Capítulo 1

La ciudad, un espacio heredado

Conceptos

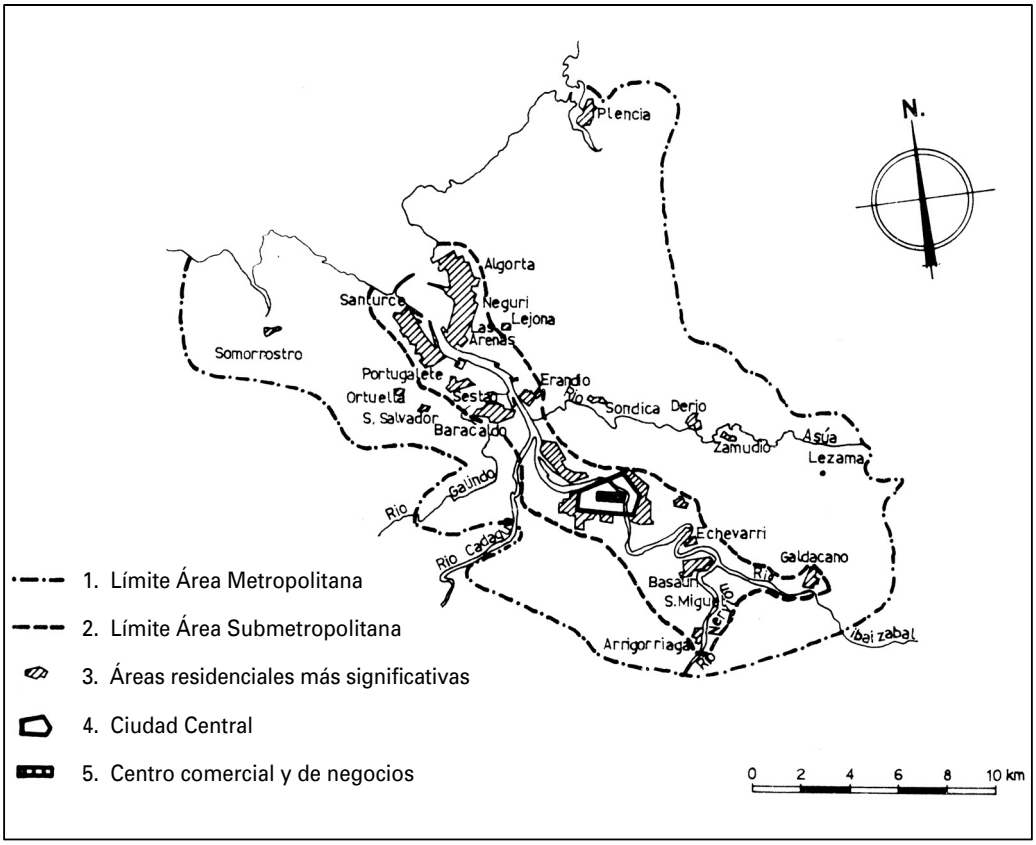
Área metropolitana: Es un término que se aplica para definir territorios muy urbanizados. Las áreas metropolitanas son el resultado de procesos de concentración de la riqueza y de la población en las ciudades, primero en las aglomeraciones principales, y después, por un proceso de generalización de las dinámicas actuales de urbanización, en la mayoría de las ciudades, si bien siempre en la medida y proporción que corresponde a cada una de ellas en la escala de las jerarquías urbanas en las que se insertan.

El área metropolitana incluye un núcleo principal, una ciudad expansiva, y las localidades de su entorno (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Sevilla son algunos ejemplos). Siempre, el volumen de población es muy importante, las relaciones funcionales que se generan entre los asentamientos que la integran son complejas, y los flujos pendulares por razones de trabajo entre sus diferentes lugares son muy intensos.

Dentro del área metropolitana, la red de transportes está muy desarrollada para facilitar las relaciones interiores. La utilización del suelo desde los puntos de vista morfológico, social y funcional decrece desde el centro a la periferia según un gradiente de intensidad inversamente proporcional a la distancia. Los poderes públicos conceden personalidad administrativa al área metropolitana y dotan a sus organismos de capacidad de gestión para resolver los problemas derivados de la complejidad de su funcionamiento.

El término área metropolitana fue acuñado en Estados Unidos en 1910 para designar zonas muy pobladas y urbanizadas bajo el control de una ciudad central. En España, el concepto de área metropolitana fue introducido en los años sesenta. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1963 creó el área metropolitana de su aglomeración, incorporando a ella los municipios más próximos con la finalidad de coordinar el planeamiento del territorio y mejorar los elementos operativos comunes. La Ponencia de Desarrollo Regional del III Plan de Desarrollo (1972-1975) delimitó a su vez 25 áreas metropolitanas en España a efectos de desarrollo económico.

Tras la aprobación de la Constitución de 1978, las competencias de las corporaciones metropolitanas fueron asumidas por las comunidades autónomas, provocando su desaparición como entidades administrativas y de gestión. Hoy, el término de área metropolitana se mantiene en España para designar, tal como se ha señalado, un espacio muy urbanizado que está integrado desde el punto de vista funcional por una localidad principal y los núcleos de menor tamaño que existen dentro de su área de influencia más próxima. En la actualidad, prácticamente todas las ciudades han desarrollado áreas metropolitanas funcionales, de mayor o menor tamaño, de acuerdo con el rango poblacional y siempre de carácter espontáneo como consecuencia de los procesos de suburbanización y contraurbanización generalizados a partir de los años ochenta del pasado siglo.



FUENTE: M. Ferrer y A. Precedo (1977).

Figura 1.1. Área metropolitana de Bilbao.

Asentamientos informales: En todas las ciudades de los países no industrializados y en los suburbios de las de los países desarrollados, existen barrios de alojamientos precarios que reciben nombres distintos: «bidonvilles» en Francia y en el norte de África, «favelas» en Brasil, «ranchos» en Venezuela, «villas miseria» en Argentina, «chabolas» en España, «callampas» en Chile, etc.

Todos los asentamientos marginales presentan características análogas. Se levantan de manera espontánea y sin ningún título de propiedad sobre suelos públicos o privados, con frecuencia sobre suelos peligrosos por sus localizaciones (cauces de ríos, zonas de inundación, torrentes, laderas poco consolidadas, proximidad de instalaciones industriales, depósitos de combustibles, etc.), por lo que no son raras las catástrofes provocadas por riesgos naturales o factores humanos: inundaciones, deslizamientos de tierras, accidentes de instalaciones industriales. Generalmente, no existe ningún tipo de infraestructura sanitaria, no hay acceso a los sistemas normales de abastecimiento de agua y alcantarillado, la energía eléctrica se obtiene de forma ilegal mediante el simple enganche a los tendidos de alta tensión que pueda haber en la zona. Los alojamientos se construyen con los materiales más inverosímiles, a menudo aprovechados de obras de derribo o recogidos en la calle: cartones, chapas, tejas, latas, maderas, etc.

Los problemas planteados por los barrios de hábitat en precario determinan la intervención de los poderes públicos para su erradicación. El Plan de Urgencia Social para Madrid de 1957 tuvo como objetivo la desaparición del chabolismo que había surgido por entonces en su periferia, sobre todo entre las carreteras de Valencia y de Toledo. Resultado de las actuaciones encaminadas a proporcionar viviendas sociales y a erradicar el chabolismo entre 1941 y 1963, fueron en España los *«poblados dirigidos»,* los *«poblados de absorción»* y las *«unidades vecinales de absorción»* (UVA), los dos últimos concebidos con carácter provisional.

Los procesos más recientes de inmigración extranjera, vinculados a la globalización, originan nuevos asentamientos marginales en las inmediaciones de las ciudades españolas, con la diferencia de que la precariedad es mucho mayor que la del chabolismo de los años cincuenta. Los núcleos de chabolismo de entonces, creados por gentes del campo que acudían en masa a las principales ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao...) en busca de trabajo y de mejores oportunidades de vida, estaban integrados por viviendas de autoconstrucción de una sola planta. Construidas generalmente en ladrillo y a menudo encaladas, se levantaban en una noche para burlar la prohibición de edificar en terrenos agrícolas. La mayoría de las veces surgían en suelos no calificados de urbanos pero mediante sistemas de compraventa a sus propietarios. Con el paso del tiempo y por la fuerza de los hechos consumados, la administración se veía obligada a recalificar los suelos otorgándoles la categoría de suelo urbano.

Los barrios madrileños de chabolas del Pozo del Tío Raimundo, de Entrevías, de la meseta de Orcasitas, etc., como los de tantas otras localidades españolas, actuaron como auténticos frentes pioneros de urbanización en las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado. La tipología de las construcciones recordaba las viviendas rurales que los inmigrantes dejaban en sus lugares de origen. Ahora, los nuevos asentamientos marginales responden en su forma y características más al significado literal de la palabra francesa, «bidonville»; son poblados de latas, compuestos por construcciones extremadamente precarias que se levantan en las periferias urbanas con materiales muy endebles: cartones, chapas, tableros de madera y plásticos.

Barbechos urbanos: Se denomina barbechos urbanos a suelos ocupados por usos poco intensivos en periferias urbanas antiguas (usos agrícolas, industrias, cuarteles, instalaciones ferroviarias...). El crecimiento de la ciudad los deja en posiciones centrales y las actividades que se desarrollaban en esas localizaciones cesan, sus instalaciones se tras-

ladan a nuevas periferias y los suelos permanecen vacantes a la espera de usos más intensivos (residenciales o terciarios).

En Toledo, el espacio correspondiente a la Vega Baja, dentro de una de las zonas de protección de paisaje delimitadas por las «Instrucciones de la Dirección General de Bellas Artes» en 1965, está en vías de profunda modificación tras haberse aprobado la urbanización de la zona por el Ayuntamiento. Lo que antes era espacio no edificable por formar parte de una de las zonas de protección de paisaje y de seguridad por la proximidad a las instalaciones militares de la antigua Fábrica de Armas, hoy desaparecidas, se ha convertido en un «barbecho urbano», a la espera de su transformación en suelo residencial que supondrá la pérdida de una de las perspectivas más hermosas de la ciudad (Zárate, M. A., 2002).

En Madrid, las instalaciones ferroviarias e industriales situadas al sur de la ciudad también han actuado durante casi un siglo como «barbecho urbano», en la práctica hasta su reciente urbanización pasando a formar parte del denominado «Pasillo Verde». El espacio comprendido entre las estaciones de Delicias y Atocha, con la calle Méndez Álvaro como eje estructurante, también es un buen ejemplo de «barbecho urbano» durante el periodo comprendido entre el cierre y traslado de muchas de las industrias que aquí se localizaban hasta los años ochenta y su transformación en una zona donde se combinan oficinas, servicios en uso exclusivo o mixto, usos residenciales y ciertos usos industriales modernos (Zárate, M. A., 2003). El final de la calle Méndez Álvaro y sus inmediaciones se configuran como un nuevo eje de actividad dentro de la ciudad, complementario al eje terciario de La Castellana/Campamento. Este espacio se extiende desde la Glorieta de Atocha, a través de Méndez Álvaro y el Paseo de las Delicias, hasta la N-IV, la antigua salida de la carretera de Andalucía, ahora transformada en vía urbana. Cerca de la M-30, se ha emplazado la nueva estación sur de autobuses y se ha construido un enclave terciario de alta densidad que ha sido planteado, en cierto modo, como contrapunto en el sur de lo que el complejo AZCA representa en el norte.

Barrios obreros de la ciudad industrial: Los ensanches del siglo XIX fomentaron la formación de barrios obreros de carácter espontáneo al otro lado del espacio reservado para ellos, ya que fueron incapaces de proporcionar suelo barato para la construcción de viviendas sociales.

En Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, lo mismo que en otras aglomeraciones industriales, los barrios obreros de finales del siglo XIX y principios del siglo XX surgieron fuera de los espacios reservados para ensanches planificados, generalmente crecieron a lo largo de las vías de acceso, por donde discurrían líneas de tranvía y en las inmediaciones de los asentamientos industriales. Los mecanismos de urbanización que dieron origen a estos barrios fueron parecidos en la mayoría de las ciudades. Los propietarios de suelos rurales parcelaban espontáneamente sus tierras y las vendían a los inmigrantes que acudían a las ciudades en busca de trabajo y de nuevas expectativas de vida. De este modo fueron apareciendo multitud de lo que en el urbanismo madrileño se denominan «unidades espontáneas de parcelación». El deseo de los propietarios rurales por obtener el máximo beneficio de la venta de sus tierras determinó un nuevo parcelario y una urbanización fuera de toda normativa, donde el único criterio fue convertir en edificable la mayor superficie y dejar para viales la menor proporción de terreno posible.

La fuerte industrialización de España a partir de mediados del siglo XX reprodujo con más intensidad que en los periodos anteriores la formación de barrios obreros en las periferias urbanas y en las vías de acceso. Estos barrios surgieron unas veces de manera espontánea y otras de forma planificada, en el marco de los Planes Generales de Ordenación Urbana que tuvieron que adecuarse a la Ley del Suelo de 1956, y de actuaciones urgentes a cargo de la iniciativa pública para resolver los problemas de alojamiento que proporcionaba el éxodo rural masivo. A partir de los años setenta, muchos de estos barrios han sido objeto de importantes actuaciones de remodelación urbana, junto con zonas de antiguo chabolismo. En este sentido, la intervención más espectacular ha correspondido a la denominada «Operación de Remodelación de Barrios de Madrid», que afectó a unos 30 barrios, unas 800 hectáreas de superficie y un total de 38.590 viviendas, con una inversión que superó los 200.000 millones de pesetas de 1985 (Vinuesa, J., Sánchez-Fayos, T., Oliete, A., 1986).

Centro histórico: Los centros históricos o también denominados cascos históricos constituyen las zonas más antiguas de las ciudades, concentran tramas urbanísticas y características de construcción que reflejan los diferentes modelos de ciudad que se han sucedido a través del tiempo según las distintas estructuras de los sistemas productivos, políticos e ideológicos que ha habido. Los centros históricos son los elementos actuales de mayor interés del interior de nuestras ciudades por la riqueza de su patrimonio arquitectónico y urbanístico, por sus valores educativos y convivenciales para el conjunto de la sociedad y por la importancia de los procesos de cambio social y funcional que se producen actualmente en ellos.

España e Italia son los países del mundo que poseen mayor número de asentamientos merecedores de normas de protección legal por la riqueza y variedad de su patrimonio cultural. Más de 300 localidades españolas gozan de la calificación de *«Conjunto Histórico-Artístico»* y cada vez es mayor el número de núcleos urbanos que recibe la consideración de *«Ciudad Patrimonio de la Humanidad»* por la UNESCO. Desde los años setenta del pasado siglo, aumenta la sensibilidad de la sociedad por la conservación y recuperación de los centros históricos.

La delimitación de los centros históricos varía a través del tiempo y de unas ciudades a otras. En un principio, los centros históricos eran identificados exclusivamente con los cascos medievales o, en cualquier caso, con los recintos más antiguos existentes en cada ciudad. Posteriormente, se incluyeron las ampliaciones barrocas del siglo XVIII y los ensanches del XIX. Por último, también forman parte de la calificación legal que se aplica a estos espacios, las colonias ciudad jardín de principios del siglo XX, las colonias de casas baratas de los años veinte y treinta, y tipologías asociadas a las actuaciones de la *«Dirección General de Regiones Devastadas»* en la década siguiente al final de la Guerra Civil española.

La globalización y el modelo de producción posfordista introducen dinámicas nuevas de utilización del suelo y de cambio social que repercuten en el funcionamiento y problemática general de los centros históricos. La administración, los agentes sociales y los responsables de la planificación urbana se ven obligados a dar respuestas cotidianas a nuevos desafíos para garantizar la conservación del patrimonio cultural e histórico acumulado en nuestras ciudades. Actualmente, se imponen en todas las ciudades estrategias de intervención urbanística capaces de hacer compatibles la conservación y la recupe-

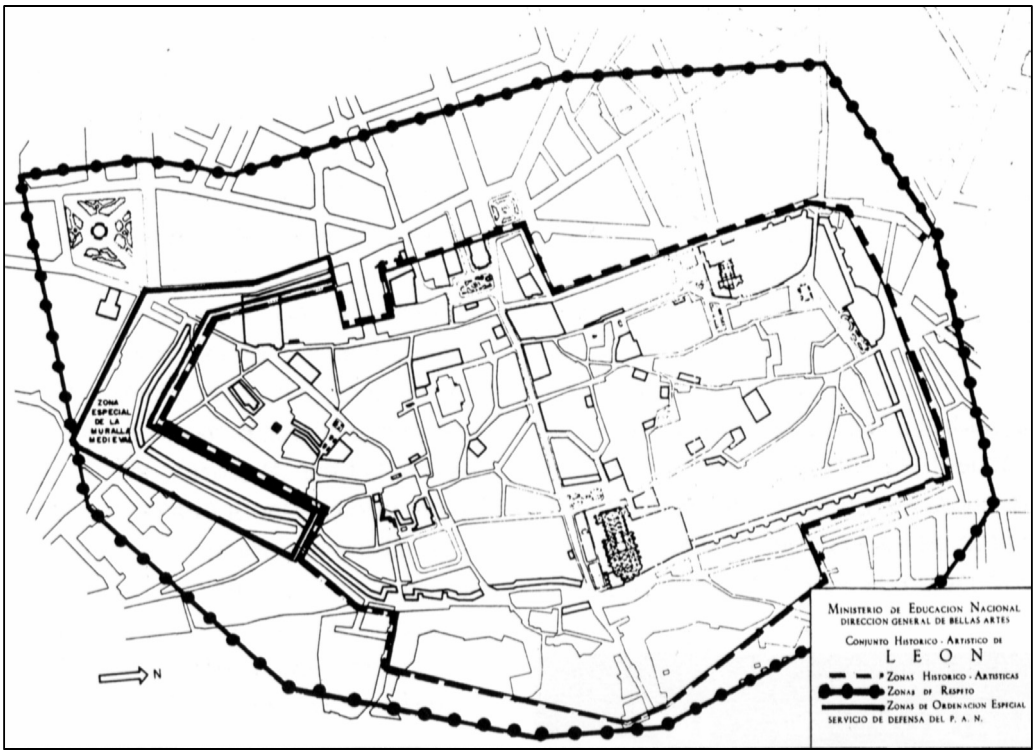


Figura 1.2. Centro Histórico de León.

ración del patrimonio heredado. Con esa finalidad, se defienden criterios de sostenibilidad y la necesidad de crear condiciones de calidad de vida para sus residentes acordes con las exigencias de los tiempos actuales.

Cinturón de expansión: Es un término acuñado para definir las áreas de expansión urbana que surgen por la desaparición de *«líneas de fijación»* que por razones muy variadas impidieron el crecimiento de la ciudad en una determinada dirección durante mucho tiempo.

En la mayoría de los casos, los ríos, la orilla del mar, ciertas formas de aprovechamiento económico del suelo y calificaciones legales de usos del suelo, como pueden ser las declaraciones de *«zonas verdes»*, *«espacios naturales protegidos»* o *«zonas de protección de paisaje»*, han actuado como freno y obstáculo al crecimiento de las ciudades en determinadas direcciones.

Con el paso del tiempo, cuando las necesidades de expansión urbana han sido más acuciantes y los avances tecnológicos en la construcción lo han permitido, muchas de las barreras físicas o de cualquier otro tipo que han dificultado o impedido la construcción, han terminado por desaparecer. En su lugar han surgido barrios y zonas nuevas. Las líneas de fijación dan entonces pasó a *«cinturones de expansión»,* utilizando la terminología propuesta para estos dos elementos estructurales del plano de la ciudad por M. G. R. Conzen en 1960.

Ciudad funcional: El deseo de solucionar los problemas de la *«ciudad industrial»*: hacinamiento de gran parte de la población en barrios insalubres, mezcla de industrias y asentamientos residenciales, congestión de tráfico, motivó en el siglo XIX diferentes alternativas entre las que destacan: el *«utopismo reformista»*, que propugna la creación de ciudades nuevas en respuesta a una realidad que se considera injusta y que se quiere modificar; los *«proyectos higienistas de ciudad jardín»* de Ebezener Howard y Arturo Soria y Mata, que propugnan el acercamiento del campo a la ciudad; los *«programas de reforma interior»*, como los de París de Haussmann y los de apertura de «grandes vías» en muchas ciudades, y los *«planes de ensanche»*, como los de Barcelona (1859) y Madrid (1860).

En el siglo XX, Gropius y Le Corbusier son artífices de nuevas soluciones a través de propuestas que configuran el modelo de la denominada *«ciudad funcional»*. La estructura urbana que se propone debe responder a criterios de eficacia capaces de resolver los problemas heredados del pasado y satisfacer las necesidades de los agentes sociales que intervienen en la construcción y uso de la ciudad. Le Corbusier se inspira en la especialización en las tareas y en la división del trabajo que imperan en la producción industrial para propugnar un modelo de ciudad en el que cada una de sus funciones ha de ocupar zonas espacialmente diferenciadas y segregadas de acuerdo con sus necesidades. La función residencial, los usos industriales, las actividades comerciales y de ocio ocuparán zonas específicas. La relación entre ellas se asegura mediante vías rápidas de circulación que facilitan la utilización del automóvil privado y de los transportes colectivos. La circulación rodada y la circulación peatonal también se separan para evitar inconvenientes y situaciones de interferencia entre ellas.

La trama compacta del pasado, en el caso de la ciudad del siglo XIX basada fundamentalmente en la manzana cerrada, donde la edificación ocupa todos y cada uno de los frentes de la parcela que existen entre calles, es sustituida por el *«orden abierto»* u *«open planning»,* por la concentración de los edificios en bloques y torres que dejan el resto de la parcela como espacio libre para zonas verdes y equipamientos colectivos: colegios, iglesias, centros culturales, estacionamientos, etc.

Le Corbusier también defiende la construcción de los edificios sobre pilares de hierro y hormigón, dejando diáfana la planta del nivel de calle para facilitar física y visualmente la prolongación del campo, del verde por el interior de la ciudad. De esta manera se podría llevar a cabo la idea de lo que él denomina la *«ciudad verde»,* la ciudad que prolonga por el interior del espacio construido las superficies verdes del campo.

La *«ciudad verde»* quiere dar un paso más respecto al modelo de *«ciudad jardín»* propuesto por Ebezener Howard y Arturo Soria Mata a finales del siglo XIX, que pretendía la aproximación del campo a la ciudad como principal instrumento para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la «ciudad industrial» y permitirles escapar de los horrores de aquella ciudad que también era calificada de «ciudad de la muerte» por la elevada mortalidad existente en su interior. El hacinamiento de la población en barrios insalubres, la polución del aire por el humo de las fábricas y la contaminación de las aguas por los vertidos industriales y urbanos eran importantes causas directas o indirectas de enfermedades que provocaban elevadísimas tasas de mortalidad.

Una última característica de la *«ciudad funcional»* es la introducción del viario jerarquizado. Frente a la regularidad del viario existente en la cuadrícula de los ensanches, ahora cada polígono u área residencial dispone de su propia red viaria. Vías principales

facilitan a la circulación rodada el acceso y la conexión con otros barrios y otras zonas de usos del suelo, y vías secundarías hacen posible la llegada de los residentes mediante la utilización de su propio a vehículo a las puertas de su casa o, en todo caso, a las inmediaciones de su vivienda.

La publicación de la Carta de Atenas y los Congresos de Arquitectura fueron los caminos de difusión del modelo de ciudad funcional. El planeamiento oficial asumió en todo el mundo este modelo. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1929, elaborado por los arquitectos Zuazo y Jansen, es una aplicación temprana del esquema funcional a la organización de la ciudad, con un gran centro, constituido por la ciudad heredada, y un anillo de satélites industriales y residenciales separados por un cinturón verde.

Las necesidades de reconstrucción de las ciudades europeas y de crear abundante suelo urbano para hacer frente al fuerte crecimiento urbano posterior a la Segunda Guerra Mundial, vinculado a un intenso éxodo rural, propagaron el modelo funcional a través del planeamiento oficial. Hubo que esperar a los años setenta del siglo pasado para que este modelo de ciudad fuera cuestionado por el planeamiento más reciente. La crítica ha corrido a cargo, sobre todo, del denominado *«planeamiento de la austeridad»*, que tachó la ciudad funcional de despilfarradora por su carácter extenso y su excesiva zonificación, lo que repercute, entre otras cosas, en un consumo muy elevado de energía y en una segregación social que origina tensiones, marginación y exclusión social.

Ciudad industrial: La industria fue el principal factor de urbanización desde la segunda mitad del XIX a los años setenta del pasado siglo. Las ciudades industrializadas concentraron los mayores crecimientos de población durante ese periodo, ocuparon los primeros lugares de la jerarquía urbana y sus paisajes experimentaron una gran transformación.

La revolución industrial introdujo la fábrica en la ciudad y provocó una afluencia masiva de campesinos hacia ella en busca de puestos de trabajo. Las nuevas formas de producción, los nuevos sistemas de transporte, el éxodo rural y el espectacular aumento de la población desde principios del siglo XIX originaron un modelo de ciudad diferente al que había existido hasta entonces. Muchas ciudades se convirtieron en centros fabriles y centros neurálgicos de comunicaciones, favorecidas por la construcción del ferrocarril, la introducción de los barcos de vapor y la acumulación de capitales.

Las ciudades industriales del siglo XIX crecieron de forma espectacular, los lugares de trabajo (las fábricas) y de residencia (barrios burgueses y proletarios) se separaron gracias a los sistemas de transporte colectivos que por primera vez hicieron posible los desplazamientos a grandes distancias. La forma urbana empezó a hacerse extensa, los asentamientos urbanos perdieron la escala humana y se convirtieron en aglomeraciones. A la vez, las ciudades se hicieron devoradoras de vidas por la falta de higiene, las malas condiciones ambientales y la densificación de los espacios construidos de las nuevas clases trabajadoras. Las «corralas» madrileñas o las «ciudadelas» asturianas son algunos ejemplos de los hábitats residenciales urbanos vinculados a la revolución industrial dentro de las ciudades, mientras que en las periferias proliferaban también formas variadas de asentamientos espontáneos, generalmente apoyados en las vías de acceso y en las líneas de tranvías.

La necesidad de controlar el crecimiento de la ciudad industrial y el deseo de resolver los posibles conflictos sociales dentro de la ciudad en general impulsaron también la planificación y la legislación urbanística a partir de mediados del siglo XIX. Los ensanches de población (Madrid y Barcelona entre ellos) y las grandes reformas interiores (como las de París y Viena) fueron las principales respuestas desde la planificación urbana a las contradicciones y conflictos generados por la ciudad industrial. El plano en cuadrícula, la edificación en manzana y las grandes vías interiores mejoraron las condiciones medioambientales, la movilidad ciudadana y la calidad de vida de la población.

Por otra parte, el deseo de superar la contradicción dialéctica campo-ciudad, acentuada por el modelo de ciudad-industrial, justificó también los proyectos higienistas que pretendían facilitar el contacto con la naturaleza y mejorar las condiciones de alojamiento de las clases trabajadoras. En España, estos ideales se plasman por primera vez en la Ciudad Lineal de Madrid (1895), de Arturo Soria y Mata, y en las numerosas colonias del tipo «ciudad jardín» que se construyeron en la mayoría de nuestras ciudades al amparo de las Leyes de Casas Baratas (1908, 1911 y 1921).

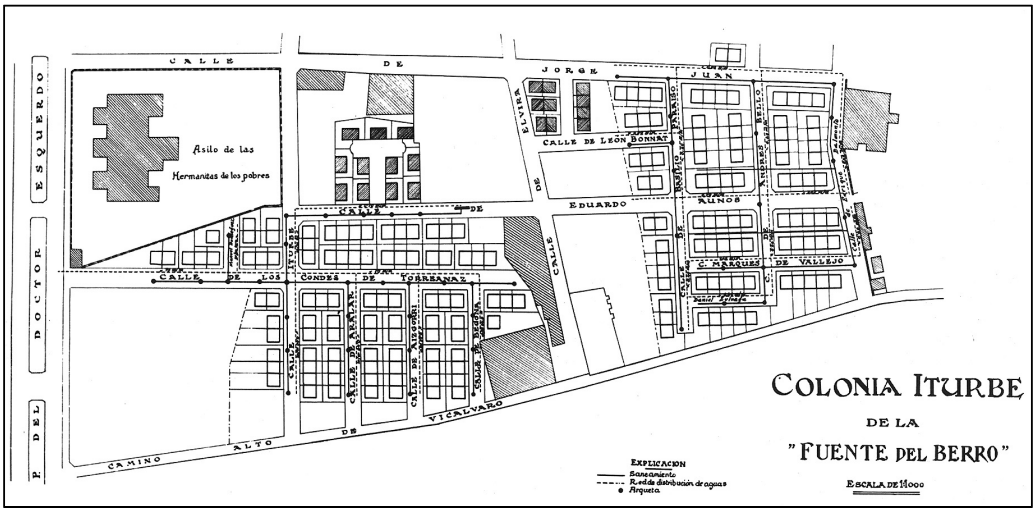


Figura 1.3. Colonia de Casas Baratas, Fuente del Berro e Iturbe en Madrid.

Ya en el XX, las propuestas de planificación urbana del funcionalismo, asociadas a los planteamientos de Le Corbusier y Gropius, luego difundidos y generalizados por la Carta de Atenas, representan el modo más completo de dar respuesta a las exigencias espaciales de la ciudad industrial de este siglo, de la ciudad vinculada a la industria fordista. En España, la Ley del Suelo de 1956 y los Planes Generales de Ordenación Urbana difundieron el modelo funcional de ciudad zonificada y usos del suelo segregados. Polígonos residenciales y zonas industriales se convirtieron en elementos característicos del paisaje de cualquier ciudad a partir de los años cincuenta. La edificación en manzana fue sustituida por la construcción en orden abierto (bloques y torres) y la regularidad de la cuadrícula fue remplazada por la irregularidad del viario jerarquizado.

Ciudad postindustrial: Es el modelo urbano correspondiente a las sociedades más evolucionadas. La ciudad adquiere una forma dispersa, muchas zonas de las áreas centrales se degradan y terciarizan, mientras crecen dilatadas periferias residenciales o de servicios donde se eliminan las diferencias entre el campo y la ciudad. Surgen, así, áreas metropolitanas, aglomeraciones urbanas, conurbaciones y megalópolis, que llevan cada vez más a tener que hablar de asentamientos complejos, de carácter polinuclear, para referirnos a la forma de las ciudades contemporáneas.

La forma urbana dispersa obliga a la población a vivir simultáneamente en diferentes escalas espaciales, agrupadas y conectadas funcionalmente. Las bases que la hacen posible son: unas buenas comunicaciones para la mayoría de la población, una información suficiente y adecuada para sostener el trabajo de las personas que residen en estas ciudades y para satisfacer sus necesidades personales y colectivas, confianza en la eficacia de los mecanismos de dirección, posibilidades de gestión y control a distancia de los recursos de trabajo, y, por último, existencia de energía y materias primas baratas.

Sin embargo, los problemas que suscita la forma dispersa de la ciudad postindustrial son numerosos, tantos que muchos consideran que la ciudad actual se halla en crisis (Clark, D, 1999). Las bases que la hacen posible, y a las que anteriormente se ha hecho referencia, resultan difíciles de plasmarse con eficacia en la realidad, sobre todo en las ciudades del Tercer Mundo. Además, las actuales condiciones de rápida urbanización, no sólo para ciudades de crecimiento vertiginoso, inmersas en fenómenos de implosión urbana, como ciudad de México, Sao Paulo o Calcuta, sino también para ciudades de menor crecimiento, como París, Tokio, Estocolmo o Madrid, amenazan con poner en peligro las señas de identidad que las caracteriza. Los avances en las telecomunicaciones y el desarrollo del automóvil como modo de transporte dominante favorecen también la tendencia a la despersonalización del espacio urbano.

Todas las circunstancias anteriores obligan a un nuevo urbanismo, integrador y de concertación, basado en políticas de reestructuración de las periferias y de reequilibrio metropolitano. En las zonas interiores y en los bordes de las aglomeraciones se emprenden intervenciones de urbanismo concertado, entre las que destacan las que acometen la transformación de antiguas superficies industriales, viejas instalaciones ferroviarias y frentes marítimos o fluviales degradados para convertirlos en nuevas zonas residenciales y de servicios.

El Pasillo Verde de Madrid, la remodelación del barrio de la Barceloneta y la construcción de la Villa Olímpica, también en Barcelona, así como la recuperación de la Isla de la Cartuja en Sevilla, son algunos de los ejemplos más significativos de remodelación de espacios construidos y de su adaptación a las exigencias de la ciudad postindustrial. La renovación del frente del Tajo en Lisboa correspondiente a la Exposición Universal de 1998 y los «Docklands» londinenses son otros dos importantes ejemplos de estos procesos de mejora urbana.

Los intereses económicos de las grandes inmobiliarias y las nuevas formas de vida asociadas a la ciudad postindustrial favorecen la reconversión de antiguos polígonos industriales en espacios residenciales o en espacios de uso mixto: residencial, industrial y terciario. Antiguos almacenes y viejas instalaciones industriales se transforman interiormente para dotarlas de un uso residencial en una nueva forma de oferta de viviendas

que constituyen los denominados «lofts». En general, se trata de viviendas apenas compartimentadas interiormente y, a menudo, en dos niveles, que resultan de la reestructuración de anteriores instalaciones industriales en las periferias formadas en los años cincuenta y sesenta.

En las nuevas periferias de la ciudad actual surgen también «parques multifuncionales». Estos espacios constituyen superficies de trabajo y vida en las proximidades de «parques empresariales» y en zonas residenciales nuevas. Los parques mutifuncionales combinan la función residencial con la profesional vinculada a actividades terciarias, las propias viviendas cumplen esa doble función: servir de alojamiento y de despacho para profesionales que trabajan en el entorno o en el interior de la ciudad. Por eso, una condición imprescindible es su buena comunicación con el resto de la ciudad por autovía, metro o autobús, como es el caso, a modo de ejemplo, del «Parque multifuncional Rivas Futura», en Madrid.

Ciudad preindustrial: Las primeras ciudades surgieron hace 7000 años, cuando la aparición de la ganadería y la agricultura hizo posible alimentar a una población numerosa y permitió que parte de la sociedad se dedicara a tareas artesanales, religiosas, militares o políticas.

A partir de entonces, las ciudades fueron asentamientos privilegiados desde los que se cultivaban las tierras y se facilitaba el comercio. En ellas se construyeron templos que permitían la relación con los dioses y se levantaron palacios desde los que se dominaba el territorio. Durante siglos, las ciudades se rodearon de murallas que garantizaban la seguridad de sus habitantes y del entorno.

Grecia y Roma actuaron en la Antigüedad como focos difusores de modelos de ciudades y de modos de vida urbanos. Durante la Edad Media, las ciudades fueron espacios de libertad dentro de la protección que les proporcionaban las murallas, y en los tiempos modernos, las urbes potenciaron su papel rector como centros económicos y políticos.

Todas las ciudades preindustriales tuvieron en común una superficie reducida, la separación nítida entre la ciudad y el campo por las murallas, un estatus jurídico que dotaba a sus ciudadanos de personalidad propia dentro de las sociedades estamentales y un volumen de población limitado por las posibilidades técnicas de abastecimiento movilidad y atención a las necesidades de sus habitantes. Hubo que esperar al año 1800 para que una ciudad, Londres, alcanzara por primera vez un millón de habitantes.

La estructura socioespacial era concéntrica y la especialización de los usos del suelo era reducida (Figura 1.4). En el centro se localizaban siempre las actividades de gobierno y la función religiosa. No existía separación entre el lugar de trabajo y de residencia, y la diferenciación interna, al margen de las actividades señaladas, se limitaba al agrupamiento por calles de ciertas profesiones y a la concentración de poblaciones por razones religiosas, étnicas o de nacionalidad en ciertos barrios. Las juderías y las morerías coexistieron durante mucho tiempo con los barrios cristianos en las ciudades medievales españolas, lo mismo que los barrios de francos adquirieron una personalidad genuina en el Camino de Santiago o en ciudades importantes como Toledo. Estos últimos barrios tenían en muchos casos su propio fuero y la mayoría de sus habitantes se dedicaba al comercio.

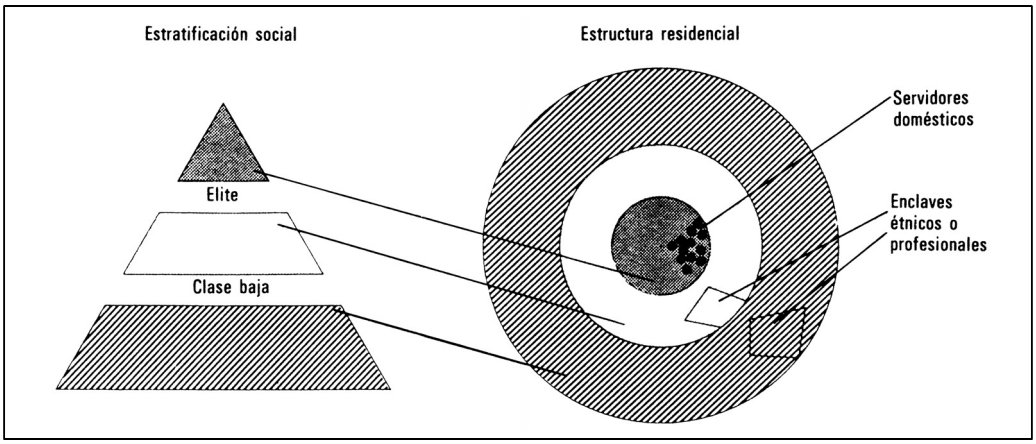


Figura 1.4. Estructura interna de la ciudad preindustrial, según Sjoberg (1960).

Construcción modular: La construcción modular hace referencia a la edificación de viviendas mediante piezas prefabricadas y montadas «in situ». Las construcciones modulares predominan en barrios enteros en muchas ciudades del mundo por su bajo coste y las ventajas que suponen su rapidez y sencillez de construcción.

Los materiales son muy variados, desde hormigones a productos metálicos y madera. En Canadá existe una fábrica especializada en la construcción de viviendas modulares en cartón, bajo las condiciones más estrictas de garantía y seguridad frente a la humedad, el frío y el fuego.

En general, las construcciones modulares constituyen una importante alternativa de alojamiento para los sectores de población más humildes y resultan de máxima utilidad para paliar necesidades de viviendas tras cualquier tipo de catástrofe natural o humana que haya afectado gravemente el patrimonio residencial construido.

Conurbación: Conjunto de ciudades que tienen un crecimiento autónomo y paralelo hasta fundirse formalmente en una sola aglomeración. P. Geddes (1915) fue el primero en definir el término, relacionándolo con la urbanización impuesta por la industrialización: *«la conurbación es una masa urbana informe e indiferenciada que se extiende a lo largo de cientos de millas, carentes de centros significativos debido a la flexibilidad introducida por el automóvil».*

El desarrollo posterior de las ciudades introdujo elementos de complejidad y de diferenciación en la forma urbana que obligan a definir las conurbaciones como aglomeraciones policéntricas frente a otras aglomeraciones de estructuras social y funcionalmente monocéntricas. Dentro de las conurbaciones siempre existen dos o más municipios próximos como núcleos de crecimiento y de organización del territorio, en un principio separados y posteriormente unidos, integrando un continuo urbano. Las ciudades que componen la conurbanización son administrativamente distintas y mantienen cierta independencia funcional aún después de fundirse morfológicamente (B. Garnier, 1980).

La unión de los municipios integrantes de la conurbación se efectúa generalmente a lo largo de ejes de circulación y suele estar favorecida por la naturaleza del territorio (un

valle, una fosa tectónica, un río o un frente marítimo). Como consecuencia de ello las conurbaciones poseen una estructura lineal. Algunos ejemplos de conurbaciones españolas son: Tarragona-Reus, Málaga-Marbella, Cádiz-San Fernando-Puerto de Santa María, San Sebastián-Tolosa.

Convergencia espacio-tiempo: A escala mundial, las ciudades se integran en una «ecumenópolis» (C. A. Doxiadis, 1970) que elimina las diferencias entre metrópolis del «Primer» y «Tercer Mundo». En este proceso, la revolución tecnológica aplicada a los transportes ha desempeñado un papel especialmente importante, ya que ha acelerado los procesos de convergencia espacio-tiempo, contribuyendo a multiplicar los intercambios y las interdependencias entre las regiones hasta hacer del mundo una aldea global.

El tiempo invertido en los desplazamientos entre las grandes ciudades y su coste económico tienden a disminuir cada vez más, con lo que se facilita la movilidad de la población y se incrementa la frecuencia de los contactos personales. En la actualidad, los aviones más modernos son capaces de alcanzar cualquier punto de la Tierra en pocas horas y en muchos casos resulta más sencilla la relación entre las grandes metrópolis nacionales del planeta que entre ellas y los núcleos de menor rango de sus respectivos sistemas nacionales, sobre todo en los países del Tercer Mundo.

No obstante, también hay que tener en cuenta que actualmente parecen alcanzados los límites tecnológicos de la velocidad en la mayoría de los sistemas y modos de transporte. La barrera del sonido, los 1.130 km/h es un límite para la aviación comercial sólo superada por el Concorde pero hoy retirado de la circulación. Tan sólo la navegación marítima se encuentra en un proceso tecnológico de superación de las velocidades que eran convencionales hasta hace poco tiempo.

Desurbanización: Este término define el traslado del crecimiento urbano desde las grandes aglomeraciones a las ciudades intermedias y pequeñas. La desurbanización resulta de varios fenómenos que se están produciendo en la actualidad:

— El desajuste entre el entramado compacto de la ciudad histórica y las exigencias de la vida moderna. La congestión de la circulación en el interior de las grandes aglomeraciones, el elevado precio del suelo y las dificultades de la actividad industrial para importar materias primas y exportar productos contrarrestan las ventajas de las economías de escala y de aglomeración que ofrecen las ciudades.

— La presión fiscal y el deterioro medioambiental, con riesgo para la salud de los ciudadanos, impulsan la descentralización residencial y la desconcentración de los puestos de trabajo.

— El envejecimiento del parque residencial, la proliferación de las conductas antisociales, el aumento de las tasas de criminalidad, el consumo de drogas y la expansión de las bolsas de pobreza y marginalidad en el interior de las ciudades empujan a amplios sectores de las clases medias a trasladarse a las más recientes periferias.

— Las ciudades medias y pequeñas, bien conectadas por los modernos sistemas de transporte con las grandes aglomeraciones, proporcionan importantes ventajas residenciales y atractivos económicos crecientes para las actividades productivas.

Ecumenópolis: Término acuñado por Constantin Doxiadis en los años setenta para aludir a la reciente fase de evolución urbana en la que las ciudades correspondientes a las sociedades industriales y postindustriales forman parte de una *"ciudad global",* favorecida por los procesos de convergencia espacio-tiempo y los cambios en la escala, percepción y dimensión de los problemas humanos.

Las metrópolis de rango regional, nacional e internacional, que se comportan como centros de concentración de población, de capitales e innovación, y los asentamientos urbanos de menor rango funcional, que actúan como núcleos de difusión de flujos económicos, de difusión de novedades tecnológicas y de ideas, tejen estrechas relaciones de complementariedad y dependencia entre sí formando parte de un sistema urbano de dimensiones planetarias.

Los modernos medios de comunicación y los nuevos y cada vez más desarrollados modos de transporte favorecen este orden espacial en el que las grandes metrópolis adquieren un protagonismo creciente en la organización del territorio.

Elementos estructurales del plano: Desde los estudios de Conzen (1960) sobre morfología urbana, se concede especial importancia en el análisis del plano a sus *«elementos estructurales»,* a aquellos aspectos que han contribuido de manera decisiva a lo largo de la historia a modelar el plano de las ciudades tal como lo vemos hoy y, consecuentemente, a definir su paisaje. Estos elementos son las *líneas de fijación* y las *franjas* o *cinturones de expansión*.

Por *líneas de fijación* se entiende todas aquellas barreras o elementos que han impedido o dificultado la expansión de la ciudad en una u otra dirección. Estos elementos pueden ser obstáculos físicos (ríos, frentes marítimos, formas de relieve), obstáculos humanos (instalaciones ferroviarias, cuarteles, asentamientos industriales) u obstáculos inmateriales (estructura de la propiedad o legislación urbanística). En el caso de Madrid, el río Manzanares ha actuado durante siglos como barrera al crecimiento de la ciudad hacia el oeste y la presencia de la Casa de Campo, finca de la Corona primero y, desde 1931, parque urbano, también intervino como elemento que impidió la expansión urbana en esta dirección.

Las *franjas* o *cinturones de expansión* son zonas de crecimiento que surgen por la presión constructora y poblacional sobre espacios periféricos, desbordando antiguas líneas de fijación del plano que ahora dejan de serlo para surgir otras nuevas más lejos del centro. En el mismo ejemplo de Madrid, la presión demográfica y la necesidad de suelo urbano para usos muy diferentes acabaron por extender el crecimiento de la ciudad también hacia el oeste, más allá de lo que habían sido líneas de fijación históricas, el río y la Casa de Campo. La carretera de Extremadura terminó convirtiéndose desde mediados del siglo XX en el eje de un gran cinturón de expansión cuyo crecimiento ha desbordado ampliamente los límites de la Casa de Campo por el sur y el oeste.

Emplazamiento: Es el espacio concreto sobre el que la ciudad se asienta, es la topografía, el soporte físico que condiciona en gran medida su paisaje y desarrollo espacial desde el instante de su fundación. La elección del lugar del emplazamiento depende de dos factores: la función que da lugar a la creación de la ciudad (función defensiva, comercial, control de una ruta, etc.) y las características del medio físico (topografía, na-

turaleza del suelo, disponibilidad de agua, vegetación...) que deben ajustarse a las necesidades que determinaron la creación de la ciudad.

De este modo, encontramos que los emplazamientos preferidos son los siguientes:

A) Colinas

Durante la época Antigua y la Edad Media, gran parte de las ciudades se localizaba sobre elevaciones del terreno o colinas. Unas veces, estos emplazamientos respondían a una función militar o de control del territorio de las ciudades que se extendía a sus pies (la mayor parte de las ciudades españolas fundadas en la Edad Media y de las bastidas del suroeste francés). Otras veces, obedecían al deseo de evitar los peligros de inundaciones, especialmente cuando se trataba de terrenos situados cerca de algún río (antiguas ciudades de Mesopotamia), al afán de gozar de unas mejores condiciones climáticas (ciudades de altura en la zona intertropical: Simla en la India o Darjiling en Bengala) y a la preocupación por escapar de la insalubridad de las zonas bajas costeras y pantanosas.

Los núcleos de población de la franja mediterránea correspondiente a las tierras de Valencia y Castellón prefirieron históricamente los emplazamientos en las laderas de piedemonte de las montañas próximas, lejos del borde del mar, por razones de salubridad y de seguridad. Durante siglos, las poblaciones ribereñas vivieron amenazadas por la frecuencia de los ataques de los piratas berberiscos.

B) Ríos

De la simple observación de un mapa del mundo o de cualquier país podemos extraer la consecuencia de que la mayor parte de las ciudades se dispone a lo largo de los cursos de los ríos, ya que éstos siempre han atraído a la población. Constantemente los ríos han desempeñado un importante papel en la vida comercial, en la vida militar y, por supuesto, en los desplazamientos de los pueblos.

Un análisis más detallado de los emplazamientos fluviales revela que su ubicación espacial se efectúa siempre en puntos muy concretos del territorio:

Vados

Son lugares de escasa profundidad de las aguas, por donde se puede cruzar la corriente a pie. Generalmente, con el paso del tiempo, sobre ellos se construye un puente que facilita la travesía y contribuye al posterior desarrollo de un primitivo núcleo de poblamiento surgido junto al vado. Este es el caso de muchas ciudades, como Toledo, con el puente de Alcántara, o de Mérida y Salamanca, con sus respectivos puentes romanos.

Estuarios

Otras veces, cuando las ciudades se sitúan en la desembocadura de un río, sus emplazamientos suelen localizarse donde terminan los efectos de las mareas que hacen posible la penetración de la navegación marítima hacia el interior. Es el punto donde se produce el trasbordo de los viajeros o la ruptura de carga de las mercancías que llegan o salen por mar.

A veces la ciudad se emplaza en el lugar en el que durante mucho tiempo existió el último puente que unía las dos orillas, ya que su distanciamiento hacia la desembocadura

imposibilitaba la construcción de ningún otro. Ejemplos significativos de este tipo de emplazamiento los constituyen las ciudades de Bilbao en la ría del Nervión, Burdeos en el Garona, Ruán en el Sena y Hamburgo en el Elba. En otros casos, el emplazamiento se efectúa más cerca de la desembocadura, como ocurre con Lisboa en el Tajo o Buenos Aires en el Río de la Plata.

Islas fluviales

A veces son islas situadas en medio de los ríos, que facilitan el paso entre las dos orillas, las que han dado lugar al primitivo emplazamiento de una ciudad. Ejemplo claro es París, fundada en «L' Île de la Cité», en medio del Sena.

Confluencia de ríos

Hay ciudades que han surgido beneficiándose de la confluencia de varios ríos. Las ciudades de León, Segovia, Valladolid, Lyon, Saint Louis y Manaos son algunos ejemplos significativos.

Todas las ciudades emplazadas al borde de los ríos responden en su origen a una función comercial, defensiva o de control de una vía estratégica. A su vez, estas actividades actúan como motores de desarrollo y crecimiento urbano, al menos bajo ciertas circunstancias y durante largo tiempo.

C) Relieves costeros

Muchas ciudades aparecen asentadas sobre formas diferentes de relieve de la costa: Cádiz, sobre una isla plana, con el paso del tiempo convertida en un tómbolo unido a tierra por una lengua de arena donde todavía existen caños y pantanos; San Sebastián, sobre el tómbolo que une el monte Urgull a tierra firme, entre la bahía y el río Urumea; Cartagena, sobre una pequeña península frente a una bahía de excepcionales condiciones naturales de abrigo y defensa; Río de Janeiro, en una llanura costera entre la montaña y una zona pantanosa; Salvador de Bahía, sobre un promontorio rocoso; Manhattan, sobre una isla, etc.

La evolución experimentada por las ciudades a partir del siglo XIX ha hecho que sus primitivos emplazamientos resulten casi siempre incapaces de hacer frente a las necesidades de mayor espacio urbano y de albergar a una cantidad creciente de habitantes, en gran parte procedentes del exterior. Casi todas las ciudades fueron creadas para acoger a unos reducidos efectivos de población y para desempeñar una función que ha desaparecido en la actualidad, como es el caso de la actividad militar o defensiva que dio lugar a la creación de tantas ciudades, o se ha visto modificada, sobre todo, por la adición de múltiples funciones.

De este modo, los primitivos emplazamientos quedaron desbordados por el desarrollo del fenómeno urbano desde principios del siglo pasado. Hubo que buscar nuevos asentamientos para las áreas urbanas que entonces empezaban a surgir y que lo hacían fuera de los límites del primer emplazamiento. En muchas ciudades europeas creadas en lo alto de una colina, en una posición defensiva, como Praga o Budapest, los nuevos barrios tuvieron que extenderse a sus pies, con lo que se produjo su desdoblamiento: la ciudad antigua y la moderna. Frecuentemente, como sucedió en Vitoria, el nacimiento de la parte nueva está relacionado con la llegada del ferrocarril.

A partir del siglo XIX, las ciudades de colonización europea en África del Norte y Asia conocieron también un fenómeno de desdoblamiento. En Fez, Marraquech, Orán, Argel, etc., existe la medina, la ciudad antigua, sobre una colina, y la ciudad colonial sobre el llano.

En otras muchas ciudades, el emplazamiento primitivo no responde a las exigencias del urbanismo moderno y constituye un serio obstáculo por razones de tipo físico a la expansión. Así sucede con las que se asientan sobre una isla, junto al mar o al lado de importantes accidentes topográficos. Sin embargo, hoy, la moderna tecnología permite superar estos obstáculos mediante la perforación de túneles o el tendido de puentes. Gracias al desarrollo tecnológico, Nueva York ha podido superar las limitaciones que el emplazamiento originario en la isla de Manhattan ofrecía a su crecimiento.

Ensanches: Es una forma de planeamiento urbano iniciada en el siglo XIX. Los ensanches surgen en las ciudades españolas bajo una ideología burguesa para atender las necesidades de espacio creadas por un fuerte crecimiento demográfico, por un intenso éxodo rural y por los cambios tecnológicos y exigencias de suelo urbano que acompañan a la revolución industrial.

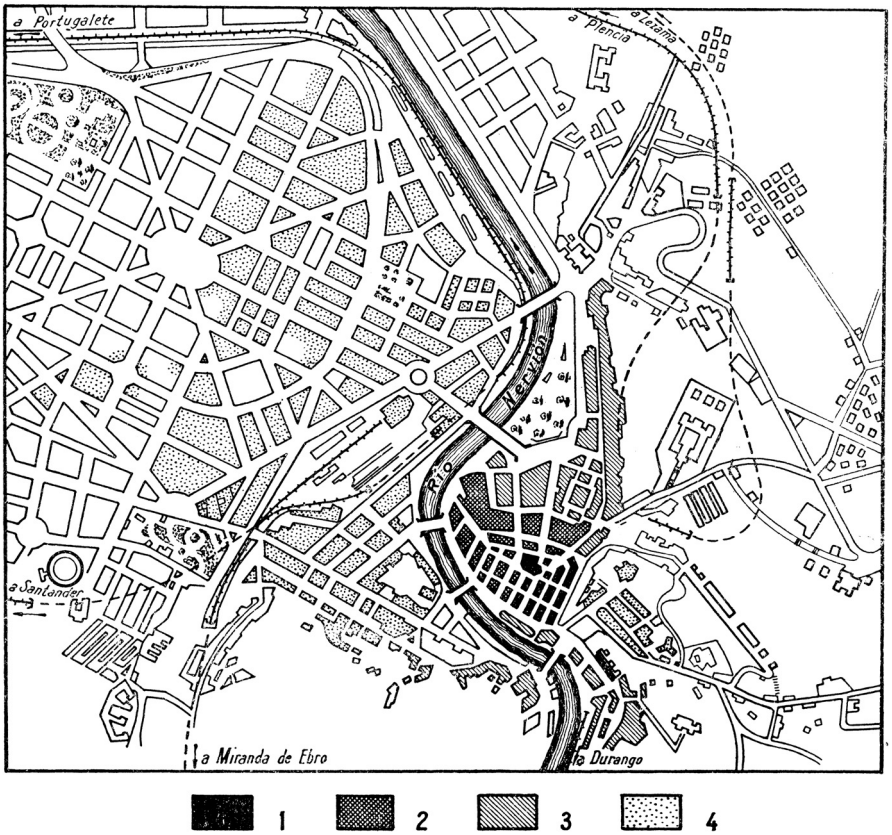
Los ensanches de Barcelona (1859) y Madrid (1860), planificados respectivamente por los ingenieros Ildefonso Cerdá y Carlos María de Castro, institucionalizaron el plano ortogonal y la ordenación en manzana con patios interiores como forma de entramado, con una preocupación por la vivienda y la circulación. La forma urbana se adaptaba de ese modo a las exigencias de calidad de vida de la burguesía y a las posibilidades de expansión que permitía la implantación de transportes colectivos eficaces dentro de las ciudades.

La Ley española de Ensanches de 29 de junio de 1864 consolidó oficialmente un modelo de planeamiento basado en la regularidad y jerarquización del viario, en la preferencia por la trama ortogonal y en la definición de un sistema riguroso de alineaciones. Simultáneamente, se establecían los criterios y procedimientos de financiación.

La Ley de Ensanches de 1876 incrementó la capacidad de intervención de los ayuntamientos y creó las Juntas de Ensanche, con la participación de propietarios de los terrenos para asegurar la financiación y la ejecución de las obras de urbanización. Finalmente, las Leyes de Ensanche y Extensión de 1892 y de Saneamiento y Mejora Interior de 1895 recogen desde el punto de vista legal la preocupación del planeamiento por la calidad de la vivienda y sus condiciones higiénicas.

El ensanche de Bilbao, aprobado por Real Decreto de1876, que incorporó a la ciudad anterior la vega de Abando, es otro de los ensanches españoles más significativos (Figura 1.5). En este caso, su trazado en cuadrícula está cruzado por dos diagonales e incluye algunas manzanas irregulares y calles curvas anteriores a su existencia. La Plaza Elíptica, en el centro, y la Gran Vía constituyen los elementos principales de organización espacial.

Cien años después, en la década de los noventa del siglo XX, en la Comunidad de Madrid, las insuficiencias de suelo urbanizable en las periferias y el aumento de la demanda de suelo para servicios por la afluencia de empresas y capital internacional tras la entrada de España en la Unión Europea han obligado a recurrir de nuevo a la fórmula de los ensanches para disponer de suelo urbanizado, aunque no de manera mimética a las solu-



1. Núcleo medieval en 1375; 2. La ciudad a finales de la Edad Media; 3. La ciudad antes del desarrollo industrial contemporáneo (1835); Bilbao en 1920.

FUENTE: Geografía de España y Portugal, t. IV-I (1958).

Figura 1.5. Ensanche de Bilbao.

ciones del XIX. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de1997 planteó de nuevo la construcción de ensanches residenciales en las nuevas periferias para unas 60.000 viviendas (la mayoría de protección oficial) y la creación de nuevas áreas de actividad (Zárate, M. A., 2003).

Actualmente, todos los municipios de la región madrileña disponen de normas de planificación de obligado cumplimiento, con criterios de urbanización para las nuevas zonas residenciales que alternan las bajas densidades poblacionales, de viviendas unifamiliares, y las altas densidades, en edificaciones multifamiliares dispuestas de manera compacta en manzanas cerradas para facilitar la recuperación de la calle como lugar de encuentro e intercambio, de mezcla social y variedad funcional, de manera parecida a los ensanches del siglo XIX. Son modelos residenciales que se han generalizado por la geografía española y por la mayor parte del mundo y que, en el caso de la manzana cerrada sobre todo, apuestan por un modelo de urbanización superador del aislamiento propiciado por el orden abierto de la ciudad funcional. Se trata de romper la fuerte segregación residencial en función de niveles de renta del urbanismo de Le Corbusier y de

resolver los problemas derivados de la excesiva zonificación de los usos del suelo del planeamiento oficial anterior. A escala global, los nuevos ensanches se enmarcan en las estrategias de actuación de un *«urbanismo de la integración»* que prioriza el desarrollo regional y la corrección de desequilibrios sociales y territoriales, según las recomendaciones del documento *«Europa 2000»*.

Entramado urbano: Expresa la forma de ordenarse y agruparse los edificios en el interior de las ciudades. La ocupación del suelo por los edificios varía de unas regiones morfológicas a otras dentro de los asentamientos urbanos y se modifica a lo largo de la historia según las corrientes urbanísticas y los modos de producción que se han sucedido a través del tiempo.

A) ENTRAMADO U «ORDEN CERRADO»

Los edificios se sitúan unos al lado de otros, de manera continua, dando lugar a su vez a dos formas:

Una *«edificación compacta»*, en la que las casas se adosan unas a otras buscando el máximo aprovechamiento del espacio, entremedias sólo dejan pequeños patios interiores o algún «caño» de separación, como sucede en el casco antiguo de Vitoria. Es la tipología característica de las ciudades medievales, en las que los edificios se apiñan dentro del espacio delimitado por las murallas que sirven de defensa y de garantía del estatus jurídico de las personas que residen en su interior.

Una *«edificación en manzanas»*, integradas por casas en torno a un gran espacio central, que se denomina patio de manzana, más o menos regular, continuo o fragmentado, cuadrado o rectangular.

Según que la manzana esté ocupada por edificios en todos sus frentes o no, dejando uno abierto, en comunicación con el hueco central, se habla de *«manzana cerrada»* o de *«manzana abierta»*. Este tipo de ordenación, que se sigue utilizando en la actualidad, caracterizó a los grandes ensanches españoles del siglo pasado: Madrid, Barcelona, San Sebastián, Vitoria y Bilbao.

B) ENTRAMADO U «ORDEN ABIERTO»

Los edificios se disponen de manera aislada o adosada, dejando grandes espacios libres entre ellos. A esta ordenación corresponden las áreas residenciales del tipo *«ciudad-jardín»* y las integradas por bloques o torres de viviendas multifamiliares.

a) *Barrios ciudad-jardín*

Están formados por viviendas unifamiliares rodeadas de un pequeño huerto o jardín. Su origen más directo se encuentra en las ideas del inglés Ebezener Howard, que alcanzaron amplia difusión en muchos países a finales del siglo XIX y a lo largo del XX, sobre todo y de manera más temprana en Estados Unidos. En este país, las áreas residenciales de viviendas unifamiliares han llegado a ocupar la mayor parte de la superficie de sus ciudades.

En España, aparte de recibirse las teorías de Howard, tuvo particular importancia la influencia ejercida sobre este tipo de ordenación por el proyecto de Ciudad Lineal para Madrid de Arturo Soria y Mata, que propugnaba la construcción de hotelitos con un jardín como tipo de edificación exclusiva.

Entre las primeras áreas residenciales del tipo ciudad-jardín que surgieron en España a principios del siglo XX, figuran las que se realizaron entre Las Arenas y Algorta (Bilbao) para la alta burguesía mercantil e industrial y en Barcelona para las clases más humildes de las zonas suburbanas. Durante los años veinte, coincidiendo con la prosperidad económica de la época de la dictadura del general Primo de Rivera, los barrios de este tipo proliferaron en todas las ciudades, apoyándose en las Leyes de Casas Baratas de 1908, 1911 y 1921, que propiciaban la edificación de alojamientos unifamiliares para obreros y clases medias.

En nuestros días, la ordenación del territorio con viviendas unifamiliares rodeadas de jardín prolifera en España en las zonas suburbanas de las ciudades, especialmente en las áreas residenciales de mayor categoría, como hábitat de primera o segunda residencia (zona norte de Madrid: Puerta de Hierro, La Moraleja, Cuesta de las Perdices, etc.).

b) *Edificación en bloques aislados o torres: «Open planning»*

Se trata de una ordenación mediante edificios de viviendas multifamiliares que se disponen en bloques aislados o en torres de varios pisos, dejando amplios espacios libres para equipamientos colectivos (parroquias, colegios, centros comerciales, etc.) y para jardines o aparcamientos. La construcción en altura compensa la pérdida de superficie edificable en horizontal.

El origen de esta ordenación se encuentra en las corrientes funcionalistas que aparecieron en Europa tras la Primera Guerra Mundial en torno a Walter Gropius, fundador en 1919 de la Bauhaus. Las primeras aplicaciones del funcionalismo arquitectónico al urbanismo se materializaron en algunos barrios construidos por aquellos años en Frankfurt y Berlín. Por primera vez, la edificación de viviendas multifamiliares se concentró en bloques aislados, con idéntico tratamiento arquitectónico, dejando en medio espacios libres.

Por su parte, Le Corbusier, también desde planteamientos funcionalistas, se convirtió en un defensor de la concentración de las viviendas en edificios de gran altura, levantados sobre pilares para ampliar la superficie dedicada a uso peatonal y zona verde. La ciudad se concibe como un intento de prolongar la naturaleza hacia su interior mediante el predominio de los espacios abiertos.

No obstante, el definitivo triunfo del funcionalismo urbanístico y, por lo tanto, del orden abierto no se produjo hasta la publicación de la Carta de Atenas, en 1943, que recoge las principales formulaciones de Le Corbusier y los resultados de los primeros Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. La Carta resume los principios básicos de la teoría de la ciudad funcional: disposición de las viviendas en bloques aislados y énfasis en la zonificación.

En España, tras los ensayos racionalistas anteriores a la Guerra Civil, estas ideas empezaron a aplicarse a principios de la década de los cincuenta, coincidiendo con la llegada de las teorías organicistas, que concebían la ciudad como un espacio integrado por un conjunto de comunidades urbanas escalonadas jerárquicamente —unidad vecinal, de barrio y de distrito— y, a la vez, propugnaban la sustitución de la red viaria tradicional por otra de accesos jerarquizados. La Ley del Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobada en mayo de 1956, además de constituir el marco jurídico para la creación del suelo urbano durante los años de mayor crecimiento de las ciudades españolas, contri-

buyó a generalizar estos planteamientos a través de la mayoría de los polígonos residenciales que se construyeron desde entonces hasta la decada de los ochenta.

En el resto de Europa, el orden abierto u «open planning» se impuso también en la mayor parte de las ciudades. Es la ordenación de los grandes «ensembles» en Francia y de los barrios socialistas de las ciudades de la antigua Unión Soviética y de otros países de Europa Oriental, una vez que el propio Stalín optó en 1931 por la edificación concentrada frente a la dispersión defendida entonces por los denominados «desurbanistas», fieles a la más pura teoría espacial marxista, que pretendía superar la antinomia campo-ciudad. De este modo, el paisaje urbano de las ciudades socialistas se asemejaba en gran manera al de los «ensembles» franceses y al de los polígonos residenciales españoles, aunque con una concepción urbanística y arquitectónica todavía más rígida y monótona.

Factores económicos del plano: Los intereses económicos han determinado siempre una ocupación intensiva del suelo y han orientado la expansión de las ciudades a expensas del entorno rural. Los comerciantes y los artesanos dieron origen a numerosos barrios y arrabales en las ciudades medievales, sobre todo durante los siglos de renacimiento comercial, siglos XI y XII. La mayoría de ellos dio lugar a planos irregulares, fuera del núcleo existente por entonces, de manera que la ciudad acabó desdoblándose. Estos barrios son los denominados «portus» o «vicus» en Alemania y «burgos» en Francia.

Los espacios dedicados a mercados en la entrada principal de muchas ciudades medievales españolas acabaron transformándose en plazas mayores en un proceso que se inició en el siglo XVI y se prolongó hasta finales del siglo XVIII (Valladolid, Madrid, Vitoria, Gijón). Las plazas mayores conservaron la función comercial que les había servido de origen, pero incorporaron la de concentración del poder civil, lugar de representación de fiestas y juegos, y la de punto de encuentro de grupos sociales de diferente categoría, incluida la propia Corona, todo ello dentro de una escenografía barroca.

Los factores económicos definen también de manera dominante la distribución espacial de los usos del suelo y la construcción urbana en la ciudad industrial y postindustrial. El plano de la ciudad funcional, con su viario jerarquizado y zonas perfectamente diferenciadas para satisfacer las exigencias de las actividades que tienen lugar en la ciudad (residir, producir, descansar, circular), expresa el afán de eficacia del modo de producción fordista y refleja el juego de intereses de las fuerzas económicas.

Factores políticos del plano: La función política de las ciudades y las posibilidades propagandísticas que permiten sus edificios y entramado han determinado el interés de los poderes públicos a través de todos los tiempos por dejar su huella en la morfología y el deseo de utilizar la construcción de la ciudad al servicio de sus ideales. Por eso, estos factores condicionan sobre todo los planos correspondientes a las ciudades que desempeñan la función de capital o que surgieron alrededor de una residencia real y en momentos históricos de máxima exaltación del poder del príncipe, como fueron los siglos XVI, XVII y XVIII.

En la Roma imperial y, sobre todo, en los tiempos modernos a partir del Renacimiento, del siglo XVI, el Estado muestra su poder mediante un monumentalismo que se materializa en la realización de planos generales o parciales inspirados en los principios fundamentales del urbanismo clásico: la línea recta, la perspectiva y la uniformidad.

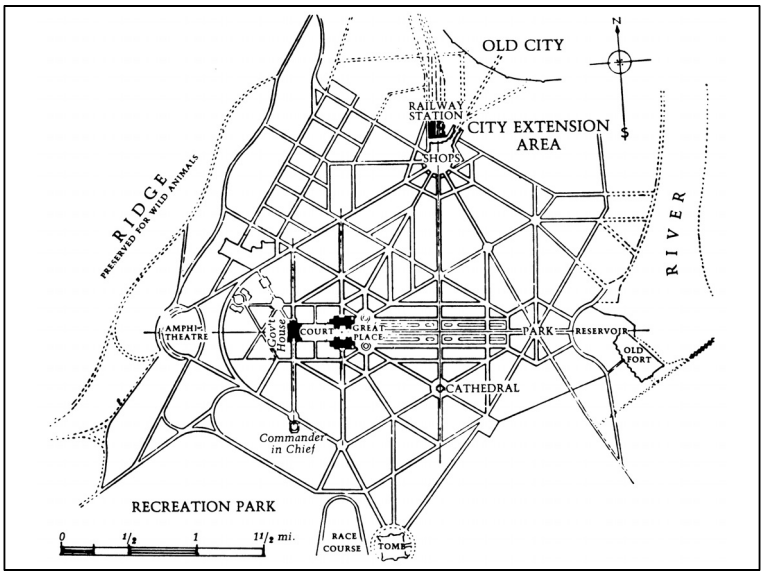
Con estos criterios monumentalistas, asociados a la exaltación del poder, se realizaron las grandes residencias reales de los siglos XVII y XVIII y se ordenaron sus entornos urbanos. Todos estos conjuntos fueron estructurados sobre la base de grandes escenografías que convergen en un punto o foco central, donde se sitúa el palacio como medio de afirmación del absolutismo y centralismo político de la época: Versalles, Nancy, Carlsruhe, Copenhague, San Petersburgo y Aranjuez.

La misma intención política persiguió la mayor parte de los ambiciosos proyectos de reformas o de ordenación urbana que se acometieron en las principales capitales europeas durante los siglos XVII, XVIII y XIX. Entre ellos destacan los que se efectuaron en París: la construcción de amplios bulevares y de la Plaza de la Concordia para enaltecer el poder de Luis XIV; la ordenación de los Campos Elíseos con sus arcos de triunfo, el de la Estrella y el del Carrusel, y su prolongación por la calle Tívoli, en tiempos de Napoleón, para emular a la Roma imperial, y, finalmente, las reformas del barón de Haussmann, que modificaron la trama de la ciudad a base de grandes bulevares convergentes en plazas.

También en Madrid se llevaron a cabo en el siglo XVIII importantes obras urbanísticas con afán de monumentalidad, entre las que sobresalen las del reinado de Carlos III, dirigidas a convertir la ciudad en una auténtica capital de rango europeo: la ordenación del Paseo del Prado, la construcción de puertas monumentales, el trazado de los paseos arbolados en la zona sur (Paseo de las Acacias, de los Chopos, de los Olmos, etc.) y la configuración de las actuales rondas.

En el siglo XX, el monumentalismo urbanístico estuvo especialmente activo en Italia y Alemania, donde se impusieron durante un período de tiempo regímenes políticos dirigidos a ensalzar la fuerza del Estado y el poder del «Jefe» carismático. En este sentido, hay que recordar las importantes reformas urbanas acometidas y los monumentos construidos durante los años treinta y cuarenta en Roma y Berlín. El monumentalismo, el orden y la racionalidad en el trazado del viario han estado también presentes a lo largo de la historia en la construcción de todas las capitales nuevas (Washington, Nueva Delhi, Canberra, La Plata, Brasilia, etc.). Nueva Delhi es un buen ejemplo de ciudad que responde a estas características (Figura 1.6). Está ciudad fue inaugurada oficialmente en 1929, sobre una superficie de 2.650 ha y con una previsión de población de 57.000 personas. La ciudad fue concebida como una ciudad-jardín con densidades muy bajas. El plan general se basa en un gran eje este-oeste, Kingsway, con una longitud de 2,4 km, limitado en su extremo occidental por el Government House, sobre una colina, y en el oriental por un gran espacio hexagonal donde se ubicaban los palacios de los príncipes. La vía principal es la base de un triángulo en cuyo vértice norte se encuentra el centro comercial de Connaugth Circle.

Desde mediados del pasado siglo a la actualidad, la ambición de monumentalidad en las ciudades persiste, aunque al servicio de otros valores y objetivos. La construcción de Brasilia, por ejemplo, se ha realizado con un afán de monumentalidad al servicio del automóvil. En nuestros días, los proyectos de renovación urbana en áreas consolidadas o las grandes actuaciones de construcción en las nuevas periferias son a menudo utilizadas por los responsables políticos con una finalidad simbólica y propagandística, lo mismo que en el pasado.



FUENTE: Ervin y Galantay (1977).

Figura 1.6. Nueva Delhi.

Factores religioso-cosmológicos del plano: Los valores religiosos y las concepciones cosmológicas también condicionan el modelado del plano y la configuración de la forma urbana, sobre todo cuando se trata de ciudades con una importante función religiosa, como Roma, Santiago de Compostela o la Meca.

La religión y, en general, la concepción que el hombre tiene del mundo han influido siempre en el plano y de una manera más importante en la Antigüedad, y más en Oriente que en Occidente.

Durante siglos, la creación de nuevas ciudades y su ordenamiento territorial fueron abordados en Oriente desde formulaciones religiosas y cosmológicas concretas. De este modo, el plano primitivo de Pekín, capital de la dinastía Ming (1368-1644), encierra un importante simbolismo cosmológico, tanto en su forma, a base de un conjunto de cuadrados en cuyo interior se encuentra la *«ciudad prohibida»*, a la que se accedía por el sur, como en su orientación hacia los cuatro puntos cardinales. Este tratamiento del espacio recoge las creencias de la antigua China que consideraban que la Tierra era cuadrada. También en la vieja China, el sur era asociado con la autoridad y el bien, y el norte, con los espíritus malignos.

Carl G. Jung (1967), por su parte, puso de relieve la relación existente, en general, entre la forma urbana y la imagen que el hombre tenía del mundo en la Antigüedad. Las personas necesitaban de signos sensibles para interpretar la realidad, como las formas (el círculo y el cuadrado) y los contrastes de zonas de luz y de sombra. Al hombre siempre le ha asustado lo desconocido y siempre ha necesitado mitos y símbolos para explicar lo incomprensible. En el entramado urbano, los mitos y los símbolos se insertan a través de signos sensibles. Así, el círculo representa la totalidad natural bajo la esfera cósmica o la totalidad de la conciencia interior, y el cuadrado, por el contrario, la conciencia de la realidad exterior, la organización de la materia terrestre.

Los planos circulares y los cuadrados, las dos formas más simples y utilizadas de ciudad, encerrarían una fuerte carga simbólica, sobre todo si se tienen en cuenta las circunstancias en las que nacieron unos y otros. Los planos circulares aparecen en una etapa mucho más primitiva, en la Prehistoria, en la que el hombre proyecta hacia el exterior sus imágenes interiores. En cambio, los planos cuadrados surgen en un medio geográfico muy concreto, el del Mediterráneo, y en un estadio de la sociedad más evolucionado, el de la vieja Roma, como expresión de una civilización que realizó un enorme esfuerzo de organización espacial. A partir de ese momento, el número 4 adquirió un valor especial. Salomón hace construir un templo cuadrado; Jehová reina, igual que Horus, sobre los 4 rincones de la Tierra; los 4 evangelistas extienden el mensaje de Cristo; Roma es la «urbs quadrata», rompiendo con la forma de las ciudades etruscas. Siglos más tarde, el Renacimiento revalorizó el plano en damero del mundo clásico y los españoles lo difundieron por toda América a través del proceso colonizador.

En la Edad Media, el Camino de Santiago determinó la forma longitudinal de las ciudades que se situaban en él, y dio origen al nacimiento de numerosos barrios de artesanos, comerciantes, judíos y francos, físicamente bien diferenciados (Pamplona, Estella, Santo Domingo de la Calzada, Castrogeriz). Dentro de estas ciudades, los barrios poblados por francos y judíos, separados de la población indígena por murallas o cercas, con su concejo y fuero propio, tuvieron una importancia especial. Su huella perdura en muchos entramados urbanos actuales.

Factores sociales del plano: El plano de cualquier ciudad refleja el libre juego de los factores sociales que intervienen en su construcción a través del tiempo. Así, la trama irregular de las ciudades islámicas es fruto de una sociedad que antepone lo individual a lo colectivo. A diferencia de la ciudad occidental, donde lo primero que existe es la calle, en forma de sendero o camino, en el modelo islámico, lo primero que se construye es la casa, y lo residual es la calle, cuya principal finalidad es la de servir de paso o de acceso a las viviendas.

En las capitales europeas, la proximidad al poder, al palacio del rey, atrajo a la nobleza y configuró espacios físicos de poder a su alrededor o a lo largo de las vías recorridas por la Corte en sus frecuentes desplazamientos (Campos Elíseos en París, calles de Alcalá, de Atocha y eje del Prado en Madrid). Estos espacios se plasman en el plano en vías más o menos regulares y en la construcción de palacios o edificios vinculados a las funciones político-administrativas.

A partir del siglo XIX, la burguesía define un orden espacial donde los grupos sociales se separan residencialmente según sus niveles de renta. Los grupos de mayor rango se trasladan a los nuevos ensanches de población, con planos regularizados que facilitan la movilidad de los transportes y hacen posible la construcción de viviendas acordes con las nuevas exigencias de calidad de vida. Por el contrario, los grupos sociales de menores niveles de renta se concentran en «tugurios» en las áreas centrales o dan origen a barrios de crecimiento espontáneo y trazado irregular en las vías de acceso a las ciudades.

Figuras de desarrollo del planeamiento actual: Los Planes Generales de Ordenación Urbana antes y los Planes de Ordenación Municipal ahora, instrumentos fundamentales de la legislación urbanística actual (Ley estatal 6/1998, de 13 de abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, y Leyes de Ordenación del Territorio y Actividad Urbanística o

LOTAU en el plano autonómico), incluyen las siguientes figuras de desarrollo del planeamiento: Planes Parciales, Estudios de Detalle, Planes Especiales, Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos.

— Los *«Planes Parciales»* son los encargados de precisar la ordenación detallada de los sectores concretos de suelo urbanizable. Estos Planes recogen el trazado de la red de comunicaciones de cada sector, definen los usos del suelo en las zonas de ordenación urbanística, precisan las secuencias de ejecución de las obras, fijan las reservas de suelo para dotaciones públicas y señalan las características y el trazado de las galerías y redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica y de todos los servicios previstos en el planeamiento.

— Los *«Estudios de Detalle»* se aplican a cada una de las manzanas o unidades urbanísticas equivalentes en que se desarrolla el planeamiento del suelo urbanizable. Precisan alineaciones y rasantes, ordenan los volúmenes de acuerdo con las especificaciones del Plan correspondiente y tienen capacidad para crear nuevos viales o dotaciones públicas, pero sin reducir las superficies previstas en el planeamiento aplicable.

— Los *«Planes Especiales»* desarrollan, complementan o mejoran los Planes de Ordenación Municipal. Su redacción se efectúa con las siguientes finalidades: crear o ampliar reservas de suelo dotacional; definir o proteger infraestructuras, vías de comunicaciones, paisajes o medios naturales; mejorar la conservación de inmuebles, conjuntos o jardines de interés cultural o arquitectónico; concretar el funcionamiento de las redes de infraestructuras; y, por último, vincular áreas del suelo urbano o urbanizable a la construcción o rehabilitación de viviendas u otros usos sociales.

— Los *«Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos»* determinan el régimen de protección especial de aquellos elementos inmuebles o espacios naturales que merecen una valoración cultural y social relevante.

Funcionalismo: Es una corriente urbanística y arquitectónica que parte de Gropius, fundador de la Bauhaus en 1919, que entendía la forma del edificio y de la ciudad como consecuencia de las necesidades sociales de sus habitantes y de los usos que en estos espacios tienen lugar. Se considera que es la función quien determina la forma y no a la inversa. Además, se prefiere las viviendas concentradas en bloques altos y aislados a la vivienda unifamiliar o en edificación compacta por razones económicas, funcionales y estéticas.

De manera coincidente, Le Corbusier defendió desde 1922 la edificación concentrada en altura para disponer de suelo libre para zonas verdes y así facilitar el contacto con la naturaleza. La contraposición campo-ciudad desaparecería, pues la naturaleza se prolongaría por el interior de la ciudad a través de zonas verdes entre edificios aislados levantados sobre pilares de hormigón, con la planta baja totalmente diáfana. Se llegaría a la «ciudad verde», que va más allá del modelo de «ciudad jardín» en el propósito de integrar el campo y la ciudad.

Como consecuencia de estas formulaciones, el «open planning» sustituye a la edificación compacta, la calle desaparece, la circulación rodada se separa de la peatonal, el viario se jerarquiza, los espacios se zonifican y se unen por vías rápidas para responder a las necesidades básicas de la ciudad: residir, divertirse y trabajar.

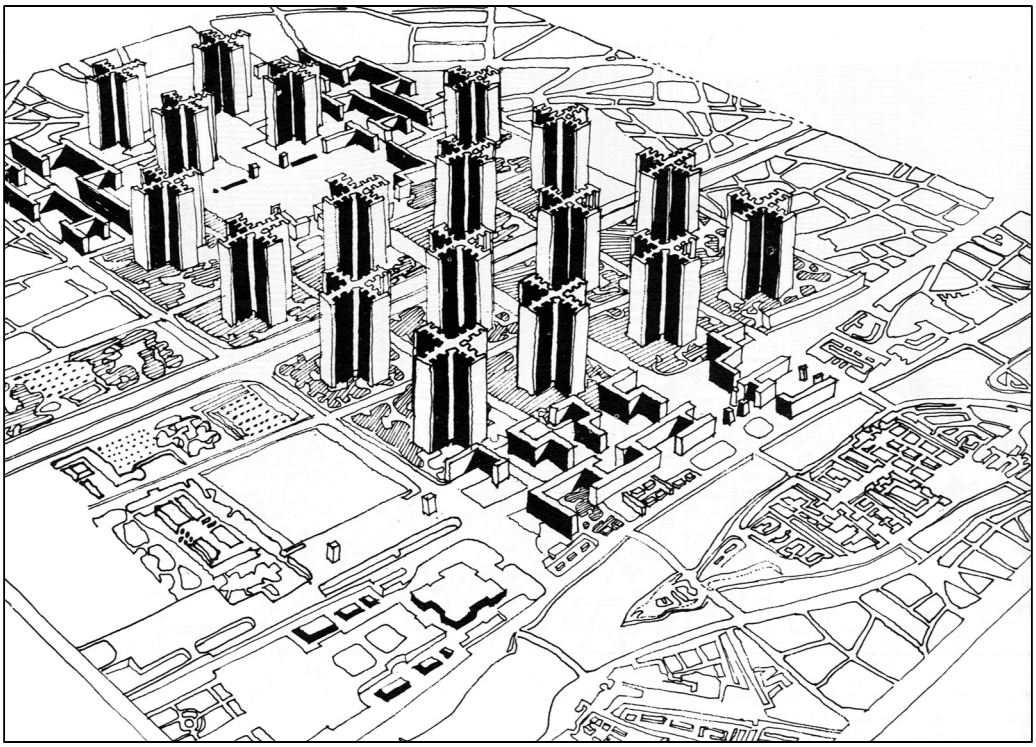


Figura 1.7. Plan Voisin de París de Le Corbusier (1925).

El «Plan Voisin», presentado en 1925 por Le Corbusier para París, es una buena muestra de la ciudad funcional, de la misma manera que la ciudad de Brasilia, de acuerdo con el proyecto de Lucio Costa, aprobado en 1957, representa el ejemplo más completo y terminado de los ideales del urbanismo funcional, con todas sus ventajas e inconvenientes.

Funciones urbanas: El término función urbana procede de la fisiología y deriva de la identificación de la ciudad con un organismo vivo. Por función urbana se entiende cualquier actividad que los ciudadanos ejercen en beneficio de los habitantes de la aglomeración principal y de aquellos que residen en su región o área de influencia. Para Chabot (1963) y Beaujeu Garnier (1980) las funciones *«justifican la existencia de la ciudad y su desarrollo, aportan los recursos necesarios para su vida»*. En palabras de estos mismos geógrafos, la función es *«la profesión ejercida por la ciudad y constituye su razón de ser: bajo esta forma es como aparece al exterior..., Detroit o Sochaux son para nosotros las ciudades donde se fabrican automóviles, Dunkerque es un puerto; Cambridge es una universidad, Brasilia, una capital»*.

Las funciones organizan el territorio sometido a la influencia de una ciudad, satisfacen las necesidades de los habitantes del núcleo principal y de los pertenecientes a su región, condicionan la estructura urbana y contribuyen a configurar su paisaje. El análisis de las funciones permite reconstruir la historia urbana, ya que el nacimiento y la posterior evolución de cualquier ciudad van ligadas al predominio de unas u otras actividades.

Las funciones defensivas y comerciales están en el origen de la mayoría de las ciudades, y la función industrial es la que ha jugado un papel más importante como motor de urbanización en los países evolucionados a partir del siglo XIX. La función político-administrativa es especialmente determinante en el desarrollo de muchas ciudades, sobre todo de las capitales (Madrid, Brasilia, Nueva Delhi, Washington).

En la actualidad, las ciudades son espacios multifuncionales; las funciones se superponen y el mayor o menor protagonismo de unas y otras ha ido variando en cada caso a través del tiempo según circunstancias concretas de tipo económico, político y social. En las primeras etapas de la mayoría de las ciudades, las funciones principales fueron las de defensa y feria o mercado. Más tarde, se añadieron y acabaron por desplazar a las anteriores, las de servicios, industria, turismo y ocio. En ocasiones muy concretas, algunas de estas funciones son netamente predominantes y dan origen a ciudades de alta especialización funcional.

Líneas de fijación: Son elementos estructurales del plano de la ciudad (Conzen, 1960) que actúan como obstáculos o barreras a su expansión. Entre las líneas de fijación figuran:

— Elementos físicos, como ríos o montañas.

— Elementos humanos, como murallas, instalaciones militares, estaciones ferroviarias o aeropuertos.

— Elementos invisibles sobre el territorio, como la estructura y régimen de la propiedad o calificaciones de usos del suelo definidas por el planeamiento que frenan el crecimiento de la ciudad en determinadas direcciones (zonas de protección de paisaje, zonas industriales, zonas verdes, etc.).

Medina: Es el espacio correspondiente al centro histórico o núcleo principal de la ciudad islámica. Dentro de las medinas existen siempre dos entornos bien diferenciados: la ciudad oficial o *«al-mudaina»*, donde se encuentra o se encontraba el alcázar y los edificios pertenecientes a las autoridades, y la *«medina»* propiamente dicha, el resto de la ciudad.

La medina estaba a su vez interiormente compartimentada. Dentro de ellas había barrios especializados en determinadas actividades, juderías y arrabales. Estos últimos eran espacios con vida propia fuera del núcleo fundacional y se agrupaban en torno a una mezquita. Algunos barrios disponían de cercas con puertas que se cerraban por la noche y abrían por el día.

El viario es extremadamente irregular, ya que las calles son lo que queda libre una vez que los particulares han ocupado el suelo de la ciudad. Muchas calles terminan en fondo de saco (adarves) y se cierran por la noche en una apropiación del espacio público por los vecinos y en un afán por garantizar la seguridad de las casas. A menudo, las construcciones cubren el vuelo de la calle como consecuencia de un aprovechamiento intensivo y en altura del territorio (cobertizos). También abundan las plazas privadas (corrales), que se cierran por puertas en un proceso de significado análogo al de los adarves.

El carácter irregular y abigarrado del plano islámico se acentúa por la tendencia a la compartimentación social y funcional del conjunto de la ciudad por razones políticas, económicas, sociales y de sensibilidad estética.

Megalópolis: Desde el punto de vista del proceso de urbanización, las megalópolis pueden ser consideradas como la forma más evolucionada de desarrollo urbano. Sus orígenes se remontan a los años sesenta del pasado siglo y son el resultado de la fuerte urbanización de las sociedades más avanzadas. J. Gottmann (1961) fue el primero en identificar la existencia de varias megalópolis en el planeta: la costa Este de Estados Unidos, desde Chicago a Pitsburgo; el territorio incluido entre las cuencas londinense y del Rin, y el espacio comprendido entre las ciudades japonesas de Tokio y Yokohama. Cada una de estas aglomeraciones poseía ya entonces más de 20 millones de habitantes y dentro de ellas existían áreas metropolitanas, conurbaciones y ciudades de diferente tamaño.

Aparte de una densidad demográfica muy alta, entre las características esenciales de las megalópolis destaca la existencia de una red de comunicaciones muy compleja y eficiente. La movilidad de la población en su interior es muy intensa y las relaciones de complementariedad y dependencia funcional son muy estrechas.

En la actualidad, tres grandes megalópolis contienen la mitad de la población total de Estados Unidos: la de Boswash, desde Boston a Washington, con 80 millones; la de Chipitts, formada por la franja que bordea los lagos desde Chicago a Pittsburg, con 40 millones, y la de Sansan, desde Santa Bárbara a San Diego, una de las zonas tecnológicamente más avanzadas y de mayor nivel de vida. Entre Boston y Washington DC se extiende una gigantesca región urbana de más de 600 kilómetros de diámetro. Todas las ciudades están estrechamente relacionadas desde el punto de vista funcional y se encuentran muy bien comunicadas por transportes aéreos y terrestres.

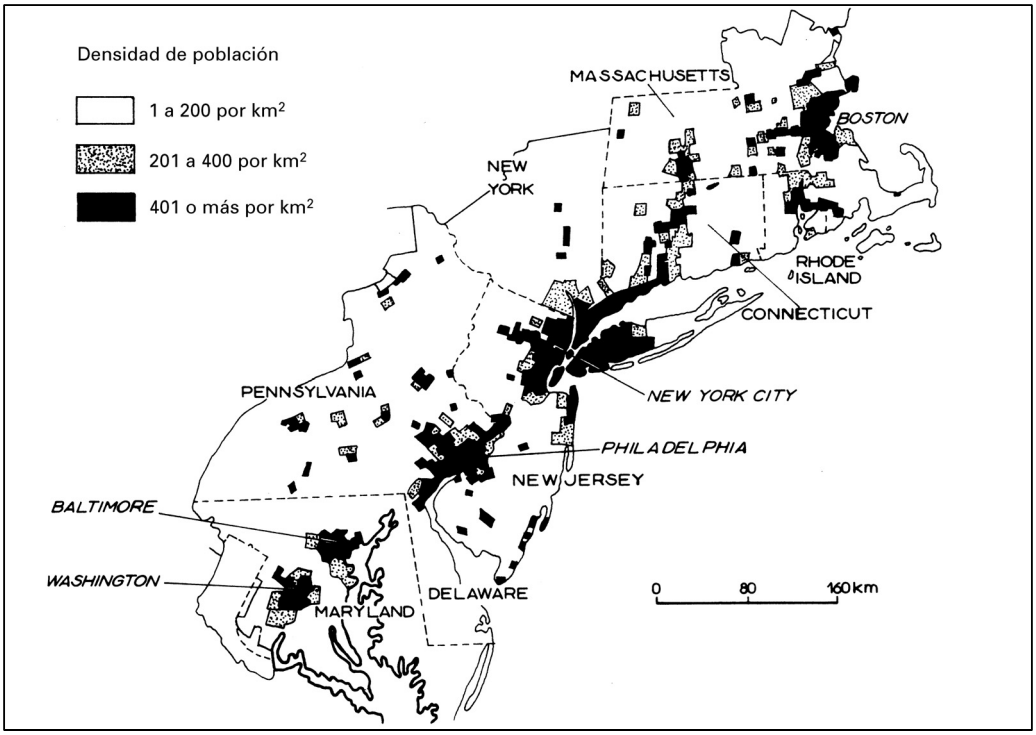


Figura 1.8. Megalópolis de la costa nordeste de Estados Unidos, según D. Clark, 1982.

Morfología urbana: La morfología urbana es el resultado de la combinación en el espacio de tres elementos: el plano, la construcción o edificación y los usos del suelo, sometidos todos ellos a un constante proceso de cambio, por lo que el paisaje se está haciendo y deshaciendo continuamente.

De todos los elementos que integran la morfología de la ciudad, el uso del suelo es el que experimenta mayor y más rápido cambio, seguido por la edificación. Por el contrario, el plano es el elemento más estable; su perdurabilidad se explica por el capital invertido en su configuración, por la rigidez del parcelario y por su carga de valores simbólicos.

En todas las ciudades, existe un fuerte contraste entre la morfología o paisaje correspondiente a la ciudad tradicional, el espacio que acumula el legado arquitectónico y urbanístico de generaciones, y la morfología más reciente, correspondiente a los espacios contemporáneos. A la ciudad compacta, heredada del pasado, se contrapone la ciudad extensa y difusa actual, la ciudad en la que los límites entre lo que es propiamente urbano y rural se difuminan y acaban por desaparecer.

Open planning: Las viviendas se disponen en edificios multifamiliares que adoptan la forma de bloques aislados o torres de varios pisos, dejando espacios libres entre ellos para los equipamientos colectivos (parroquias, colegios, centros comerciales, etc.) y para jardines o estacionamientos. La construcción en altura compensa la pérdida de superficie edificable, manteniendo e incrementando, incluso, los volúmenes de edificación del orden cerrado.

El origen de esta ordenación del suelo se encuentra en las corrientes funcionalistas surgidas en torno a Gropius y Le Corbusier, que buscaban modelos de eficacia productivista y superar la contradicción campo/ciudad al facilitar la entrada de la naturaleza en los espacios construidos según el ideal de la *«ciudad verde»*. Estas propuestas fueron asumidas por los arquitectos del periodo de entreguerras participantes en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna y fueron difundidas a través de la Carta de Atenas (1943) y del planeamiento oficial de manera generalizada después de la Segunda Guerra Mundial.

Orden abierto: Es la forma de entramado en la que los edificios se disponen de manera aislada o adosada, dejando amplios espacios libres entre ellos. A está forma de organización urbana corresponden:

— Las áreas residenciales del tipo *«Ciudad-Jardín»,* cuyos orígenes se encuentran en el utopismo reformista, en los proyectos higienistas del inglés Ebezener Howard y en el modelo de Ciudad Lineal del español Arturo Soria y Mata.

— Las áreas residenciales integradas por bloques o torres de viviendas multifamiliares conforme a los esquemas del *«Open Planning»* propuestos por el funcionalismo y el organicismo.

Orden cerrado: Los edificios se sitúan unos al lado de otros en una ocupación intensiva del suelo. Dentro del orden cerrado hay:

Edificación compacta: Las construcciones se agrupan buscando el máximo aprovechamiento del espacio; sólo dejan pequeños patios interiores o caños de separación entre alineaciones de casas a dos calles.

Es la tipología característica de las ciudades medievales, como Vitoria o Ávila, donde los edificios se apiñaban dentro de las murallas que servían de defensa y definían con claridad el espacio físico y jurídico de la ciudad frente al campo.

Edificación en manzana: La construcción se organiza en torno a un patio central, de forma más o menos regular, como sucede en los ensanches españoles del XIX y en los actuales PAUs (Programas de Actuación Urbanística).

Se habla de manzana cerrada o manzana abierta según esté ocupada por edificios en todos sus frentes o mantenga uno abierto, en comunicación con el espacio central.

Organicismo: El organicismo es una corriente urbanística que tiene en el norteamericano Clarence Perry (1929) su principal teórico. Desde una reflexión basada en la sociología se plantea como principal objetivo la recuperación de las relaciones sociales entre los individuos, progresivamente perdidas desde el modelo de ciudad industrial.

Según las propuestas organicistas, el espacio urbano es interpretado como una superposición de comunidades naturales de diferente rango poblacional y funcional que han de facilitar las relaciones entre las personas. Las ciudades estarían integradas por: *«unidades vecinales»*, las células de menor tamaño, de 5.000 a 6.000 habitantes, dotadas de servicios y equipamientos colectivos; *«barrios»*, compuestos por varias unidades vecinales; y *«distritos»*, reunión de diferentes barrios.

Para el organicismo, la *«unidad vecinal»* es la entidad espacial básica de la ciudad y la primera célula de la estructura social. De este modo, la *«unidad vecinal»* actúa como elemento básico de una teoría urbanístico-sociológica que se materializa en lo que se ha denominado la *«ciudad comunitaria»*. La comunidad se convierte desde esta perspectiva en la pieza clave para alcanzar una sociedad mejor y, consecuentemente, una ciudad mejor, enlazando con los ideales del utopismo reformista. Gabriel Alomar es el mejor representante en España de este urbanismo sociológico, desarrollado a través de sus publicaciones y en los Planes Generales de Ordenación Urbana de los años cincuenta en los que participó (Terán, F. de, 1982).

Plan Especial de Reforma Interior (PERI): Los Planes Especiales de Reforma Interior son instrumentos de planeamiento contemplados por las Leyes del Suelo de 1956, 1975 y sus posteriores reformas. Estos planes tienen como objetivos descongestionar, crear dotaciones urbanísticas y equipamientos comunitarios, sanear barrios insalubres y resolver problemas de circulación, estética y mejora del medio ambiente.

En los años sesenta, los Planes Especiales de Reforma Interior facilitaron la renovación de las áreas centrales de las ciudades españolas junto con los mecanismos legales de la declaración de ruina, el derribo gubernativo y el registro municipal de solares. Sus resultados fueron la modificación del paisaje de los centros históricos y la transformación de amplios sectores urbanos en beneficio de grupos sociales dominantes. Por el contrario, desde finales de los años setenta, los Planes Especiales de Reforma Interior se adaptan a las necesidades y estrategias de rehabilitación dentro de criterios de recuperación integral.

A través de los PERIs se establecen criterios de intervención, se diseñan programas de actuación y se arbitran sistemas de financiación para recuperación y mejora de las áreas de rehabilitación integrada. Por otras parte, los Planes Especiales de Reforma In-

terior (PERI) permiten disponer de información precisa sobre tipologías edificatorias de las zonas urbanas en que son aplicados, sobre los equipamientos e infraestructuras existentes y sobre la estructura social y comportamientos de la población que los habita.

Los Planes Especiales de la «Ciutat Vella» de Barcelona constituyen un magnífico ejemplo de las posibilidades que proporcionan los PERI para intervenir en actuaciones de conservación y mejora de los espacios centrales de nuestras ciudades tras las sistemáticas operaciones de demolición y sustitución efectuadas en los años sesenta.

La «Ciutat Vella» coincide con el núcleo más antiguo de Barcelona, con la ciudad de origen romano y su expansión hasta mediados del siglo XIX. Este espacio concentraba toda la población y toda la actividad de la ciudad hasta 1850. En las épocas de fuerte inmigración de los años veinte y del periodo de autarquía se transformó en la zona de mayor densidad residencial. Actualmente, es un espacio ocupado por una población muy envejecida, de escasos recursos y con una creciente proporción de inmigrantes extranjeros. En su interior existen áreas diferenciadas que coinciden aproximadamente con los límites de los Planes Especiales.

La realización de estos Planes Especiales corrió a cargo del equipo de Oriol Bohigas como responsable del área de urbanismo del Ayuntamiento. Un avance de los estudios previos fue publicado en el libro «Plans i Projectes per Barcelona», en 1983.

Plan General de Ordenación Urbana: Es un instrumento jurídico de ordenación urbana contemplado por la Ley General sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de 12 de mayo de 1956, y desarrollado por sus sucesivas y posteriores reformas. Mediante los Planes Generales de Ordenación Urbana se regula la producción, ordenación y clasificación del suelo de nuestras ciudades.

El Art. 10.1 de la Ley del Suelo de 1975 definía el Plan General Municipal de Ordenación *«como instrumento de ordenación integral del territorio que abarcará uno o varios términos municipales completos y clasificará el suelo para el establecimiento del régimen jurídico correspondiente; definirá los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio y establecerá el programa para su desarrollo y ejecución así como el plazo mínimo de vigencia».*

En los Planes Generales, se clasifica el suelo en *«urbanizable programado»*, *«urbanizable no programado»* y *«no urbanizable»,* al tiempo que se fijan las comunicaciones, se definen las condiciones urbanísticas del equipamiento, se hace una programación económica y se determinan los medios de protección del medio ambiente y del patrimonio heredado. Los Planes Generales establecen un plan de etapas para las actuaciones propuestas y obligan a la realización de un estudio económico financiero para garantizar la ejecución de las actuaciones urbanísticas aprobadas.

El Plan General de Madrid de 1997, recogido en la Figura 1.9, responde técnicamente a las características de todas estas normas de planeamiento y desde el punto de vista del desarrollo urbanístico apuesta por esta ciudad como gran metrópoli del sur de Europa en el marco de la globalización. Para conseguirlo, se impulsa la mejora de las comunicaciones internacionales, sobre todo a través de la ampliación del aeropuerto de Barajas, que se convierte en la obra civil más importante de Europa y en la pieza imprescindible para asegurar el papel internacional de Madrid en el sistema de grandes ciudades del mundo. También como novedad, se recupera la escala metropolitana como ámbito de ac-

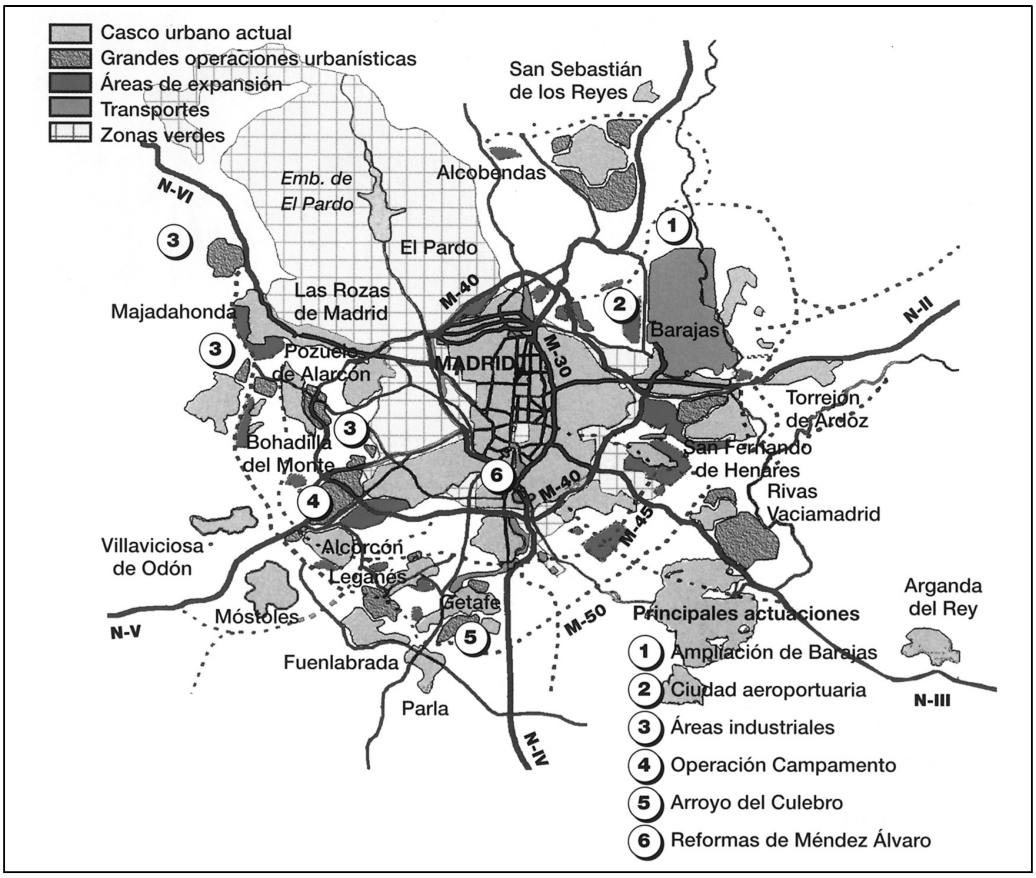


Figura 1.9. Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

tuación, aunque reduciéndola al espacio comprendido dentro del anillo incompleto que forman la proyectada vía de circunvalación M-50 y los límites del municipio madrileño por el norte (L. Rodríguez y F. Nasarre, 1995). En su interior, las propuestas de intervención se dividen en dos coronas, la del norte y la del suroeste-sur-sureste.

La recuperación del centro de la ciudad se apoya en la mejora de las infraestructuras urbanas y en la concesión de ayudas a los particulares para remodelar viviendas y locales. Se sigue la política iniciada en décadas anteriores para frenar el deterioro del centro y su pérdida de vitalidad funcional, pero con criterios de flexibilidad arquitectónica que modifican el rígido proteccionismo anterior.

Plan Parcial: Los Planes Parciales desarrollan las propuestas de actuación previstas por los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) según un plan de etapas para los ámbitos territoriales en que se descompone la ciudad. Por eso los Planes Parciales han sido calificados como figuras de planeamiento operativo o de actuación. En todo caso, constituyen instrumentos activos e inmediatos del planeamiento para ordenar áreas de superficie reducida y homogénea que se han de urbanizar y edificar en un plazo relativamente corto (López de Lucio, R., 1994).

Los Planes Parciales de Ordenación establecen los usos del suelo pormenorizados por zonas o polígonos y dibujan el trazado de sus redes de comunicaciones, de saneamiento y abastecimiento de electricidad y agua. Estos Planes van acompañados, lo mismo que los Planes Generales, de un estudio económico de los costes de urbanización y de un plan de etapas de las obras.

Planificación urbana: Los conflictos de clase y los desajustes territoriales provocados por el crecimiento de la ciudad en el siglo XIX están en el origen de la planificación moderna y de la legislación urbanística. Los utopismos reformistas propugnaron en aquel siglo la creación de ciudades ideales para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores y los planteamientos higienistas (Howard y Arturo Soria) difundieron el modelo de ciudad jardín como fórmula para superar las contradicciones campo-ciudad que resultaban del funcionamiento del modelo de ciudad industrial.

Desde ideologías conservadoras se acometieron reformas interiores, como la de París, promovida por Haussmann en 1850, en tiempo de Napoleón III, y ensanches, como los de Barcelona y Madrid. Sus objetivos se enmarcaban en el propósito de corregir la realidad social a través de la mejora de la ciudad sin cambiar el orden establecido.

Tras la Segunda Guerra Mundial, se impuso el modelo de ciudad funcional conforme a las propuestas urbanísticas de Gropius y Le Corbusier. La construcción en bloques y torres, la zonificación de los usos del suelo y la segregación residencial se impusieron en todo el planeta. De manera simultánea, las teorías organicistas del norteamericano Clarence Perry se materializaron en actuaciones que interpretaban la ciudad como una superposición de comunidades de diferente rango (unidades vecinales, barrios, distritos y ciudad).

La espectacular urbanización de la sociedad a partir de los años cincuenta del siglo XX potenció las políticas de creación de ciudades nuevas y las operaciones de renovación interior y rehabilitación en los espacios consolidados. Mediante las ciudades nuevas, se aspiraba a mejorar la distribución de los habitantes y de las actividades sobre el territorio.

Plano: Es la consecuencia de la combinación sobre el espacio de la ciudad a través del tiempo de superficies construidas y superficies libres (calles, parques y jardines, plazas, lugares de estacionamiento de vehículos, etc.).

El análisis del plano se realiza desde enfoques muy variados: tradicionales, que se preocupan básicamente por la forma de la ciudad y por sus componentes históricos; innovadores, que interpretan los planos en términos de análisis de redes, donde adquieren especial significado los conceptos de conectividad y eficacia de las relaciones, o como producto de multitud de variables que se combinan en el espacio.

Desde el punto de vista formal, R. E. Dickinson (1950) agrupó los planos en tres grandes tipos: *ortogonal*, el más extendido por la sencillez de su trazado; *radioconcéntrico*, el mejor para facilitar la movilidad desde la periferia al centro y viceversa, y el *irregular*, que resulta de procesos de crecimiento orgánicos y / o espontáneos.

A la anterior clasificación de tipos de planos se puede añadir la de Tricart (1954), para mostrar a que grado de complejidad se llega en el afán de incluir todas las formas posibles:

a) *Ciudades homogéneas o de una estructura unificada:*

1. Ciudades planificadas:

   1.1. Planos rectangulares:

      I. Lineal
      II. Diagonal
      III. Paralelo
      IV. Damero

   1.2. Planos radioconcéntricos:

      I. En estrella
      II. Circular

2. Ciudades no planificadas o de crecimiento natural:

   I. Ciudades fortaleza
   II. Ciudades en forma de estrella
   III. Planos irregulares

b) *Ciudades heterogéneas o de estructura compleja:*

1. Ciudades replanificadas
2. Ciudades polinucleares
3. Ciudades con un patrón-red
4. Ciudades esféricas:

   I. Concéntricas
   II. Radiales

En todo caso, al margen de la clasificación que se quiera utilizar y de las tipologías de planos que se establecen en cada una de ellas, hay que tener en cuenta que los planos de las ciudades actuales son en la práctica estructuras muy complejas. Los planos recogen la historia de las ciudades, por lo que en cualquiera de ellos se puede reconocer una superposición o yuxtaposición de tipos distintos que responden a circunstancias económicas, políticas, sociales y tecnológicas diferentes. Los planos actuales son, en definitiva, un conglomerado de planos diferentes que proporcionan la radiografía de la ciudad a través del tiempo.

Plano irregular: Los planos irregulares no obedecen a un trazado preconcebido, son el resultado de un crecimiento espontáneo y orgánico vinculado a circunstancias de tipo económico, político, social y cultural.

El modelo histórico más representativo de este tipo de plano es el de las ciudades islámicas y en el caso español el de las ciudades cuya trama urbana responde por circunstancias históricas concretas básicamente a este modelo. Sus vías son tortuosas y de desigual anchura, puesto que la calle es lo que queda después de una ocupación libre del suelo por los particulares, a diferencia de la ciudad occidental, donde primero se definen y organizan los espacios públicos y luego se construyen los solares. Muchas calles terminan en fondo de saco (adarves) y se cierran por la noche en un apropiamento del espacio público por los vecinos y en un afán de garantizar la seguridad de las casas por la

noche. A menudo el vuelo de la calle se cubre por las construcciones de uno u otro lado en un aprevechamiento intensivo del espacio, también en altura. Abundan las plazas privadas que se cierran por puertas (corrales, como el de Don Diego en Toledo) en un proceso de significado análogo al de los adarves.

El carácter irregular y abigarrado del plano islámico se pone aún más de manifiesto por la compartimentación social y funcional del conjunto de la ciudad por razones políticas, económicas, sociales e incluso de sensibilidad estética. Por lo pronto, en todas estas urbes, la ciudad oficial, donde se encuentran los edificios públicos y la residencia de la autoridad, constituye un espacio segregado físicamente (la al-mudaina) del resto de la urbe, la al-medina. Pero dentro de esta última, es frecuente la existencia de juderías, de barrios diferenciados funcional, étnica o socialmente, y de arrabales extramuros. Las medinas del norte de África y los cascos históricos de Toledo, Sevilla, Córdoba o Granada son ejemplos representativos de plano irregular y de modelo urbano islámico.

El fuerte crecimiento de las ciudades a partir del siglo XIX originó barrios de crecimiento espontáneo y trazado irregular que se añadieron a los espacios existentes hasta entonces. Muchos barrios fueron el resultado de parcelaciones espontáneas realizadas por propietarios de suelos rurales al margen de toda planificación, a lo largo de las vías de acceso y próximas a asentamientos industriales y localizaciones de baja calidad medioambiental.

La generalización del modelo de ciudad funcional desde mediados del siglo XX potenció los planos aparentemente irregulares al asumir como criterios de urbanización el Plan Parcial de Ordenación, la zonificación del suelo, el orden abierto y el viario jerarquizado.

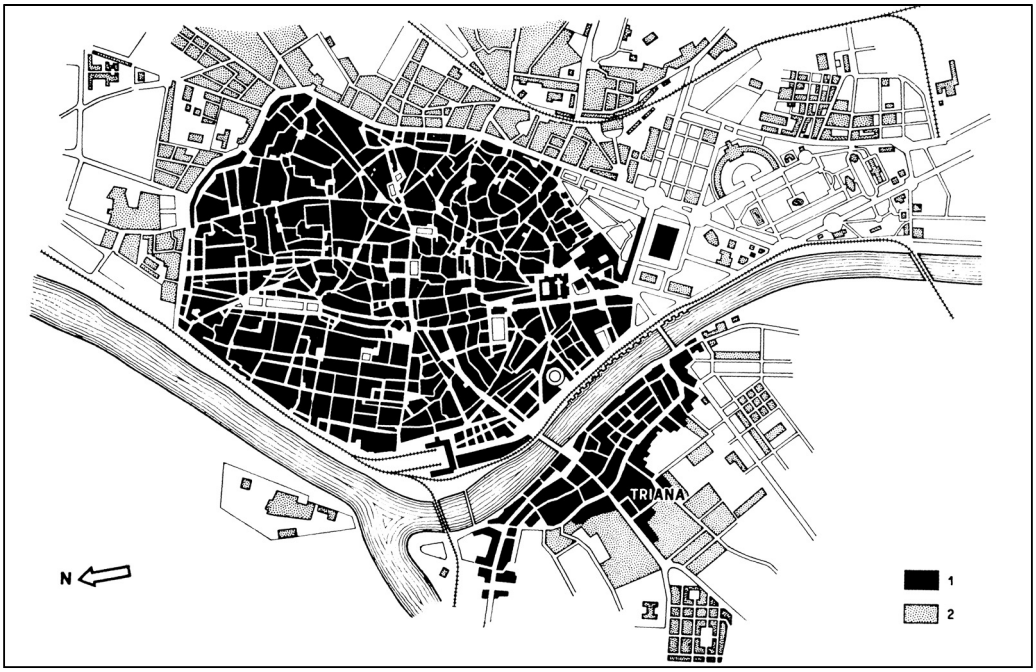


Figura 1.10. Casco histórico de Sevilla.

Plano ortogonal: Los planos ortogonales están formados por vías rectilíneas que se cortan perpendicularmente en ángulo recto. Se han aplicado en todas las épocas desde la Antigüedad y en lugares muy distintos, sobre todo para fundaciones de nueva planta: ciudades helenísticas y romanas, bastidas medievales, como Vitoria o Salvatierra en España, ciudades coloniales y ensanches de población.

Los españoles introdujeron este tipo de plano en el Nuevo Mundo a partir del siglo XVI y su utilización se generalizó también por la América anglosajona, siguiendo las disposiciones del gobierno de Estados Unidos en 1788 para la ocupación de nuevas tierras y el modelo de plano adoptado para urbanizar la isla de Manhattan (Nueva York) en 1811.

Las ventajas de este tipo de plano son la sencillez de trazado, la homogeneidad del parcelario y la facilidad para proceder a la expansión de la ciudad cuando las circunstancias así lo requieren. Entre sus inconvenientes figuran la proliferación de intersecciones, con su consiguiente repercusión negativa sobre el tráfico, y el alargamiento de los desplazamientos cuando se trata de recorrer distancias entre puntos distantes de la cuadrícula. Para paliar esos problemas se abren vías diagonales (Barcelona, Buenos Aires, Ciudad de La Plata o Belo-Horizonte).

Plano radioconcéntrico: En los planos radioconcéntricos, unas vías se disponen a modo de radios desde el centro a la periferia y otras forman círculos concéntricos desde el interior al exterior de la ciudad. El origen de estos planos se remonta a la Antigüedad; fueron muy utilizados en Oriente, asociándose en un principio a estructuras muy primitivas de los pueblos nómadas.

Estos planos tuvieron un gran desarrollo en la Edad Media, como consecuencia de un crecimiento espontáneo o planificado desde un castillo o una iglesia, en lo alto de una colina o en cualquier otro emplazamiento privilegiado (Vitoria, Milán, Moscú o Amsterdam).

Los planos radioconcéntricos facilitan el rápido acceso desde la periferia al centro y viceversa, con lo que se refuerza la capacidad rectora y organizadora del núcleo de la ciudad. Sus mayores inconvenientes son la irregularidad de las parcelas, con perjuicio para la construcción, y el aumento de las distancias entre los puntos intermedios situados fuera de los ejes radiales y anillos circulares.

Programa de Actuación Urbanística (PAU): Es el principal instrumento de gestión del planeamiento actual. Los suelos pendientes de ordenación y urbanización se desarrollan, de acuerdo con la Ley estatal 6/1998, de 13 de abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, y las Leyes de Ordenación del Territorio y Actividad Urbanística o LOTAUs en el plano autonómico, mediante «Programas de Actuación Urbanística» que comprenden una o varias unidades de actuación.

Las unidades de actuación pueden ser de dos tipos:

— «*Unidad de actuación urbanizadora*»: define el ámbito de actuación urbanizadora o de una de sus fases para obtener reservas de suelo dotacional mediante el correspondiente procedimiento de equidistribución. Estas reservas de suelo se aplican a la creación de nuevas infraestructuras viarias y espacios libres que dan como resultado la generación de dos o más solares edificables.

— «*Unidad de actuación edificatoria*»: delimita el terreno de edificación, construcción o instalación permitida por la ordenación territorial y urbanística.

Todas las unidades de actuación incluyen obligatoriamente los suelos dotacionales precisos para su ejecución racional y las parcelas edificables. Estas parcelas acaban transformándose en solares como resultado de la propia acción urbanizadora.

Región urbana: Alude a un territorio muy urbanizado, formado por una red de asentamientos de distinto rango funcional y poblacional que mantienen estrechas relaciones de dependencia y complementariedad entre sí. Las formas urbanas existentes en su interior son muy variadas, ya que, junto a ciudades de diferente tamaño, puede haber áreas metropolitanas, aglomeraciones y conurbaciones. En cualquier caso, siempre existe una o varias localidades, a menudo integradas en un área metropolitana, que actúa o actúan como elementos capaces de vertebrar toda la región. La Comunidad de Madrid, la vertiente septentrional del País Vasco, el triángulo integrado por las ciudades de Oviedo, Avilés y Gijón en Asturias proporcionan algunos ejemplos españoles de regiones urbanas.

El conjunto de ciudades que integran lo que se denomina el «Randstad holandés» es otro ejemplo significativo de región urbana europea. El «Randstad» se dispone a modo de franja urbanizada que envuelve una gran zona interior predominantemente agraria, especializada en horticultura. El «Randstad» está compuesto por cuatro conurbaciones alrededor de las ciudades de Rotterdam, La Haya, Amsterdam y Utrecht. La capital es La Haya, donde reside el poder político, el Gobierno y el Parlamento, pero el poder económico, sobre todo financiero, se concentra en Amsterdam. Las actividades portuarias e industriales más importantes se localizan en Rotterdam. Por último, Utrecht representa la metrópoli intelectual y comercial, además de aglutinar una importante industria textil. El resto de la industria y de los servicios se hallan dispersos por el interior del *«Randstad»*.

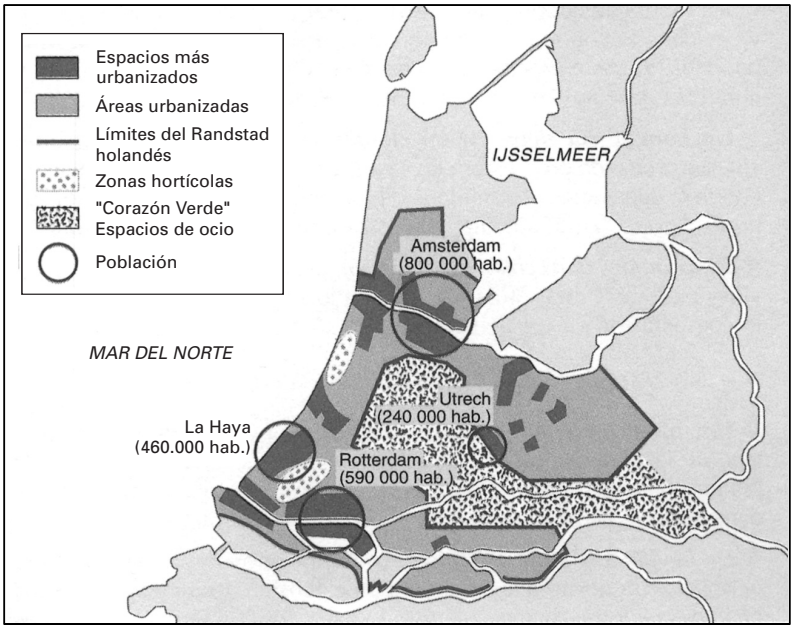


Figura 1.11. Una región urbana. El Randstad holandés.

En todos los casos, el concepto de región urbana implica el predominio de modos de vida y comportamientos propios de la ciudad, incluso en las zonas rururbanas más distantes de las áreas centrales. En las regiones urbanas, los movimientos pendulares de las personas, desencadenados por motivos de trabajo, ocio o servicios, son muy intensos. Para que ello sea posible, las redes de comunicaciones son densas, los sistemas de transportes están muy desarrollados y resultan estrechamente complementarios.

Rehabilitación: Actuación urbanística en el interior de la ciudad en la que prevalece la idea de conservación sobre la de derribo para nuevas construcciones. Entre sus objetivos figuran la conservación del patrimonio edificado por su valor histórico, simbólico, convivencial y educativo, así como el mantenimiento de la población y de las funciones tradicionales.

La puesta en marcha de programas de rehabilitación requiere la colaboración de los poderes públicos, de los propietarios del suelo y de los vecinos como usuarios de la ciudad para armonizar intereses contrapuestos. Las áreas de rehabilitación preferente son ejemplos representativos de estas actuaciones en la mayoría de nuestras ciudades.

En Madrid, la primera actuación pública importante dirigida a la rehabilitación de viviendas en su centro histórico fue la que se realizó en la decada de los ochenta en el entorno del cuartel del Conde Duque, afectando a un total de 2.400 viviendas, el 32% de las existentes. Fue la primera aplicación de uno de los denominados *«Programas de Intervención Preferente»* que se diseñaron dentro del *«Plan Centro de Madrid»* (presentado en diciembre de 1987) para la rehabilitación del casco histórico como continuación del *«Plan Especial Villa de Madrid»* de 1981. Estos programas plantearon la rehabilitación de las áreas especialmente más degradadas mediante la concesión de ayudas económicas y la intervención directa, con un horizonte de más de 10.000 viviendas en 800 edificios. Para conseguir estos objetivos, se pusieron simultáneamente en marcha los denominados *«Programas de Adecuación Arquitectónica»,* encargados de la mejora de elementos comunes y estructurales de los edificios.

Desde entonces, la Empresa Municipal de la Vivienda controla y supervisa el proceso de rehabilitación de viviendas en Madrid y subvenciona las obras en fachadas y otros elementos de interés arquitectónico (cubiertas, plantas bajas, escaleras, medianeras). La Oficina Municipal de la Vivienda concede también subvenciones a obras de rehabilitación privada no programada en colaboración con la administración autonómica (Zárate, M. A., 2003).

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid vigente en la actualidad, aprobado en 1997, mantiene los objetivos del Plan General de 1985 de revitalizar el centro histórico, intensificando estrategias rehabilitadoras que se simultanean con la creación de nuevo suelo urbano en la periferia. Aprovechando la experiencia adquirida en los años ochenta en las tareas de rehabilitación y los mecanismos previstos por la legislación de planeamiento urbano, la recuperación del centro histórico se aborda ahora mediante la definición y delimitación de «Áreas de Rehabilitación Integradas» (ARI) que incluyen prácticas y fórmulas de actuación anterior: «Programas de Intervención Preferente» (PIP) y «Programas de Adecuación Arquitectónica» (PAA).

El *«Programa Operativo de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid»* para el periodo 2004-2007 profundiza en los objetivos de revitalización del Centro, dentro del propósito de crear la imagen de un Madrid cosmopolita, abierto y de vanguardia, potenciando sus valores culturales e históricos. Para ello se mantienen los instrumentos anteriores de actuación, las «Áreas de Rehabilitación Integradas» (ARI), y se propone un ambicioso plan de rehabilitación residencial dentro de la almendra central que beneficiará a un total de 40.000 viviendas y que tiene muy en cuenta a los jóvenes de menos de 35 años y a los mayores de 65 años. También se quiere avanzar en la mejora del entorno emblemático para reforzar la memoria histórica y se plantea la actuación sobre ejes estructurantes no contemplados antes. Dentro de estos ejes figuran la creación de bulevares, el *«Plan Especial Recoletos-Prado»*, la recuperación del río en su tramo urbano a través del soterramiento de la M-30 y la reurbanización de la zona mediante el ambicioso y espectacular proyecto *«Calle 30»*.

Por su parte, el *«Plan de Acción del Centro 2005»,* con una inversión de 188 millones de euros, incluye 178 actuaciones para conseguir un centro urbano *«más habitado, más habitable, más integrado socialmente, más contemporáneo y más activo desde el punto de vista cultural»*. De esas actuaciones, casi el 40% corresponden a las áreas del Gobierno municipal de Urbanismo y Vivienda. Las actuaciones son coordinadas por la Oficina del Centro y cada área o Concejalía tiene capacidad para desarrollar sus propias políticas de actuación con proyectos concretos.

Reurbanización: Se denomina así el proceso de recuperación demográfica y vitalidad funcional que se observa en espacios centrales afectados por operaciones planificadas de rehabilitación integral y por procesos de *«gentrificación»*. Estos procesos, más o menos espontáneos, derivan de comportamientos *«urbanitas»* y del deseo de muchas personas de reducir los costes sociales y económicos ocasionados por la distancia entre el lugar de residencia, en la periferia, y el lugar de trabajo, en el centro.

Las políticas de reestructuración de las economías metropolitanas, de construcción de ensanches residenciales y de desarrollo de servicios de alta especialización en su interior determinan que las grandes aglomeraciones hayan vuelto a registrar tasas de crecimiento superiores a las observadas en las ciudades más pequeñas a partir de los años ochenta, al contrario de lo que había estado sucediendo en décadas anteriores. La globalización de la economía, los avances en las telecomunicaciones y las mejoras en las redes de transportes favorecen la concentración de las actividades de dirección, innovación y gestión financiera en las aglomeraciones principales. Las decisiones macroeconómicas necesitan ser coordinadas a escala supranacional y esa coordinación se realiza mejor desde las grandes metrópolis que desde ningún otro lugar.

La cultura de la recuperación urbana impulsa a su vez desde finales de los años setenta el interés de segmentos de población joven y de estatus social acomodado por el interior de las ciudades. Al deseo de reducir la frecuencia y la duración de los desplazamientos por razones de trabajo, se añaden las ventajas derivadas de la centralidad y las que se desprenden de residir en ambientes de elevado valor simbólico, monumental y convivencial.

Situación: Es el entorno geográfico más amplio en el que la ciudad se enmarca y con relación al cual se organiza. La situación se refiere a las condiciones generales del espacio

que rodea a la ciudad: elementos del relieve (ríos, montañas, naturaleza del suelo), vías de comunicación y medios de producción que condicionan y hacen posible el desarrollo de las funciones urbanas. La importancia de la situación y su significado respecto al desarrollo de cada ciudad es cambiante a lo largo del tiempo en función de circunstancias históricas, vicisitudes económicas y el azar (Zárate, M. A., 1991).

En el pasado, la situación de las ciudades venía definida por diferentes razones:

Unas veces, era el deseo de dominar por motivos de tipo político, económico y estratégico-militar las rutas más importantes que facilitaban los desplazamientos de los hombres y de las mercancías. A estas circunstancias, responden las situaciones de encrucijada, en lugares de confluencia de ríos (Lyon, Praga o Manaos) o de rutas terrestres (Zaragoza o Milán), y las situaciones en ejes de comunicaciones (las ciudades del Camino de Santiago o de la ruta de las antiguas ferias medievales de la Champagne).

Otras veces, la situación venía motivada por el intento de aprovechar los intercambios que se generan en zonas de contacto de economías distintas y complementarias, como ocurre, entre tantas, con las ciudades del piedemonte andino de Argentina (Mendoza y Tucumán). Las zonas de contacto de sistemas de circulación diferentes producen ventajas parecidas y han constituido históricamente la razón principal de la situación de muchas ciudades. En este sentido, las ciudades situadas en fachadas marítimas proporcionan magníficos ejemplos, teniendo en cuenta que las condiciones de situación pueden ser distintas:

— De frente de costa (Macao, Bombay o El Cabo).

— De estuario (Londres, Hamburgo o Lisboa).

— De delta (Rotterdam, San Petersburgo o Alejandría).

En todos estos casos, a las ventajas de complementariedad entre espacios, economías y sistemas de circulación diferentes, se añaden las de accesibilidad y las que resultan de los procesos de ruptura de carga.

En el presente, los progresos realizados en los modos y sistemas de transporte y los avances de las nuevas tecnologías aplicados a la planificación urbana han permitido aumentar la independencia de la ciudad respecto a su entorno inmediato e incrementar la carga de voluntarismo en el factor de situación. Así, se hace posible la fundación de nuevas ciudades para aprovechar recursos energéticos y mineros lejos de los centros demográficos y económicos tradicionales, como Ciudad Guayana (Venezuela), en la confluencia del río Caroní con el Orinoco, o como ha ocurrido con la mayoría de las ciudades nuevas fundadas en Siberia durante la época de la Unión Soviética.

También son numerosas las ciudades nuevas que se han creado en distintos momentos de la historia por razones políticas. Generalmente, con la fundación de estas ciudades siempre se ha buscado impulsar el desarrollo de áreas deprimidas, mejorar la distribución nacional de la población y aprovechar las ventajas que se derivan de la centralidad. Estos son, entre otros, los casos de Brasilia, de Abuja, la capital federal de Nigeria, o de Yamusukro, la capital de Costa de Marfil.

Las últimas tecnologías, basadas en la utilización de la energía nuclear, la energía solar y el aprovechamiento de los mares, abren inmensas posibilidades para colonizar las

regiones del «anecúmene» y situar en ellas nuevas ciudades. Ya se piensa en la construcción de ciudades sobre islas artificiales en la plataforma continental para explotar yacimientos submarinos de petróleo y carbón. También se ha estudiado la creación de ciudades dotadas de un microclima dentro de las regiones árticas y antárticas para aprovechar sus recursos minerales.

Suburbanización: Con este termino se designa el proceso de fuerte crecimiento residencial de las periferias urbanas. Los ferrocarriles de cercanías y los tranvías eléctricos favorecieron desde finales del XIX la proliferación de formas residenciales de diferente categoría en los alrededores de las ciudades, entre ellas viviendas unifamiliares de tipologías pertenecientes al modelo de ciudad-jardín.

La generalización del automóvil en Norteamérica durante el periodo de entreguerras impulsó la temprana creación de enormes áreas suburbanas a base de bajas densidades residenciales, conectando con ideales naturalistas de la sociedad de Estados Unidos y las propuestas del arquitecto Frank Lloyd Wright (1869-1959) sobre la ciudad integralmente dispersa. A partir de la década de los sesenta, los fenómenos de suburbanización se han propagado por las ciudades europeas, con amplias áreas de viviendas unifamiliares y otras de multifamiliares, integradas en este caso por bloques y torres, de acuerdo con los principios urbanísticos y arquitectónicos del funcionalismo. Los procesos de *«suburbanización»* se generalizaron impulsados por la conquista de las áreas centrales por las actividades terciarias, por el traslado de actividades productivas a las periferias, la construcción de polígonos residenciales para hacer frente al déficit de viviendas y la expansión de los comportamientos rururbanos de la población según patrones anglosajones.

En la actualidad, las zonas suburbanas consagran la dualidad centro-periferia que se puede observar en cualquier ciudad. Progresivamente, estas zonas se convierten en espacios cada vez más complejos desde los puntos de vista morfológico, social y funcional, con variedad de paisajes, diversidad de grupos sociales y multiplicidad de funciones. Se trata de una situación muy distinta de la que tuvieron en sus orígenes, cuando se caracterizaban por la homogeneidad. En Estados Unidos, las zonas suburbanas empezaron configurándose como zonas residenciales de clases medias.

Durante años, la suburbanización ha hecho aumentar la población de las coronas metropolitanas en las ciudades postindustriales o en tránsito a la postindustrialización, siempre a un ritmo muy superior al de las áreas centrales (Figura 1,12). Sin embargo, a partir de finales de los años setenta y principios de los ochenta, en las sociedades más evolucionadas, empezaron a iniciarse procesos de *«desurbanización»* o *«contraurbanización»* que pueden ser considerados como una etapa posterior a la de *«suburbanización»* en la evolución hacia un cambio de modelo urbano (Hall, P., 1984).

El deterioro residencial, la inseguridad, la congestión de los espacios metropolitanos, el aumento de las economías de desaglomeración en las áreas internas y la creciente deslocalización de las actividades productivas y de intercambio provocaron a finales de los setenta y principios de los ochenta la pérdida de intensidad de las actividades productivas y el descenso de la población en muchas áreas metropolitanas. De manera simultánea, se produjo el crecimiento de los efectivos demográficos y de las actividades económicas en las ciudades pequeñas o medianas, sobre todo cuando estas ciudades se hallaban ubicadas en ambientes naturales atractivos, de buen clima, y en zonas de bue-

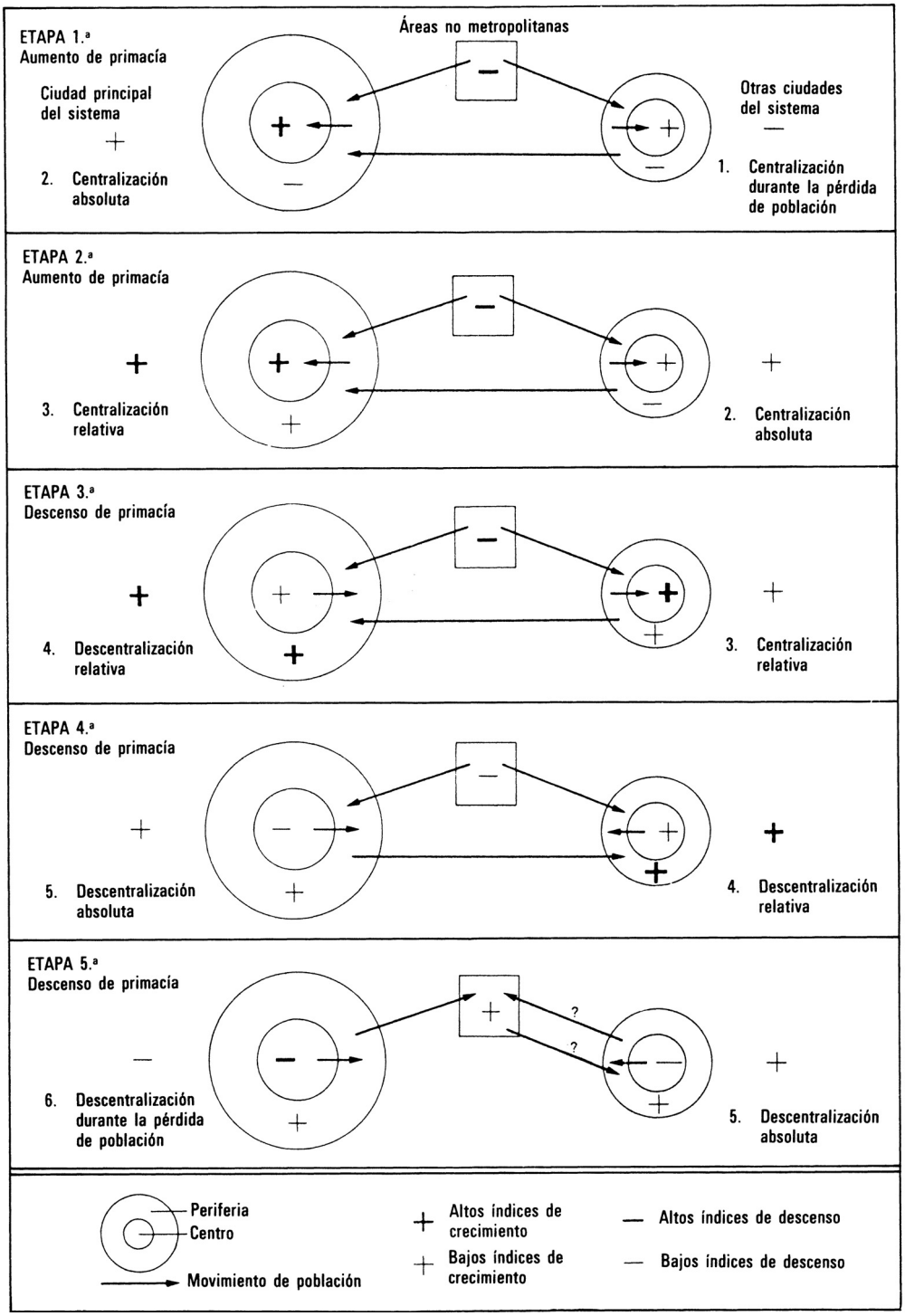


Figura 1.12. Modelo de cambio urbano, según P. Hall (1984).

nas comunicaciones. La implantación masiva de actividades industriales y de servicios vinculados a las nuevas tecnologías y a la investigación en ambientes de calidad medioambiental explica la enorme expansión de las ciudades del «Sun Belt» de Estados Unidos y de muchas ciudades del arco mediterráneo en Europa (Brunet, R., 1990).

Usos del suelo: Los usos del suelo constituyen un componente fundamental de la morfología urbana, puesto que edificios residenciales, fábricas, jardines, viales e infraestructuras configuran el aspecto externo de las ciudades. La distribución espacial de los usos del suelo y las características de la construcción en la ciudad industrial y postindustrial son un fiel reflejo sobre el espacio de los factores económicos, sociales y políticos que caracterizan el modelo de producción capitalista.

La clasificación más sencilla de los usos del suelo es la que distingue entre grandes usos comerciales, industriales, residenciales, públicos y semipúblicos. Otras clasificaciones carecen de valor universal, ya que generalmente son el resultado de la sistematización de los usos del suelo de ciudades concretas.

El plano de usos del suelo zonificados de la ciudad funcional, aún vigente, con su viario jerarquizado y áreas diferenciadas que se dedican a distintas actividades (residencia, trabajo, ocio, circulación), expresa el afán de eficacia del modo de producción fordista y de las fuerzas económicas que acompañan al capitalismo en la construcción de la ciudad.

Prácticas

1.1. Emplazamiento y situación

Teniendo en cuenta el plano de La Coruña, realice las siguientes actividades:

A) Comente las características que definen el emplazamiento de esa localidad y señale los motivos que pudieron justificar su elección en el pasado. Para facilitar esta tarea, ayúdese de un mapa topográfico y relacione las ventajas de este emplazamiento con el factor de situación de esa misma localidad dentro de Galicia y con sus funciones urbanas predominantes a través del tiempo.

B) Exponga las ventajas y los inconvenientes de este emplazamiento para la expansión de la ciudad moderna. Comente las posibles actuaciones de mejora urbana que se podrían acometer para facilitar el crecimiento de la ciudad e indique por qué zonas convendría realizar esa expansión. Razone convenientemente sus propuestas.

C) A continuación, céntrese en el estudio del emplazamiento y de la situación de la localidad en la que usted reside. Señale los elementos que definen sus factores de situación y explique la relación de estos elementos con el emplazamiento fundacional de su localidad. Para ello debe tener en cuenta las características del relieve más próximas, la existencia de cursos de agua o de frente de mar, la presencia de vías de comunicación, las actividades económicas que ha habido en el pasado y ahora, etc.

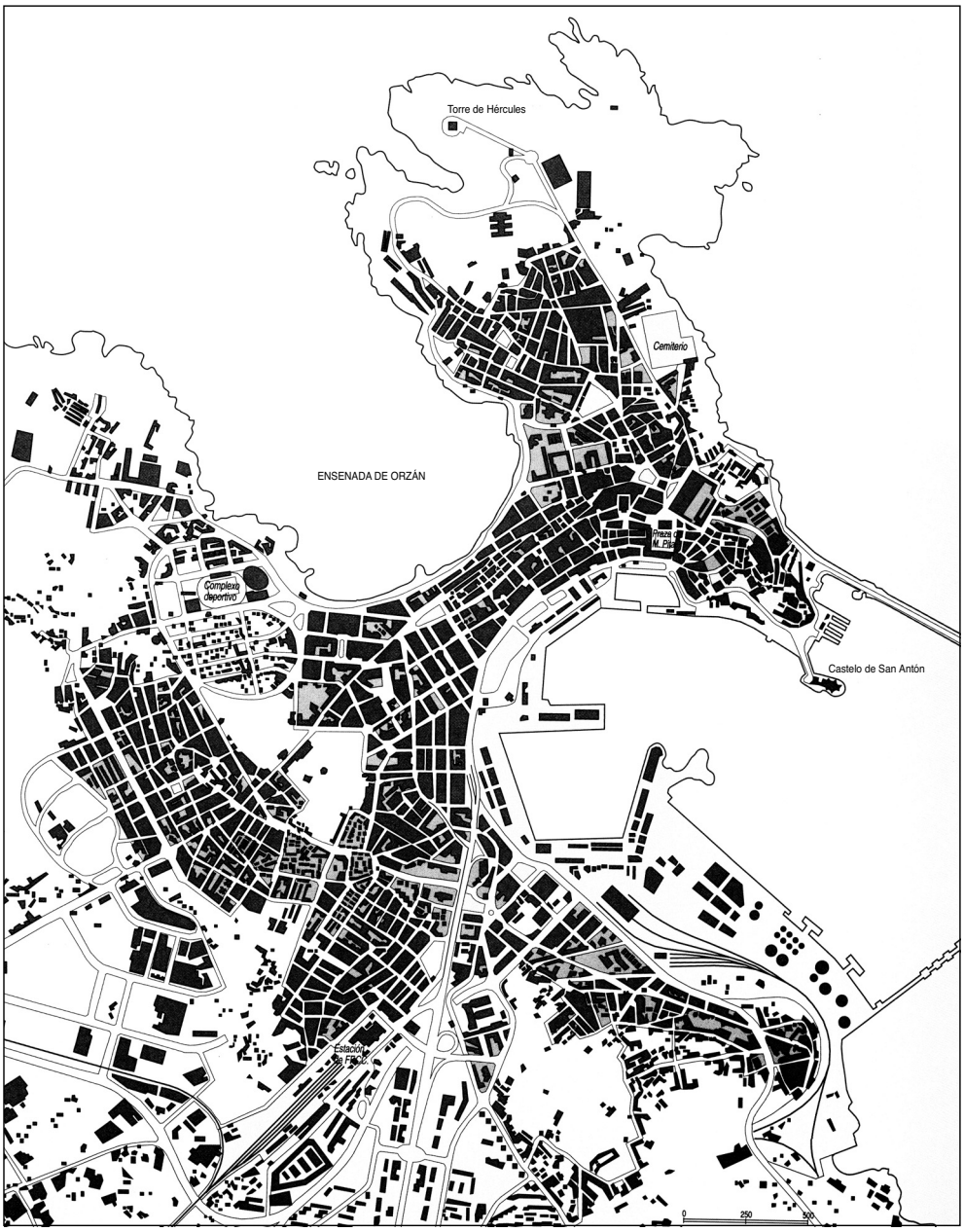


Figura 1.13. Plano de La Coruña.

D) Analice las relaciones que usted pueda encontrar entre la situación y la evolución histórica de su ciudad. Al igual que hizo al estudiar el caso de La Coruña, ahora indique las zonas más adecuadas para facilitar la expansión de su localidad. Razone también aquí su respuesta y señale ventajas e inconvenientes de su propia propuesta.

1.2. Análisis del plano

A la vista de la fotografía aérea de Toledo que se le presenta de manera adjunta:

A) Destaque los elementos estructurales que han actuado en esta ciudad como líneas de fijación e indique hacia donde se sitúan los cinturones de expansión.

B) Explique la tipología o tipologías de plano que usted pueda reconocer a través de esta fotografía. Compare el plano del casco histórico con el de la ciudad moderna.

C) Señale qué elementos estructurales pertenecientes al pasado perviven en la ciudad actual y justifique de manera razonada por qué se dice que el plano es el componente de la morfología que menos cambia a través del tiempo.

D) Compare el plano que usted puede observar mediante esta fotografía con el de su ciudad. Explique las principales diferencias y semejanzas entre ambos planos y exponga las razones que las determinan.

Figura 1.14. Fotografía aérea de Toledo.

1.3. Tipos de planos y su configuración

Observe el plano que se le muestra en la figura adjunta y realice las siguientes tareas:

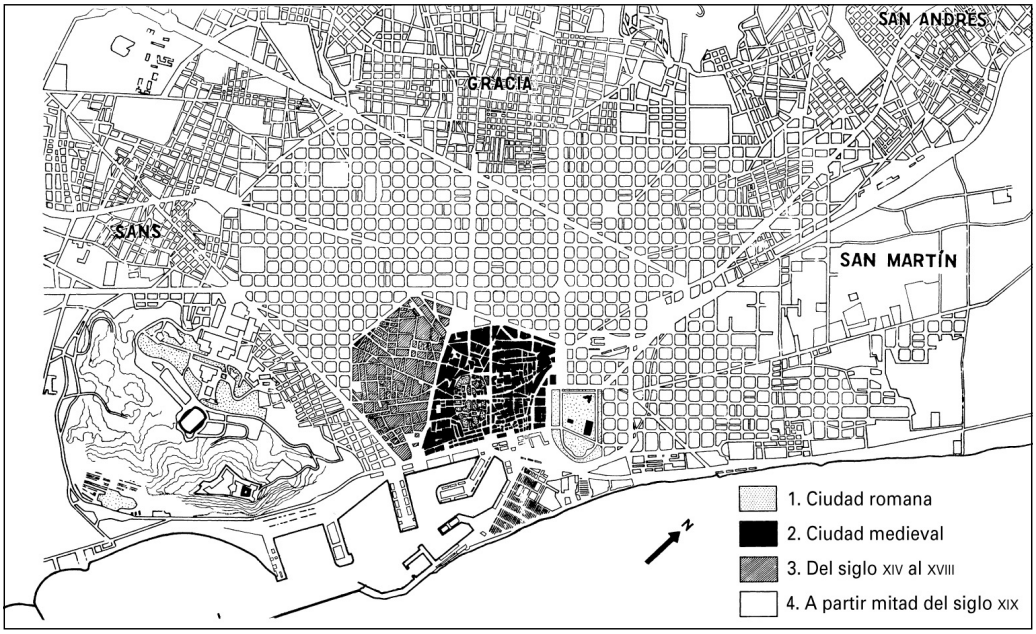
A) Teniendo en cuenta que el plano de cualquier ciudad es el resultado de su evolución histórica, identifique los distintos tipos de planos que se pueden observar en la ciudad de Barcelona y que son el resultado de su evolución histórica. Clasifíquelos por su forma y relaciónelos con los periodos históricos y modelos urbanísticos a los que corresponden cada uno de ellos.

B) Enumere las ventajas y los inconvenientes para la circulación y la vida de relación que se desprenden de los diferentes tipos de planos que conforman el conjunto de la ciudad de Barcelona.

C) Recuerde los factores que intervienen en el modelado del plano de la ciudad y aplíquelos al caso concreto que le presentamos en este trabajo.

D) Señale los elementos estructurales que contribuyen a determinar la forma urbana de Barcelona y explique de qué manera condicionan el crecimiento de esta ciudad en una dirección o en otra.

E) Comente los tipos de trama urbana que se pueden reconocer en el plano adjunto y analice los posibles contrastes entre las tramas de las distintas zonas de la ciudad.



FUENTE: Beaujeu-Garnier, J. et Chabot, G. (1970).

Figura 1.15. Plano de Barcelona.

1.4. Construcción urbana

Atendiendo a la morfología urbana, haga un análisis detallado de las características de la construcción en Coslada (Fotografía adjunta) y en su ciudad o localidad de residencia. En su trabajo debe prestar atención a los siguientes aspectos:

A) Tipo de entramado en relación con los distintos modelos urbanos y con las corrientes urbanísticas que usted ha estudiado.

B) Tipologías de la edificación en relación con el pasado de la ciudad, con las actividades económicas dominantes, los comportamientos de los ciudadanos y las tendencias urbanísticas que se han sucedido a través del tiempo.

C) Representación cartográfica sobre un plano base de las tipologías de edificación y de su estado de conservación. Preste especial atención a las diferencias existentes entre la construcción del núcleo histórico y de los barrios posteriores a mediados del siglo pasado.

D) Políticas aplicadas en su localidad para la conservación y recuperación del patrimonio histórico. Averigüe si existe algún Plan Especial para la conservación del centro histórico de su ciudad y para su revitalización. Indique en que año fue aprobado y cuáles eran o son sus principales objetivos.

Figura 1.16. Construcción urbana en Coslada. Foto: M.A. Zárate.

1.5. Usos del suelo

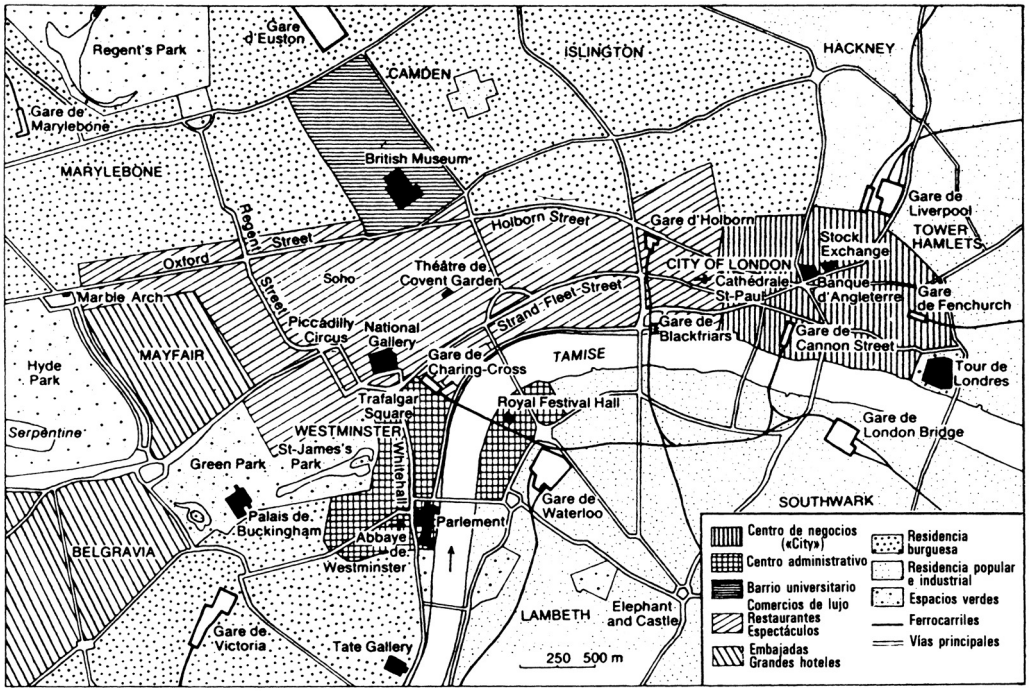
Observe la figura adjunta de Londres y recuerde todo lo que ha estudiado sobre distribución espacial de los usos del suelo en las ciudades. A partir de todo ello y de información complementaria que usted pueda conseguir sobre la ciudad en la que reside o de cualquier otra de su libre elección, realice las siguientes actividades:

A) Señale sobre un plano de esa localidad cómo se localizan y se distribuyen espacialmente sus grandes usos del suelo. Es importante que preste atención a las diferencias que existen en este sentido entre la ciudad anterior a los años cincuenta del pasado siglo y la posterior a esas mismas fechas.

B) Indique qué fuerzas centrífugas y centrípetas actúan sobre la distribución espacial de los usos del suelo en su localidad, señalando las principales razones que impulsan unas y otras fuerzas.

C) Presente ejemplos significativos de permanencia y cambios de usos del suelo a través del tiempo en su ciudad. En ambos casos, deberá explicar de manera razonada las causas concretas que determinan unas y otras situaciones.

D) Averigüe la incidencia del planeamiento oficial en la distribución de los usos del suelo de su localidad. Para ello, le recomendamos que consiga información sobre los Planes Generales u otras normas de planeamiento que la han afectado. Esta información podrá encontrarla en su propio Ayuntamiento o en publicaciones locales.



FUENTE: J. Bastié y B. Dezert (1980).

Figura 1.17. Usos del suelo en Londres.

1.6. Problemática actual de los cascos históricos

¿Conoce usted la problemática del centro histórico de su localidad? Consiga un plano de la ciudad en la que usted resida y teniendo también en cuenta la ilustración adjunta del plano de Palencia en el siglo XIX realice las siguientes prácticas:

A) Señale sobre el plano de su ciudad los límites de su centro histórico y razone los criterios predominantes de delimitación utilizados: administrativos, funcionales, sociales o morfológicos.

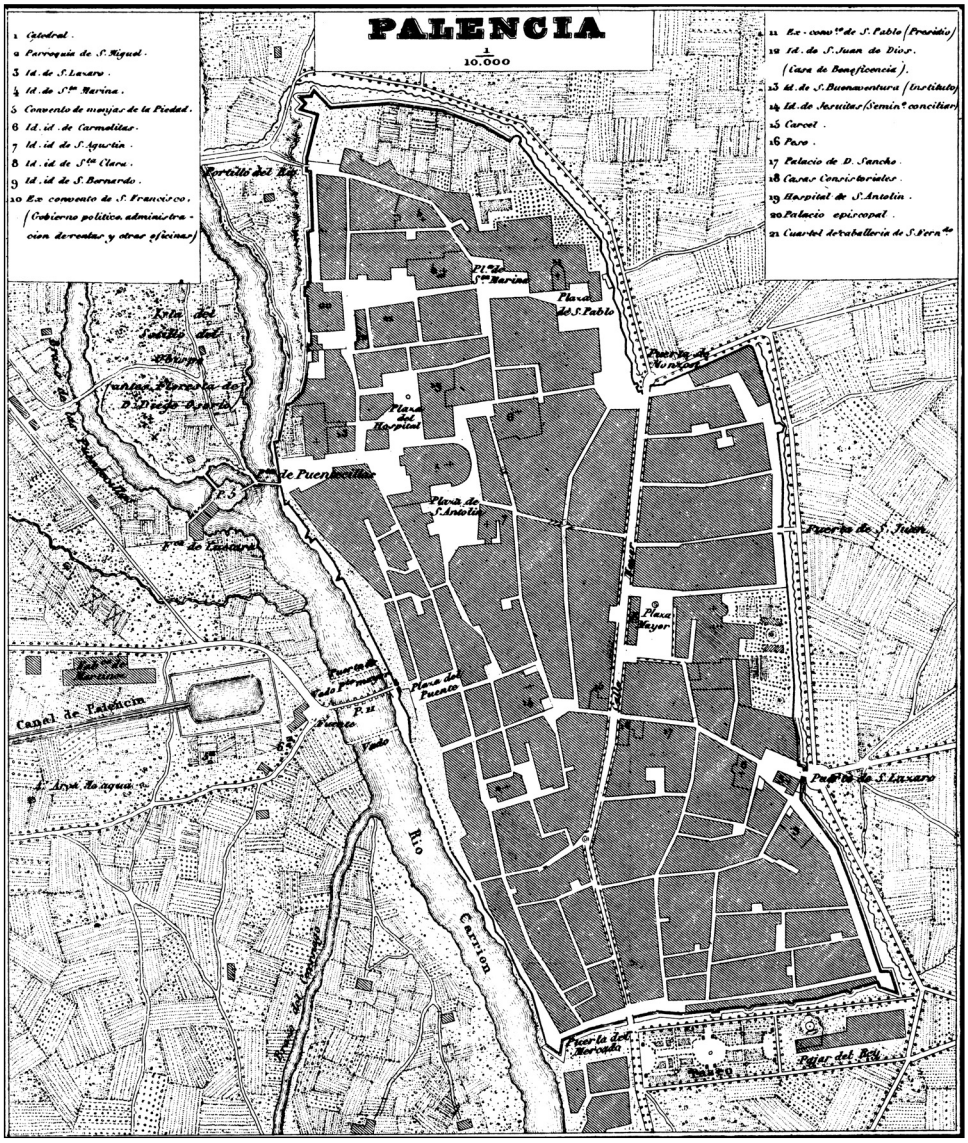


Figura 1.18. Palencia en el siglo XIX.

B) A continuación, utilizando un papel vegetal superponible y toda una serie de símbolos elegidos por usted mismo, represente sobre el plano los principales usos del suelo y el estado de conservación en que se encuentran las construcciones de esas zonas.

C) Localice las actuaciones más importantes de renovación y rehabilitación que existan, explicando los objetivos de unas y otras políticas de intervención urbana. Indique de manera aproximada los años en que se han efectuado y justifique el predominio de unas y otras actuaciones considerando cuando han tenido más importancia unas y otras.

D) Comente las diferencias sociales que se puedan observar entre las distintas zonas de su centro histórico. Ayúdese en su tarea del análisis morfológico y de la propia percepción que usted posea sobre ese espacio.

E) Analice el emplazamiento y las características morfológicas de la ciudad de Palencia en el siglo XIX a partir de la ilustración adjunta, señale los elementos estructurales de su plano y los rasgos más relevantes de su morfología indicando de qué manera influyen y condicionan el desarrollo urbano posterior. Compare todos esos aspectos con los de su localidad e indique las semejanzas y diferencias más significativas entre ambos casos.

F) Elabore un resumen de los principales problemas que detecte en el centro histórico de su localidad. Por último, haga una propuesta razonada de las actuaciones urbanísticas, económicas y sociales que habría que acometer para conseguir su revitalización y mejorar las condiciones medioambientales de sus residentes.

1.7. Intervención de los agentes sociales en la construcción de la ciudad

La ciudad es un producto físico y social de unas funciones predominantes a través del tiempo y de unos agentes sociales que intervienen constantemente sobre ella. Ahora se trata de que aplique a su localidad lo que ha estudiado en este sentido. Para facilitar su tarea, le recomendamos que se ajuste a las cuestiones e indicaciones que se le formulan a continuación y que consiga información de la historia de su ciudad recurriendo a publicaciones locales y a la prensa diaria.

A) Indique cómo intervienen los poderes públicos en la creación en general de la ciudad y cómo lo han hecho en el caso concreto de la localidad en la que usted reside. Preste especial atención a su repercusión en la forma en que se produce la expansión de su ciudad.

B) Explique mediante ejemplos concretos la intervención de los propietarios del suelo, los promotores e inmobiliarias, los dueños de los medios de producción y los ciudadanos en la construcción de cualquier la ciudad y en la localidad en la que usted reside.

C) Consiga información de asociaciones vecinales de su localidad y haga una exposición de sus acciones. Indique a la vez qué otros agentes sociales se enfrentan de manera más frecuente en la construcción y utilización de la ciudad, y justifique de manera razonada sus comportamientos.

D) Comente de qué manera repercuten los distintos agentes sociales en la creación de viviendas. Señale los principales problemas de vivienda en su localidad y la actitud de los diferentes agentes sociales de la ciudad respecto a esos problemas.

Bibliografía

ALOMAR, G. (1947): *Teoría de la ciudad: ideas fundamentales para un urbanismo humanista*. Ed. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.

ANDRÉ, Y., BAILLY, A. y otros (1989): *Représenter l`espace*. Ed. Anthropos, Paris.

ASCHER, E. (1995): *Métapolis*. Ed. Odile Jacob, Paris.

AYMONINO, C. (1981): *El significado de las ciudades*. Ed. Blume, Madrid.

BASTIÉ, J. et DEZERT, B. (1980): *L'espace urbain*. Ed. Masson, Paris.

BEAUJEU-GARNIER, J. et CHABOT, G. (1970): *Tratado de Geografía Urbana*. Ed. Vicens Vives, Barcelona.

BENEVOLO, L. (1993): *La ciudad europea*. Ed. Crítica, Barcelona.

BOYER. J. C. (2003): *Les villes européennes*. Ed. Hachette, Paris.

BORJA, J. y MUXI, Z. (2003): *Espacio público. Ciudad y ciudadanía*. Ed. Selecta, Barcelona.

BRUNET, R. (1990): *Géographie universelle: Nouveaux mondes*. Ed. Hachette, Paris.

BURKE, G. (1976): *Townscapes*. Ed. Penguin, Hardmonsworth.

CAMPOS VENUTTI, G. (1982): *Urbanismo y austeridad*. Ed. Siglo XXI, Madrid.

CAPEL, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Ed. Los Libros de la Frontera, Barcelona.

CASTELLS, M. (1974): *La cuestión urbana*. Ed. Siglo XXI, Madrid.

CLARK, D. (1999) 2.ª ed.: *Urban World / Global City*. Ed. Routledge, London and New York.

— (1982): *Urban Geofraphy: An Introductory Guide*. Ed. Croom Helm Ltd., London.

CONZEN, M. R. G. (1960): «Alnwick: a study in town plan analysis». En *Transactions*, Institute of British Geographers, 27, pp. 1-122.

DICKINSON, R. E. (1950): *The West European City*, London.

DOXIADIS, C. D. (1970): *Man´s movements and his settlements*. Ekistics, vol. 29.

DOWNS, R. M. (1970): «Geograph space perception: past approaches and future prospects». En *Progress in Geography*, vol. 2, Ed. Edward Arnold, London, pp. 68-108.

EMRYS JONES (1992): *Metrópolis*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.

ESTÉBANEZ, J. (1989): *Las ciudades. Morfología y estructura*. Ed. Síntesis, Madrid.

ESTÉBANEZ, J. (1995): «Transformaciones recientes y repercusiones en los espacios metropolitanos». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n.º 15.

FERNÁNDEZ GÜELL, J. M. (1997): *Planificación estratégica de las ciudades*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.

FERRER, M. y PRECEDO, A. (1977): *Las ciudades de Guipúzcua y Vizcaya*. Ed. Leopoldo Zugaza. Durango.

FRIEDMANN, J. (1964): «Regional development and planning», n.º 2 del vol. XXX, *Journal of the American Institute of Planners*, mayo.

GALANTAY, E. Y. (1977): *Nuevas ciudades. De la Antigüedad a nuestros días*. Ed. Gustavo Gili, S.A., Barcelona.

GERVAIS-LAMBONY, Marie Anne (dir.) (2001): *Les très grandes villes*. Éditions Atlande, Neuilly.

HALL, P. (3.ª ed. 1984): *The Word Cities*. Ed. Weidenfeld and Nicolson, London.

HALL, P., CAMPOS, G., CASTELLS, M. y otros (1985): *Metrópolis, Territorio y Crisis*. Asamblea de Madrid/Alfoz.

HARDOY, J. E. y SATTERTHWAITE, D. (1987): *Las ciudades del Tercer Mundo y el medio ambiente de la pobreza*. Ed. G.E.L., Buenos Aires.

HIRSCHMAN, A. (1958): *The strategic of economic development*. Ed. Yale University Press, New Haven.
JEHEL, G. y RACINET, PH.. (1999): *La ciudad medieval: del Occidente cristiano al 0riente musulmán (s. X-XV)*.
LACOSTE, Y et alter (1977 y 1988): Números especiales sobre el paisje. En Rev. *Hérodote*, n.º 7 y 44.
LAVEDAN, P. (1936): *Géographie des villes*. Ed. Gallimard, Paris.
LASSWELL, H. (1979): *The Signature of Power*. Ed. Transaction Books, New Broonswick.
LEVY, A. (1966): *Psychologie sociale*. Ed. Dunod, Paris.
LÓPEZ DE LUCIO, R. (1994): «Programas de actuación urbanística, planes parciales y proyectos de urbanización». *La práctica del planeamiento urbanístico*, Moya Gonzáles, L, (ed.). Ed. Síntesis, Madrid.
MAZÓN, T. (1997): *Introducción a la Planificación Urbana*. Ed. Aguaclara, Alicante.
MENANTEAU, J. (1994): *Les banlieues*. Ed. Le Monde, Paris.
MORRIS, A. E. J. (1972): *History of Urban Form*. Ed. Godwin, London.
MOYA, Luis (Ed.) (1994): *La práctica del planeamiento urbanístico*. Ed. Síntesis, Madrid.
MYRDAL, G. M. (1957): *Economic Theory and thr Under Developed Regions*. London.
PELLETIER. J. et DELFANTE, CH. (1989): *Villes et urbanisme dans le monde*. Ed. Masson, Paris.
RACIONERO, L. (1981): *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Universidad.
RELPH, E. (1976): *Place and placelessness*. Ed. Pion, London.
REPS, J. W. (1965): *The Making of Urban America*.Ed. Princenton University Press, Princenton.
ROSSI, A. (1981, 5a ed.): *La arquitectura de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, S.A., Barcelona.
SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. (1999): *Introducción al Urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*. Ed. Alianza Editorial, Madrid.
SEGRE, R. (1988): *Arquitectura y urbanismo moderno. Capitalismo y Socialismo*. Ed. Arte y Cultura, La Habana.
SJOBERG, G. (1960): *The Preindustrial City. Past and Present*. Ed. The Free Press. New York.
SMAILES, A. (1966): *The Geography of the Towns*. Ed. Hutchinson, London.
SOJA, E. W. (2008): *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Ed. Traficantes de Sueños, Madrid.
STRETTON, H. (1985): *Planificación urbana en paíse ricos y países pobres*. Ed. Fondo de Cultura Económico, México.
TALATCHIAN, M. (1999): *Moscou et les villes nouvelles de sa región, évaluation comparative avec l´agglomeration parisienne*. Ed. L'Harmattan, Paris.
TERÁN, F. (1982): *El problema urbano*. Ed. Salvat, Barcelona.
— (1982): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*. Ed. Alianza Editorial Madrid.
VINUESA, J. y VIDAL, M. J. (1991): *Los procesos de urbanización*. Ed. Síntesis, Madrid.
ZÁRATE MARTÍN, M. A. (1984): *El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades*. Ed. Cincel, Madrid.
— (1991): *El espacio interior de la ciudad*. Ed. Síntesis, Madrid.
— (1992): «Teoría y práctica de la rehabilitación en España». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Tomo CXXVIII, pp. 321-359.
— (1996): *Ciudad, Transporte y Territorio*. Ed. UNED, Madrid.
— (2003): *Efectos de la globalización en la región urbana de Madrid*. Ed. UNED, Madrid.
— (2005): «Lógicas globales en la organización del territorio madrileño». *En Geographicalia*, nº 46, 2005, pp. 5-20.
— (2006): «Medio siglo de cambios en los centros urbanos españoles». En *Estudios Geográficos*, nº 260, 2006, pp. 283-315.
— (2006): «Las ciudades españolas en la Era de la globalización». En *El espacio geográfico español y su diversidad*. Ed. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, pp. 91-131.
— (2007): «Toledo. Planeamiento y especulación en ciudades históricas». En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Vol. 27, nº 2.