1925-1927, G. Fernández Balbuena. ARQUITECTURA. Año XI, 1929, núm. 119, marzo, pp. 95-98, il. (fotos).

Madrid. Concurso de anteproyectos para la Casa Social del Círculo de Bellas Artes, arquitecto. G. Fernández Balbuena (elegido para el pase al segundo grado). ARQUITECTURA Y CONSTRUCCION, tomo III, segunda época, 1919, p. 220.

El empréstito municipal. Conferencias de divulgación (novena conferencia, por G. Fernández Balbuena, encargado del proyecto de saneamiento y urbanización de las riberas del río Manzanares). BOLETIN DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS. Año X, 1926, núm. 227, junio, pp. 16-18.

Muerte de un compañero: Gustavo Fernández Balbuena. BOLETIN del C.O.A.M., Año I, núm. 5, diciembre 1931, p. 2.

UN BANCO DE DATOS QUE ESTA VIVO.

Mantener el inventario de la riqueza inmobiliaria de nuestro país permanentemente actualizado es misión del Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria. Porque el valor económico, la propiedad y la representación gráfica de cada vivienda, local o parcela constituyen el Banco de Datos Catastral.

Datos indispensables para el desarrollo de las políticas socioeconómicas y los sistemas tributarios local, autonómico y estatal.

En el Catastro unimos a la moderna tecnología informática la colaboración de profesionales cualificados* que año tras año se suman a nuestra labor.

Para hacer del Catastro un banco de datos que está vivo.



(*) Arquitectos, Arquitectos Técnicos, Ingenieros de Montes y Agrónomos, Ingenieros Técnicos Forestales y en especialidades Agrícolas, Informáticos, Topógrafos y Técnicos en Gestión Catastral. Todos los años se convocan plazas en la Oferta de Empleo Público.

La gestión urbana en las ciudades medias

La ciudad de tamaño medio ha sido una interesante figura estudiada por geógrafos, economistas y demógrafos e, incluso, en torno a las ciudades medias se han intentado instrumentar estrategias alternativas o complementarias de equilibrio territorial frente al crecimiento incontrolable de las grandes ciudades, y como un sistema de intervención más blando que la creación de nuevas ciudades.

La llamada de atención del INTA en su seminario de Den Bosch sobre las ciudades medias, como una realidad a propiciar y cuidar, como marco de una deseable calidad de vida y de actividad, y en tal sentido como necesitadas de un tratamiento especialmente equilibrado que permita su desarrollo, suscita la oportunidad desde las reflexiones y conclusiones allí establecidas, de volver nuestra mirada a las ciudades medias españolas.

Las ciudades medias españolas aceptando como tales a las que tienen una población entre los 75.000 y los 250.000 habitantes, según la definición aceptada por el seminario de Den Bosch, serán aproximadamente más de sesenta, y constituyen el conjunto fundamental de nuestras ciudades urbanas, excluyendo las grandes ciudades y aquellas que oscilan entre los 50.000 y los 75.000 habitantes.

Las características de localización, actividades económicas, estructura, nivel educacional, recursos, son muy diferentes en aquel conjunto de ciudades entre sí, en tal forma que es difícil deducir de su examen la existencia de unas características homogéneas que permitan plantear unos principios de actuación comunes en ellas del tipo de las formuladas en Den Bosch.

Evidentemente, es plenamente aceptable el conjunto de criterios de actuación señalados para las ciudades de tamaño medio, cuales la renuncia de las acciones de control directo de las Administraciones en beneficio de las medidas de control indirecto; el robustecimiento de las competencias locales y de su capacidad financiera; la adopción de fórmulas de cooperación y competencia entre actores públicos y privados, evitando relaciones de dominación; y la adopción de programas de acción conjunta entre municipios y empresas locales.

Una gran parte de estos criterios han sido postulados y defendidos en nuestro país en los últimos años por profesionales del urbanismo e, incluso, reflejados en trabajos doctrinales y en algunos Planes Generales de Ordenación Urba-

na, en la misma medida que han sido objeto de críticas fundadas otras actuaciones legales y de planeamiento presididas fundamentalmente por fuertes criterios intervencionistas de las Administraciones Autonómica y Local, por una limitación notoria a los criterios empresariales de actuación, suplantando las iniciativas privadas por iniciativas públicas del mismo sentido, y en última instancia, por la adopción de cauces de cooperación que imponían una mera adhesión de la iniciativa particular a las propuestas de la Administración.

Ahora bien, no cabe ignorar que muchos de los municipios de tamaño medio de España carecen de los medios económicos necesarios para intentar acciones concertadas que estén presididas por un equilibrio razonable de aportaciones y de intereses y, en la misma línea, cabe también resaltar la general penuria de recursos humanos afectos a una gestión eficaz del desarrollo urbano de la ciudad.

Por estas razones, consideraríamos conveniente el que, con carácter previo a postular fórmulas amplias de cooperación para el desarrollo controlado de la ciudad, los Ayuntamientos contasen con recursos técnicos y económicos suficientes para conseguir el equilibrio de intereses antes mencionado.

¿Quién puede prestar esta ayuda a estos Ayuntamientos?

A nuestro entender, las Comunidades Autónomas y la Administración Central, bien mediante la creación de agencias de cooperación, con interesamiento de entidades financieras públicas o Cajas de Ahorro, con finalidades de ayuda al planeamiento, a la gestión, a la creación de equipamientos, a la creación de suelo industrial o a la construcción de viviendas, o bien mediante la creación de figuras asociativas, entre las que cabe pensar en las consorciales, para la gestión y ejecución de actuaciones concretas, en las que sea posible la integración de las empresas locales y en las que exista un interés común de todos los operadores.

En la primera línea de ayuda global merece destacarse en el ámbito estatal, como modelo digno de destacar, la importante labor de ayuda y cooperación de todo tipo, suministrada a los municipios por la SCET francesa (*Société Centrales pour l'Équipement du Territoire*) y sus sociedades filiales, así como la *Caisse de Dépôts et Consignations*, sin paralelo en la administración urbanística española, en donde cabe citar únicamente, aunque con funciones mucho más limi-

tadas, a la Empresa Estatal y a las Sociedades de Gestión Urbanística por ella creadas o recibidas del INUR, y en parte, transferidas a las Administraciones autonómicas.

En el nivel autonómico cabría citar como ejemplo de posibles agencias colaboradoras al Institut Català del Sol en el ámbito de la Comunidad Catalana o la Sociedad de Gestión Urbanística de Tenerife, de ámbito provincial y dependencia del Gobierno autónomo canario.

En todo caso, no existe con carácter general un mecanismo eficiente de colaboración y de ayuda a los municipios de tamaño medio, pensado desde las necesidades de los mismos, desde las Administraciones autonómicas, aun cuando sí empiecen a definirse diferentes fórmulas de asistencia a los pequeños municipios en algunas provincias y Comunidades Autónomas.

Las fórmulas consorciales, posibilidad recogida en el Reglamento de Gestión Urbanística, siguen prácticamente inéditas en el mundo de la administración urbanística española, y las Sociedades de Economía Mixta con finalidad urbanística reguladas en su día por el Real Decreto 1.169/1978, de 2 de mayo, empiezan a ser utilizadas, preferentemente en las grandes ciudades españolas, si bien con planteamientos poco claros todavía respecto al diseño de una gestión concertada.

Probablemente, acercarnos a las conclusiones establecidas en el Seminario de Den Bosch va a exigir un importante esfuerzo y un cambio de mentalidad en todos los interesados, puesto que de lo que se trataría es de mejorar las posibilidades de los municipios de una parte y al mismo tiempo racionalizar los criterios de intervención pública; mejorar la capacidad de gestión municipal pero aceptando una política de gestión concertada con obligaciones para ambas partes; y, en definitiva, aceptar que en la defensa de los intereses generales debe incluirse la defensa de intereses privados que tengan especial incidencia en el desarrollo de la colectividad urbana y su futuro.

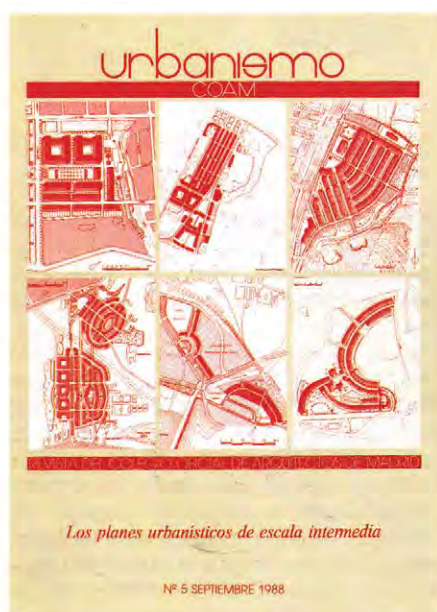
No se trata, por lo tanto, de falta de mecanismos legales que ya existen y muchos de ellos inexplorados, cuanto de actitudes y de criterios de gobierno.

Pedro Sanz Boixareu

Luis Morell

Luis María Enríquez de Salamanca

Francisco Perales



La sección Punto de Vista tiene el carácter de tribuna abierta para la libre expresión de opiniones, críticas, contestaciones o cualesquiera comentarios referidos al contenido del último número publicado.

Aquellas personas interesadas en la publicación de su "punto de vista" deberán remitir el texto correspondiente, de extensión no superior a dos hojas tamaño UNE A-4, mecanografiado a doble espacio (600 palabras), a la Redacción de la Revista, con una antelación mínima de dos meses a la publicación de cada número.

La crisis del Plan

Me parece objetivo reconocer que esta revista ocupa ya un destacado lugar entre los instrumentos de su clase en España. Su mérito, a mi entender, consiste en la conjugación de un factor de oportunidad —aparece en un remanso del frenesí planificador desatado por la Ley del Suelo de 1975, propicio por tanto, a la reflexión sobre lo hecho— con una línea de trabajo más cercana a la información directa sobre la realidad del trabajo urbanístico que al debate teórico o la polémica doctrinal.

El número 5 responde especialmente a estas coordenadas. En él se examina una interesante muestra de la última generación de planeamiento intermedio, que es la escala donde nuestro urbanismo de final de siglo se juega, seguramente, sus últimas virtualidades.

Creo que estos diez años de experiencia están desembocando en la crisis del Plan General como figura-eje de la ordenación urbana. No existe prácticamente ninguno de ellos que, nacido o revisado y adaptado bajo la Ley del Suelo de 1975, no se encuentre ya en avanzado estado de autorrevisión a la luz de su propio desarrollo. Quizás no sea la crisis de la ordenación integral en sí misma como necesidad y ni siquiera como aspiración a la racionalidad suma, pero sí la de esta concreta forma de esa aspiración.

Se ha dicho con razón que aquella Ley de reforma llegó demasiado tarde y, a la vez, demasiado pronto; lo cierto es que políticos y urbanistas han derrochado energías en conciliar lo irreconciliable: la realidad, siempre otra, con un marco jurídico inevitablemente rígido en su función garantizadora.

Al planeamiento parcial no le son ajenas estas tensiones, pero al menos tiene la ventaja de operar desde la concreción y para la ejecutividad. También se beneficia de ser el momento en que la metodología es, o debe ser, sustancialmente el diseño. Por medio de él, el proceso ordenador llega a lo particular donde necesariamente se completa y realiza.

Del conjunto de trabajos que componen este número 5, yo destacaría dos características que me parecen significativas: la primera, el grado de afinación y realismo con que afrontan la crítica del planeamiento general respectivo; la segunda, que traslucen una cierta satisfacción por el esfuerzo realizado e incluso ilusión en cuanto a los resultados: justo lo contrario de lo que suele acontecer después de la batalla por la aprobación de un Plan General.

Enrique Ximénez de Sandoval
Abogado

El paisaje urbano

El último número de la revista URBANISMO-COAM, que he tenido entre mis manos, ha hecho bueno el conocido dicho taurino que afirma "no hay quinto malo". Me complace añadir que los anteriores también estuvieron bien presentados y dieron excelente juego.

Hasta la fecha en la revista, no se ha tratado sobre el paisaje urbano, al que considero con entidad suficiente para que se le dedique un número de carácter monográfico, de acuerdo con la pauta que tenéis marcada. Además, sugiero que el tema, ya que se presta para ello, se trate habitualmente en una sección fija que podría añadirse a las de normativa y libros.

Dado que el paisaje urbano de nuestras ciudades —en la mayoría de ellas se ignora su existencia y la necesidad de atender a su conservación y mejora— podemos calificarlo, generalizando, como pésimo, la publicación de intervenciones positivas o situaciones negativas, buscando una influencia de carácter didáctico, estimo que sería un hecho sin duda positivo, en pro de su mejora.

Julián Peña
Arquitecto

Acaba de aparecer el primer volumen de **El Catastro en España**, una obra que pretende dar a conocer esta institución a través de un recorrido histórico, desde la implantación de la fiscalidad directa sobre la propiedad de la tierra hasta hoy, cuando ya se puede decir que se ha puesto en marcha el proyecto definitivo para saldar esta asignatura pendiente de nuestra historia y contar, por fin, con un Catastro moderno.

Este libro, promovido por el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, aporta una visión novedosa y actual del Catastro, una institución muy denostada y en el fondo desconocida, asociada inequívocamente con lo obsoleto, lo decimonónico y lo vetusto. Se intenta contribuir a un mejor conocimiento y comprensión de los procesos y las causas que han tenido como consecuencia que nuestro país llegara al último cuarto del siglo XX sin poder contar con un Catastro moderno. La mayoría de los países de nuestro entorno europeo, cuentan hoy con un Catastro capaz de servir a una fiscalidad inmobiliaria eficaz, justa y progresista. Al mismo tiempo los desafíos económicos y tecnológicos propios de las sociedades avanzadas no se pueden atender sin un conocimiento preciso de cómo se distribuye y cuánto vale la riqueza inmobiliaria rústica y urbana.

A lo largo de los capítulos del libro, en el que han colaborado varios profesores de distintas universidades, se va desvelando cómo el entramado socio-político de la clase que detentaba el poder económico en nuestro país, consigue prevalecer sobre los intentos ilustrados y modernizadores que en el siglo XVIII y XIX se hicieron para incorporar a las ideas progresistas de la época y que fructificaron en Europa en un mayor grado de libertad, bienestar y cultura.

Porque, efectivamente, es en el siglo pasado cuando los Estados que desarrollaron un sistema fiscal fuerte, precedente de los sistemas fiscales modernos, necesitaron a su vez crear y potenciar los instrumentos de conocimiento de la realidad sobre la que tenían que operar. Y el Catastro, que puede definirse como el inventario de la riqueza inmueble de un país, constituyó el medio más preciso para servir de soporte a una fiscalidad que por las propias características del sistema de producción del Antiguo Régimen, tenía que basarse en la propiedad de la tierra.

La evolución del Catastro va siempre unida a la de los sistemas tributarios de cada país. En España, la historia del Catastro es la historia de la voluntad, ilustrada primero y progresista después, que pretendió dotar a nuestro sistema tributario de una base sólida, objetiva y justa.

Seguir a través de las páginas de este libro —por otro lado, maravillosamente ilustradas— los avatares de nuestro Catastro desde 1714 a 1906 es recorrer nuestra historia desde un punto de mira sorprendentemente clarificador.

En efecto, cuando avanza la idea o la práctica de la actividad catastral es cuando en España corren aires de racionalidad, de progreso, de políticas liberales. Cuando se

obstaculiza, se paraliza o se detiene la acción catastral es cuando en España vuelve a primar el interés de las oligarquías, del autoritarismo y el oscurantismo, sobre las luces y la libertad.

El Catastro fue, desde su origen, una amenaza frente a los privilegios porque permitía al Estado conocer mejor los verdaderos perfiles de la riqueza inmobiliaria y, por tanto, establecer sistemas tributarios más justos y más progresistas en los que pagasen más los que más tenían.

En el siglo XVIII, se inician los precedentes más remotos de lo que será nuestro Catastro actual, con la introducción de los sistemas de contribución directa en la Corona de Aragón primero y en Castilla después. Es Felipe V quien introduce el término y la concepción moderna de Catastro, para ordenar el sistema tributario a que debe someterse Cataluña tras la Guerra de Sucesión. El sistema de Catastro que se empieza a aplicar en Cataluña es un impuesto único, directo y por ello introduce elementos de equidad y progreso que hace pensar a los gobernantes ilustrados en nuestro siglo XVIII en extenderlo al resto de los reinos que componen entonces las Españas. El Catastro de Ensenada que se implanta en los territorios de la Corona de Castilla fue el primer Catastro moderno que pretendía servir de base para implantar la denominada Unica Contribución.

En 1845 se intenta implantar, por el ministro Món, una verdadera reforma tributaria para dotar a España de un sistema fiscal moderno, pero la aplicación práctica de la reforma se llevó a cabo a través de un sistema en el que la oligarquía rural tenía todo el control, con lo que se produjeron ocultaciones masivas de la propiedad y evaluaciones irreales que impidieron la formación de un Catastro mínimamente realista. Para conseguirlo era imprescindible contar con una representación gráfica del territorio y ello sólo se consigue, al menos legislativamente, con la implantación del Catastro Topográfico Parcelario en 1906 y 1913.

Pero ésta es ya la historia más reciente de nuestro Catastro, cuyo relato se prevé forme parte del segundo volumen de esta obra que tiene el mérito de ser un trabajo de alta calidad historiográfica en un ámbito de escasa bibliografía, y donde se ha podido recoger una labor de investigación desarrollada durante años por los diversos autores que han participado en ella. Se ha llevado a cabo también una tarea de documentación y búsqueda de ilustraciones que ha permitido sacar a conocimiento público una relevante muestra de la riqueza de nuestros archivos históricos. Difícilmente hubieran podido reunirse y conjugarse en una obra de temática y sentido único, todos estos trabajos, si no es gracias a iniciativas como ésta que, afortunadamente, son cada vez más frecuentes en nuestra Administración pública.

INMACULADA CANET RIVES

Técnico de Administración Civil.

EL CATASTRO EN ESPAÑA 1714-1906 VOL. I

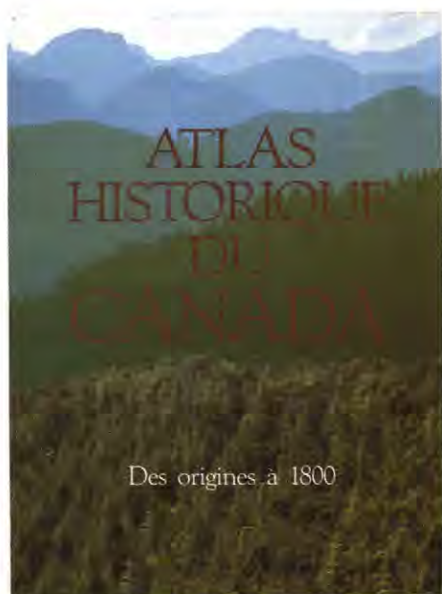


Editorial: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria. Ministerio de Economía y Hacienda. 1988.

Autor: Varios.

Formato: 24,5 x 28,5 cms. 195 págs.

**ATLAS HISTORIQUE
DU CANADA**
Vol. I. Des origines à 1800.



Editorial: Les Presses de L'Université de Montreal. 1987.
Autores: R. Cole Harris & G. J. Matthews.
Formato: 27,5 x 37 cm. 198 págs.

Este es el primer tomo de una serie de tres que, bajo el alto patronazgo del Consejo de Investigaciones en Ciencias Humanas del Canadá, abarcará el devenir histórico de este gigantesco país desde la prehistoria hasta 1981. El proyecto de la obra se venía madurando desde los años cincuenta a raíz de la publicación de las *Canadian Century Series*, pero su ejecución formal tomó cuerpo a finales de los setenta, gracias a la conjunción del esfuerzo de un equipo formado por geógrafos, historiadores y cartógrafos, que ha contado en todo momento con el entusiasta apoyo de numerosas instituciones del país.

Este primer volumen del **Atlas Histórico del Canadá**, espléndidamente impreso por la editorial de la Universidad de Montreal, de donde procede una parte sustancial de los colaboradores de la obra, se inicia con el final de la última glaciación y la subsiguiente aparición de las primeras huellas de poblamiento humano (la llamada cultura de las "puntas acanaladas") y concluye en el momento histórico en que la presencia europea en el Canadá se halla sólidamente instalada (años veinte del siglo XIX).

La obra se nuclea en torno a una colección de 69 planchas temáticas, en que se conjuga información cartográfica a distintas escalas, acompañada de gráficos, estadísticas, bloques diagrama, grabados e, incluso, reproducciones de objetos artísticos y arqueológicos. Se concibe, pues, cada plancha como un catalizador de información de variada procedencia puesta al servicio de un hilo conductor temático, que de esta forma es afrontado desde diversos ángulos y con focos de mayor o menor precisión. El citado planteamiento le da al **Atlas** un particular valor de ejemplaridad didáctica, digna de ser destacada en esta crítica, habida cuenta de que se destina a un público muy heterogéneo, con diversos niveles formativos e intereses muy dispares a la hora de aproximarse a consultar esta obra.

Las planchas se agrupan en cinco secciones, la primera de las cuales tiene carácter introductorio, dándose cuenta en ella de las fases y alternativas experimentadas por el poblamiento humano con anterioridad a la llegada de los europeos y de la difusión geográfica de las culturas y etnias que dejaron su huella en el territorio canadiense. A partir de aquí el **Atlas** se organiza según las grandes unidades territoriales en que se producen los procesos históricos: Sector atlántico, Colonia de San Lorenzo, Territorios del Noroeste. Cada colección de planchas se abre con una introducción explicativa, en que quedan planteados los grandes temas que, posteriormente, van a ser desarrollados en las planchas. Pero no se trata, en modo alguno, de la repetición en todos los casos de los mismos temas. Al contrario, se ha buscado dar particular protagonismo a cuestiones de mayor relevancia en el período y espacio regional considerados. Así, en la Región Atlántica, la pesca, como actividad dominante y responsable de la organización del poblamiento litoral y de sus actividades económicas, ha merecido la mitad de las planchas del capítulo. Como ejemplo de atinada combinación de elementos gráficos, cartográficos e informativos

citaremos la plancha dedicada a St. John, arquetipo de asentamiento comercial y pesquero de Terranova; se recoge en ella la situación del sistema portuario en 1806, fecha en que, a pesar de sus escasos cinco mil habitantes, el puerto de St. John contaba con 49 muelles, en los que operaban comerciantes y navieros grandes y pequeños procedentes de diversos puntos de las islas Británicas y de Nueva Inglaterra.

En cambio, al entrar a representar la Colonia de San Lorenzo, el énfasis se va a colocar sobre el poblamiento y la colonización de base agraria, responsable de la conformación de uno de los espacios donde más fielmente se reprodujo la vieja cultura campesina europea, desde la base jurídica y el instrumental hasta la arquitectura popular (hay una curiosa plancha dedicada a describir la casa de madera). Especial atención se prestará en esta sección a los temas demográficos, lógica si se tiene en cuenta que la cuenca del San Lorenzo fue el auténtico corazón cultural de Quebec y garante de la supervivencia del Canadá francófono, no tanto por la entidad de los contingentes inmigratorios llegados de la metrópoli, que se mantuvieron a un nivel bastante modesto, sino a unas tasas de crecimiento demográfico fuertemente expansivas. No fue casual, por ello, que junto al San Lorenzo surgieran las primeras ciudades históricas del Canadá (Quebec, 1608; Montreal, 1642), que no pasaron al principio de ser simples "avanzadillas" de la colonización francesa, si bien ya antes del siglo XVIII desempeñaron las competencias habitualmente asignadas al hecho colonial urbano (administrativas, comerciales y militares).

Las modalidades adoptadas por la expansión colonial francesa hacia el interior continental (misionera, comercial y militar) y los tipos de asentamientos de ellas derivados constituyen el elemento medular de otra sección, que, bajo el epígrafe de "Expansión hacia el Interior", se cierra con la Guerra de los Siete años, a raíz de la cual pasó a manos británicas el control político de la hasta entonces "perla" francesa en América. La última sección de este volumen, dedicada al Territorio del Noroeste, es la más abigarrada en cuanto a contenido; también entonces, como ahora, la peor conocida y menos poblada de todo el país. El poblamiento blanco se mantuvo durante este período histórico escaso y discontinuo y las actividades económicas se redujeron durante décadas a las ligadas al bosque y a la caza. En la apertura a la economía comercial de toda esta extensa región tuvo un indudable protagonismo la Compañía de la Bahía de Hudson (planchas 58 y 60). Muy vistosa es la plancha 66, donde se describe el comercio de pieles en Nueva Caledonia y Columbia Británica.

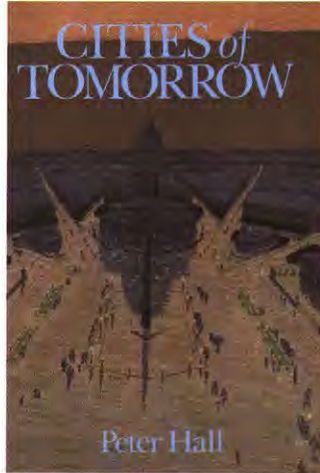
La obra concluye con la descripción en dos planchas de la situación del Canadá en 1820, una situación caracterizada por una gran diversidad que resulta de la confluencia en un territorio tan amplio de realidades étnicas, culturales y económicas muy dispares. Pueblos diferentes (indígenas, franceses e ingleses) con actividades distintas y no relacionadas viven alejados unos de otros y, a menudo, se ignoran mutuamente. El

único nexo entre ellos lo aportaba la lejana, pero eficaz tutela de la Corona británica. Para el lector especialmente interesado en algún tema concreto será de gran utilidad el apéndice bibliográfico e informativo organizado, igualmente, por secciones y planchas.

Nuestra opinión final sobre esta obra no puede por menos de ser positiva, por más que al lector español medio le resulte algo lejano y excesivamente prolijo su contenido; eso no quiere decir que el mismo alcance un alto nivel de cientificismo, pensado como está el libro para que sea accesible al lector canadiense medianamente conocedor de su país, lo que en ningún caso se puede afirmar del español, aun siendo el suyo veinte o más veces menor. Falta entre nosotros un producto bibliográfico como el que comentamos, a pesar del renovado interés por el territorio que el sistema autonómico ha despertado en las respectivas comunidades. Cuando tanta geografía de campanario antes preconizó el centralismo y ahora financian las autonomías, sería muy recomendable que alguna instancia recogiera el guante que por mediación de este libro nos llega del otro lado del Atlántico. Insistimos que no se trata de una obra para especialistas, aunque en su preparación y elaboración hayan participado figuras relevantes de la cultura espacial canadiense. Prueba de ello es la sabiduría al mismo tiempo que didáctica selección de los temas-clave y la atinada combinación entre informaciones muy heterogéneas, puestas al servicio de la comprensión global de los mismos sin por ellos descartar la profundización en matices significativos, que lejos de ocultar realidades más amplias ayudan a mejor comprenderlas en su funcionamiento profundo. Un buen ejemplo, pues, de cómo un gran territorio no tiene por qué resultar inabarcable. Con este precedente auguramos un similar resultado a los dos tomos que aún quedan por aparecer, dedicados a los siglos XIX y XX, respectivamente, y, por supuesto, al conjunto de la obra.

MANUEL VALENZUELA RUBIO

Geógrafo.
Catedrático de Geografía Humana
de la Facultad de Filosofía y Letras
de la U.A.M.



**CIUDADES DEL MAÑANA.
HISTORIA INTELECTUAL DEL
PLANEAMIENTO Y EL
DISEÑO URBANO EN EL
SIGLO XX**

*Cities of Tomorrow.
An intellectual History of Urban
Planning and Design in the
Twentieth Century*

Editorial: Basil Blackwell. Londres,
1988.

Autor: Peter Hall.

Formato: 23 x 15 cms. 473 págs.

Peter Hall trata en este libro, su última publicación, la arquitectura y el diseño urbano como el retorno a las raíces del movimiento moderno de la planificación urbana. Revela cómo Howard y Geddes, fundadores de esta planificación, inspirados en pensadores del siglo XIX, concibieron sus ideas en el extraordinario fermento de Gran Bretaña hace cien años, período de enorme intranquilidad social y de amenazas de revolución de donde surgió la idea de remediar la difícil situación de los necesitados ayudándoles a trasladarse a ciudades jardín autónomas.

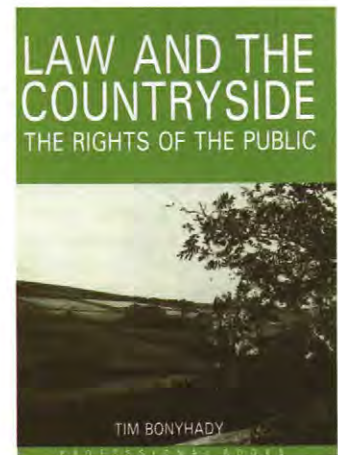
Hall investiga cómo estas y otras tradiciones, en la región, como la de la ciudad de Mumford, de los años veinte, se interrelacionan hasta fusionarse finalmente, y su coexistencia con otras tradiciones rivales, como el movimiento iniciado en ciudades como Chicago y Nueva York de la "ciudad bella", adoptada posteriormente por los dictadores totalitarios de los años treinta.

El libro de Hall mantiene que en los veinte últimos años, la ciudad de la teoría, como se enseña en las escuelas de planificación académica, se ha ido separando cada vez más de la realidad, al tratar de explicar la totalidad del fenómeno planificador como

un aspecto de las crisis del capitalismo tardío; mientras que la práctica de la planificación ha mantenido todos los preceptos tradicionales aportando una nueva noción de la planificación como desarrollo: la ciudad de la empresa.

Finalmente, Hall aduce que quizás, en el futuro, la planificación parece no haber tenido ninguna influencia en el problema fundamental que inspiró a la totalidad del movimiento hace un siglo, la existencia de una subclase urbana aparentemente permanente, descontenta y alienada, que amenaza a la sociedad mayoritaria. Los desórdenes urbanos de 1981 y 1985 tuvieron el mismo impacto que sus equivalentes de 1884 y 1887. Entretanto, la planificación ha hecho mucho por mejorar la vida a muchos de esa subclase; la pregunta ya no es la que preguntaron los primeros fabianos, ¿por qué la mayoría son pobres?, sino ¿por qué la minoría son pobres? Pero hoy como entonces no hay acuerdo sobre las causas del fenómeno, ni sobre su remedio; algunos culpan a la propia sociedad, otros a la naturaleza humana.

El libro de Hall —que, según él explica al principio, no es en modo alguno un libro de texto— parece haber sido pensado para irritar al mayor número posible de lectores potenciales. Pero, piensa Hall, al menos no se aburrirán.



**LA LEY Y EL CAMPO.
LOS DERECHOS DE LOS
CIUDADANOS**

*Law and the countryside. The
rights of the public*

Editorial: Professional Books. Oxfordshire 1987.

Autor: Tim Bonyhady.

Formato: 15 x 21 cms. 345 págs.

Cuando los juristas se ocupan de los derechos de las personas, suelen referirse a las "libertades fundamentales" o a las libertades civiles: la libertad de expresión, la libertad religiosa, etc. Cuando escriben sobre la ley del suelo, lo suelen hacer desde la perspectiva de los propietarios de suelo.

En este libro se examina un aspecto ignorado de los derechos de los ciudadanos: los derechos sobre el medio ambiente de todos los miembros de la sociedad, sean o no propietarios de suelo. El interés se centra en los derechos "positivos" de los miembros de la sociedad inglesa de disfrutar del medio ambiente, y no en sus derechos "negativos" de controlar el uso del suelo. Así pues, se trata principalmente de los derechos de acceso y disfrute que todos los miembros de la sociedad tienen sobre el "campo" inglés, término que, tanto aquí como en la legislación reciente se ha aplicado de manera amplia, incluyendo las zonas costeras y las zonas rurales del interior.

Además de estudiarse estos derechos de los ciudadanos, en el libro se examina, asimismo, la legislación que regula el acceso y el disfrute públicos del campo cuando estas actividades no se realizan según derecho. Se ha escrito no sólo para ofrecer un panorama completo de la legislación que regula el acceso y disfrute del campo, sino también porque el Parlamento y los tribunales han creado deliberadamente una serie de derechos *de facto* para los ciudadanos, al no dejar a los propietarios de tierras ningún medio práctico por el que poder denunciar ciertas interferencias con sus propiedades.

Aunque algunos de los temas que se examinan en este libro, como la legislación que regula la servidumbre de paso del público por tierras y aguas, han sido con anterioridad objeto de estudios parciales, no se ha producido hasta la fecha ningún intento de realizar un estudio completo de todos los derechos de los ciudadanos con respecto al campo. Se estudia la evolución de estos derechos y se examina el estado de la legislación actual, haciendo una crítica de sus deficiencias. Así pues, la **Ley y el Campo** está dirigido no sólo a los juristas, sino también al público en general, ya que trata de poner en claro los derechos que cada individuo tiene con respecto al campo.

El libro está dividido en tres partes. En la primera se analiza al individuo y el campo. En la segunda el capítulo 1 describe las servidumbres de paso, el capítulo 2 el derecho a pasear y el 3 y el 4 el acceso con autorización y la entrada ilegal. La tercera parte se ocupa del disfrute del campo; en sus capítulos del 1 al 11 describe todo lo que se puede encontrar en tierra y mar: el suelo, minerales, agua, aire, plantas silvestres, algas y carbón marino, animales salvajes, peces, crustáceos, objetos abandonados, ocultos y perdidos y restos de naufragios.

ALFOZ
MADRID, TERRITORIO, ECONOMÍA Y SOCIEDAD



El debate sobre las directrices
Mansu, Dupena, Antonio Estevan, Felipe Marchetti,
Eduardo Mangada, Carmen Marcos, José Luis Martín Crespo,
José Manuel Naredo, Enrique Olmedillas, Francisco Prats.
58
59

EL DEBATE SOBRE LAS DIRECTRICES

Revista Alfoz, núm. 58-59

Editorial: CIDUR.

Autor: Varios.

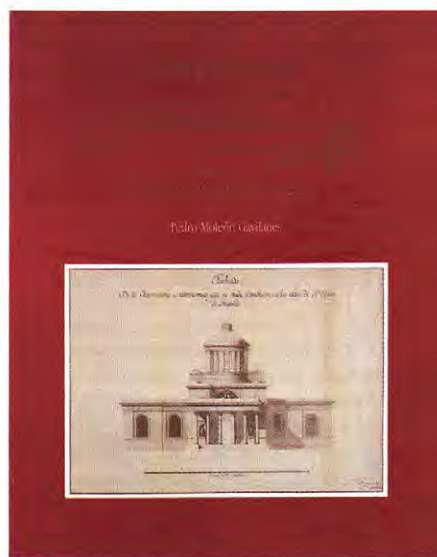
Formato: 31 x 19 cm. 122 págs.

La revista mensual ALFOZ que edita CIDUR (Centro de Investigación y Documentación Urbana y Rural) ha dedicado un número doble (58-59) a un debate, entre profesionales y políticos de sobrada cualificación, sobre las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Este monográfico empieza con una amplia entrevista con Eduardo Mangada, donde expone su filosofía sobre el tema.

Después de siete aportaciones de José Manuel Naredo, F. Machón y F. Prats, Antonio Estevan, Enrique Olmedillas, Carmen Marcos, Manuel Dapena y José Martín-Crespo, ALFOZ publica el documento que contiene las bases de las Directrices de Planeamiento Territorial.

Este documento propone un conjunto de objetivos y formas de intervención, no como construcción abstracta, sino partiendo de la situación y el proyecto que se propone para la región, tanto en cuanto a líneas de actuación como a instrumentos operativos. Como dice Eduardo Mangada, en la presentación de estas bases se plantea una propuesta de contenido de las Directrices para retomar su elaboración y hacer posible un debate concreto desde el inicio del proceso.



LA ARQUITECTURA DE JUAN DE VILLANUEVA. EL PROCESO DEL PROYECTO

Editorial: COAM.

Autor: Pedro Moleón Gavilanes.

Formato: 31 x 24.5 cm. 425 págs.

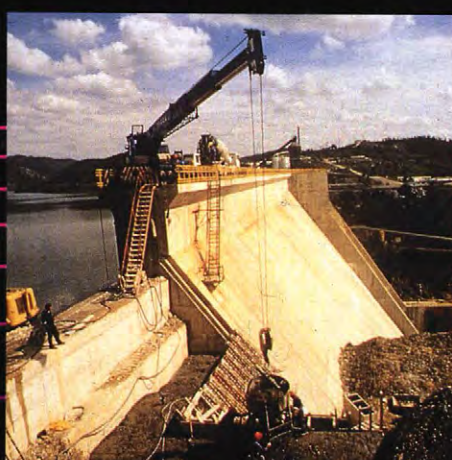
El Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid ha editado, dentro de su colección de monografías de grandes arquitectos, este libro del doctor arquitecto Pedro Moleón, presidente de la Comisión de Cultura del COAM, que tiene como finalidad el acercamiento al proceso del proyecto en ciertas obras (Museo del Prado y Observatorio Astronómico de Madrid) del arquitecto Juan de Villanueva (1739-1811). La selección se basa en las diferentes solicitudes que las caracterizan, y que se analizan en cada caso, y de entender, también, que es posible alcanzar dos vías de aportación: la de nuevos datos, hasta ahora ignorados, en aquellos temas abiertos a la investigación sobre fuentes documentales y la de una reflexión crítica que intente reconocer y añadir otros contenidos a los manifestados hasta ahora por los distintos autores (Cabello, Chueca, Sambricio...) que de ellas han tratado.

El estudio se divide en dos partes: las obras en los Sitios Reales y la obra de Villanueva en Madrid y cuenta con gran número de ilustraciones, de gran calidad.

ASLAND

La industria cementera española, con una avanzada tecnología a nivel de los principales productores mundiales, se encuentra actualmente en el segundo lugar de Europa y el séptimo en el mundo.

Desde su fundación en 1901, el Grupo ASLAND, con una capacidad de producción de 5.500.000 Tm., ocupa el primer lugar de esta industria en España, transmitiendo su tecnología y experiencia a industriales de todo el mundo en operaciones de asistencia técnica.



ASLAND
Sociedad Anónima

Orense, 81 - 28020 Madrid - España - Tel.: 455 11 74 - Telex: 22705 - Fax.: 2790525

SERIE

HOTELLERIE



*Las
cromadas
especiales*



Solicite información a:

Inda España, S. A.
Azufre, s/n. Tel. (91) 656 64 30
Torrejón de Ardoz. 28850 Madrid

Bel Aqua, S. A.
Avda. Cervantes, s/n. Polígono Azbarren
Tels. (94) 449 52 00-449 51 54
48970 Basauri. Vizcaya

Cymsa
París, 127. Tel. (93) 322 32 11
08036 Barcelona

Auditorio de Galicia

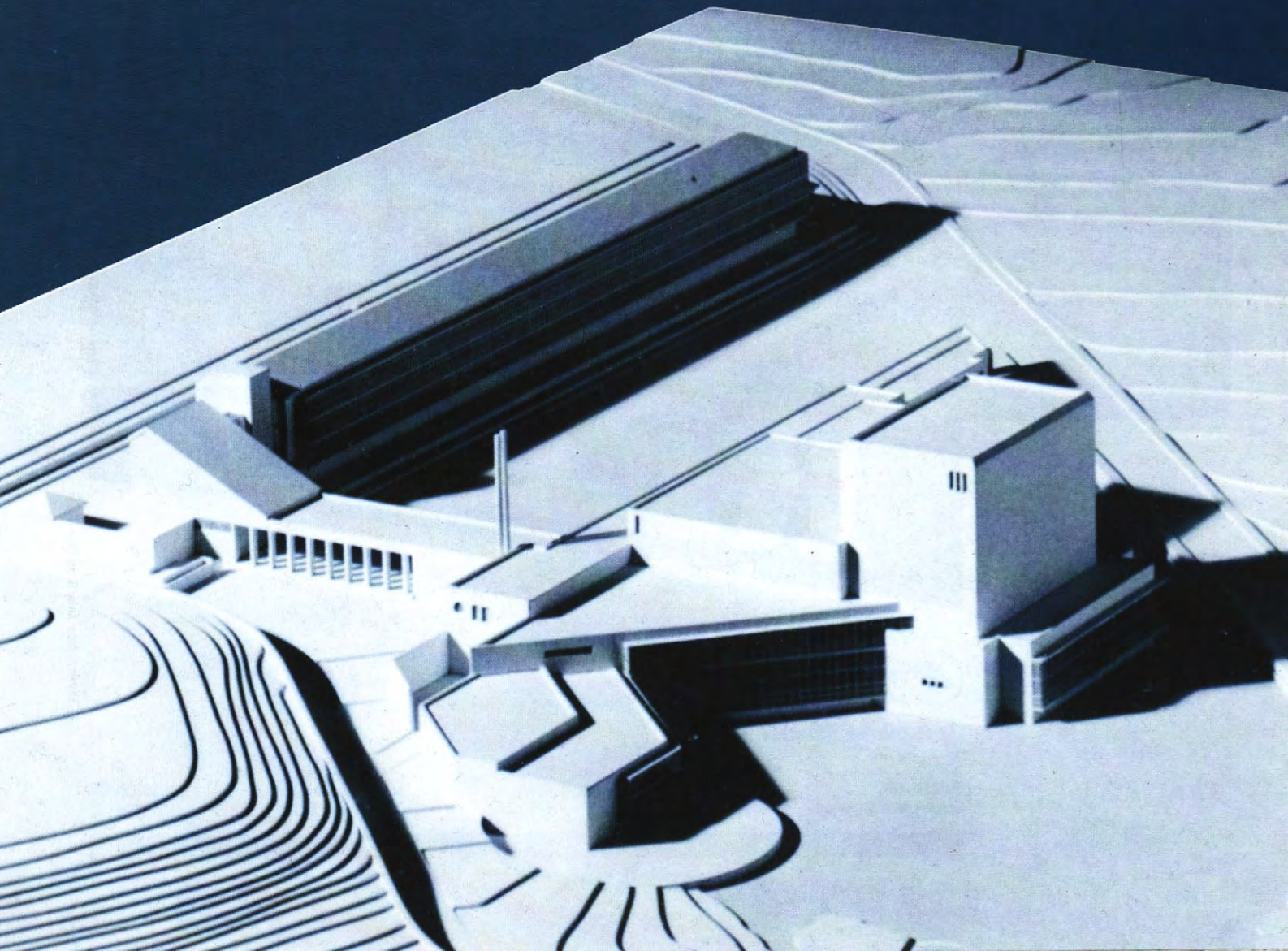
Santiago de Compostela

■ PALACIO DE MÚSICA, TEATRO, CONGRESOS Y EXPOSICIONES ■

■ Sala de Conferencias ■ Sala para 1.000 Espectadores ■ Sala para 400 Espectadores ■ Salas de Exposiciones ■

■ 4.500 m² de superficie ocupada ■ 8.000 m² de superficie a construir ■

■ Inauguración: Otoño de 1989 ■



Placas RELON, para no dejar nada al descubierto.



Gracias a su gran poder aislante, duración, luminosidad y ligereza, la placa RELON es idónea para cubrir gasolineras, garajes, estacionamientos, así como todo tipo de marquesinas y cubiertas residenciales.

Fabricada a partir de la resina de poliéster y reforzada con nylon y fibra de vidrio, la placa RELON es líder indiscutible de las cubiertas del mercado por su gran capacidad difusora de luz, su alto poder aislante de las temperaturas externas y humedad así como su ligereza y gran resistencia mecánica.

Escoja entre la amplísima gama de formas, perfiles, espesor, tonalidad y dimensiones el tipo de placa que más se ajusta a sus necesidades.



RELÓN®

Fabricado por:



Distribuido por: **SEIESA, S.A.**

28046 MADRID
Edificio Ederra (Centro Azca)

Pº de la Castellana, 77
Tel. (91) 397 20 00

08028 BARCELONA
Galileo, 303 - 305 - Tel. (93) 322 21 52

TEJAS CERAMICAS

OFICINAS CENTRALES :

FABRICAS:

ALICANTE
Plaza de España, 5
Tf. (96) 520 12 00
Teléx: 66227 BJAL E

MADRID. Torrejón de Ardoz
Avenida de la Constitución, 1
Tf. (91) 675 13 34-675 01 67
Teléx: 45384 FRBM E

VALENCIA (TYLMESA). Llíria
Ctra. de Llíria a Pedralba, Km. 3,2
Tf. (96) 278 07 62

ALICANTE
Ctra. de Ocaña, Km. 2
Tf. (96) 528 50 33-528 52 76



**FRANCISCO
RAMON
PORJA S.A.**

COLABORACIONES

Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista Urbanismo-COAM constituya un vehículo de difusión de la actividad urbanística del arquitecto, así como un instrumento de participación de la sociedad en general en las cuestiones urbanísticas tratadas, se establece el siguiente cauce para la publicación de artículos, planes y proyectos.

Las personas interesadas en la publicación de trabajos sobre cuestiones urbanísticas (artículos, planes o proyectos) en la Revista Urbanismo-COAM, remitirán previamente a la Redacción, debidamente cumplimentadas, las fichas habilitadas al efecto (una por trabajo).

Dependiendo del contenido temático elegido para cada número, la Redacción de la Revista hará, a partir de las fichas disponibles, una primera selección de trabajos de posible publicación y solicitará directamente de sus autores el envío de los mismos.

Examinados directamente los trabajos inicialmente solicitados, el equipo director realizará una selección final, de acuerdo exclusivamente con criterios de calidad e interés del trabajo, en relación con el contenido específico del número.

Los temas monográficos elegidos para los próximos números correspondientes al año 1989 son:

- El Plan General de Madrid: cuatro años después.
- ¿Hacia dónde va el planeamiento regional?

Los lectores que deseen aportar su opinión sobre el contenido de cada número publicado o alguno de sus artículos, podrán hacerlo dentro de la sección "Punto de vista", remitiendo directamente a la Redacción sus comentarios.

SUSCRIPCIONES

Deseo suscribirme a la revista **urbanismo** COAM por el período de 1989.
CUOTA DE SUSCRIPCION (núms. 7, 8 y 9): 5.000 Ptas., IVA incluido.
EJEMPLARES ATRASADOS: 1.500 Ptas./ejemplar, IVA incluido.

Forma de pago:

- ☐ Cheque nominativo adjunto a COAM-REVISTA URBANISMO
- ☐ GIRO POSTAL A NUESTRAS OFICINAS

SUBSCRIPTION ORDER

Please subscribe me on receipt of this order for a period of:

- ☐ ONE YEAR (3 issues-subscription) price 6.500 Ptas.

I'm including my cheque/postal order payable to COAM-REVISTA URBANISMO

urbanismo
COAM

Designers:

Gae Aulenti
Mario Bellini
Cini Boeri

Achille Castiglioni
Gianfranco Frattini
Gregotti Associati

Vico Magistretti
Sottsass Associati
Marco Zanuso

SUSCRIPCIONES

NOMBRE / NAME: _____

PROFESION / PROFESSION: _____

DOMICILIO / ADDRESS: _____

LOCALIDAD-PROVINCIA / CITY-STATE: _____

CODIGO POSTAL / POSTAL CODE: _____ PAIS / COUNTRY: _____

FIRMA / SIGNATURE: _____

FECHA / DATE: _____

COLABORACIONES

TITULO O TEMA BASICO OBJETO DEL TRABAJO, PLAN URBANISTICO, PROYECTO URBANO O ARTICULO _____

Nº DE PAGINAS MECANOGRAFIADAS _____

Nº DE ILUSTRACIONES EN BLANCO Y NEGRO _____

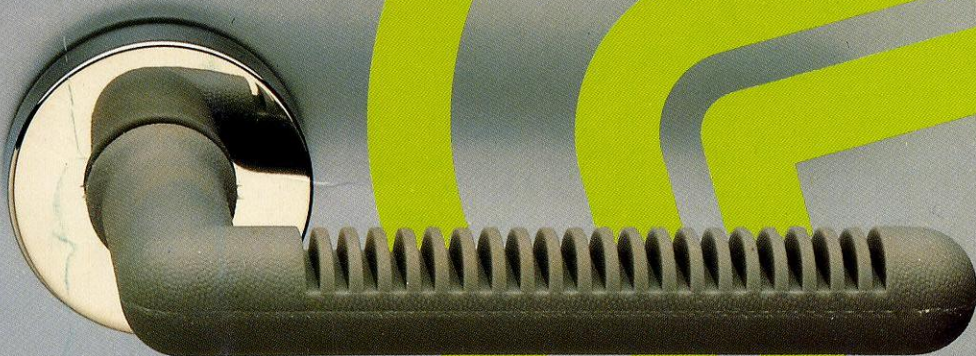
Nº DE ILUSTRACIONES EN COLOR _____

NOMBRE _____

PROFESION _____ LOCALIDAD _____

DOMICILIO _____ TELEFONO _____

SI ES ARQUITECTO, COLEGIO AL QUE PERTENECE _____ Nº COLEGIADO _____



Fusital

SERIE DUE Z
Design Marco Zanuso

• EL PICAPORTE •

- 28036 **MADRID** • Paseo de la Habana, 33 • (91) 457 38 27
28005 **MADRID** • Mercado Puerta de Toledo. Local 4325 • (91) 265 53 77
28220 **MAJADAHONDA** (Madrid) • Real Alta, 7 • (91) 638 89 98
30001 **MURCIA** • Plaza Romea, 6 • (968) 21 62 04
06001 **MERIDA** • Avda. Extremadura, 1 • (924) 31 97 07 • 32003 **ORENSE** • (SIDESE) Curros Enríquez, 41-Bajo • (988) 23 05 93 • 07011 **PALMA DE MALLORCA** • (LARES) Pascual Ribot, 18 • (971) 45 46 16
20003 **SAN SEBASTIAN** • Boulevard, 12 • (943) 42 15 70 • 41011 **SEVILLA** • Virgen del Valle, 71 • (954) 27 13 62
46004 **VALENCIA** • Cirilo Amorós, 5 • (96) 351 76 01 • 50008 **ZARAGOZA** • San Vicente Mártir, 23 • (976) 22 65 43
48011 **BILBAO** • Alameda de Urquijo, 53 • (94) 431 40 89 • 03003 **ALICANTE** • Pintor Aparicio, 38 • (96) 512 40 80
33004 **OVIEDO** • Asturias, 18 • (985) 23 77 23
22003 **HUESCA** • Rector Srichard, 1 • (974) 22 76 30
06005 **BADAJOS** • (DEREYCON) Avda. Santa Marina, 11 • (924) 24 07 51
39010 **SANTANDER** • Prolongación de Floranes, 63 • (942) 23 65 27
15705 **SANTIAGO DE COMPOSTELA** • Rua das Hortas, 4 • (981) 56 63 91
15004 **LA CORUÑA** • Alfredo Vicenti, 40 • (981) 27 33 90
26005 **LOGROÑO** • BC de la Guardia Civil • (941) 20 11 72

ARCON

- 08029 **BARCELONA** • Roselló, 21 • (93) 322 92 57
17002 **GERONA** • Emili Grahit, 18-20 • (972) 21 52 44
43202 **REUS** • Avda. Doctor Vilaseca, 15 • (977) 34 55 49