

3.2.2. Diversificación económica y proceso de urbanización en España

Como adelantábamos, la configuración de los ejes de desarrollo viene dada por la capacidad de atracción por éstos de la población de aquellas zonas carentes de diversificación económica. Ello supone la relación entre proceso de urbanización y proceso de cambio económico. En este sentido, la epistemología de la Geografía ha desarrollado dos marcos conceptuales a distintas escalas. Uno es el del sistema urbano, que analiza las relaciones entre las ciudades; el otro, el de la morfología y segregación funcional y social urbana, que analiza las discontinuidades existentes dentro de una ciudad tanto desde el punto de vista material (tipología edificatoria y del viario) como de las actividades predominantes y de las características sociales (nivel económico, origen, edad) de sus habitantes. En relación con nuestro objetivo, vamos a recurrir a ambos conceptos para explicar, a grandes rasgos, el cambio que las ciudades españolas han experimentado.

2.1. El sistema urbano antes de la difusión del capitalismo industrial (hasta 1833)

Antes de avanzar en las características del sistema urbano es necesario enunciar su definición: sistema urbano es el conjunto de núcleos de población de un territorio jerarquizados según su tamaño. A su vez, esta jerarquía viene dada por la función que desempeña ese núcleo:

- A mayor número de funciones corresponde un mayor número de habitantes
- A su vez, las funciones corresponden a actividades económicas:
 - Localización industrial
 - Prestación de servicios: comercio, sanidad, educación, administración pública en sus diferentes niveles de especialización
- ❖ Los factores que actúan sobre esta concentración de funciones son, pues
 - El contexto político y económico imperante en cada momento
 - La localización del núcleo en ese contexto, derivada de su emplazamiento respecto a
 - las vías naturales de comunicación (valles, fosas, litoral)
 - el sistema de comunicaciones (puertos, carreteras, ferrocarril, aeropuertos)

En consecuencia, el orden y los componentes de esta jerarquía no es estático, varía a lo largo del tiempo dependiendo de la evolución de estos factores. Así, distintos núcleos de población (los elementos del sistema urbano) se van incorporando a este sistema en función de los cambios sociopolíticos y de sus vinculaciones territoriales a otras escalas, como veremos a continuación. Por ejemplo, algunos elementos del sistema de ciudades de la comunidad autónoma de Castilla-León tienen su origen en la etapa de ocupación romana (León, Segovia). Después de varios centenares de años prácticamente reducidos a pequeñas villas (Alta Edad media) se revitalizaron en la Baja Edad Media con la actividad lanera (obtención y comercio) vinculada a la Mesta. Estancadas durante la Edad Moderna y convertidas en capitales provinciales en la reforma de 1833, han quedado al margen de los grandes ejes de desarrollo.

De ello se deduce que, en el caso de España, como en otras zonas mediterráneas, la existencia de una red de ciudades medias es previa a los procesos de concentración y dinamismo económico que, como indicábamos, implican la generación y crecimiento de grandes áreas urbanas. De esta red, algunos elementos han centrado ejes de desarrollo (Barcelona, Valencia, Zaragoza) mientras que muchos de ellos apenas si se mantienen por inercia como entidades urbanas, pero sin la diversificación económica suficiente como para generar ejes de desarrollo. A este respecto, es fundamental comprender cuál era la lógica territorial de la ciudad antes del capitalismo industrial, para lo que recurrimos al concepto de economía orgánica¹: (Parejo, 2007: 31) se corresponde con: “economías agrarias, fuertemente vinculadas al medio natural, relativamente relacionadas con los mercados como suministradores de materias primas e insumos intermedios y destinatarios de la producción final, sujetas a una tensión casi permanente entre población y recursos. Expresado en otros términos, su capacidad para

¹ El concepto de economía orgánica es enunciado por Wrigley (1988), aquí se enuncia en los términos de Parejo

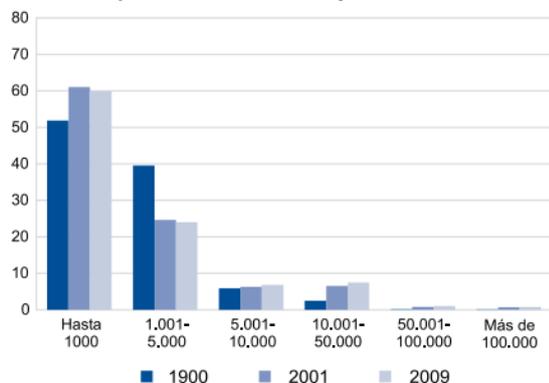
alimentar a una población en crecimiento se encontraba limitada por la reducida productividad de los factores empleados y por la escasa comercialización de sus excedentes”. La dimensión espacial de esta economía en la Europa bajomedieval está organizada por la relación ciudad-área de influencia, que, en el caso de la Corona de Castilla, se corresponde con el concejo. A partir de la lectura de sus elementos y funciones se deduce que, en la sociedad preindustrial, las actividades agrarias, artesanales y comerciales estaban vertebradas en torno a la ciudad y que el número de habitantes de estas ciudades no era muy dispar entre sí. Estos elementos y funciones son:

❖ La ciudad y su área de influencia que incluye

- una superficie (entre los 500 y los 1.000 km²) capaz de dotar a cada comunidad del conjunto de los recursos necesarios para **su autoabastecimiento**, lo que supone integrar bajo su control terrenos con diferentes vocaciones productivas (montaña, tierras de cereal, tierras de regadío) (ver figura 1).
 - la escala, la extensión, de este territorio “aprovisionador” estaba limitada por las condiciones de transporte, a sangre. Este transporte correspondía
 - tanto al abastecimiento antes citado
 - como a las relaciones comerciales o de intercambio, centralizadas en el núcleo urbano al que se asignaban estas tierras y que actúa también como intercambiador con otros núcleos de su rango.
- La relación entre espacio “aprovisionador” y población variaba en función de la dinámica demográfica desde dos dimensiones:
 - la dimensión espacio cultivado (*ager*)/espacio no cultivado (*saltus*): el sometimiento de la población al régimen demográfico antiguo implica que
 - en épocas de máxima presión demográfica o de coyunturas comerciales propicias, se procediese a roturar el *saltus* a través de apropiaciones legalizadas o clandestinas,
 - mientras que en las épocas de crisis se abandonaban,
- entidades menores de población: la dimensión sistema de poblamiento:
 - las zonas más alejadas del núcleo principal sólo van a contar con población a medida que el crecimiento demográfico exija su puesta en cultivo.
 - Se van generando así nuevos núcleos que pasan a depender del núcleo-cabecera y que sólo más adelante contarán con vida municipal propia (caso, por ejemplo, de Humilladero en el caso de Antequera).

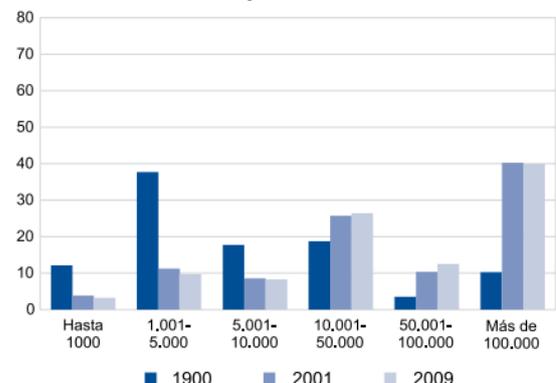
❖ La capacidad política de toma de decisiones reflejadas en las normativas municipales La valoración que García Manrique (1960: 205) hace del mismo es ilustrativa de las funciones políticas y económicas de éste: “La idea que sugieren los municipios de este mundo medieval y moderno hasta casi el s. XIX es de una serie de “estados” independientes económicamente. El concejo en la época medieval controlaba toda la industria y comercio local, y el municipio se comportaba como una unidad económica”.

Gráfico 3. Municipios por tramos de población. España. 1900, 2001 y 2009. Porcentaje



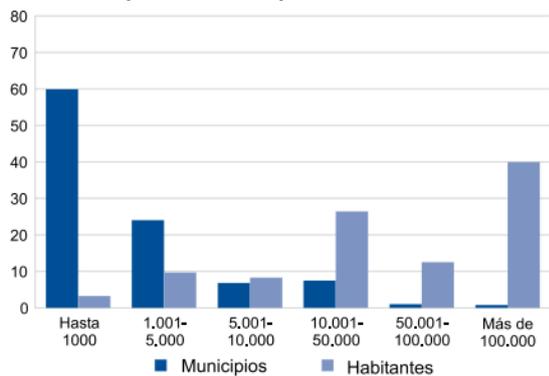
Fuente: INE (censos, padrón 2009) y Fundación BBVA-Ivie.

Gráfico 4. Habitantes por tamaño municipal. España. 1900, 2001 y 2009. Porcentaje



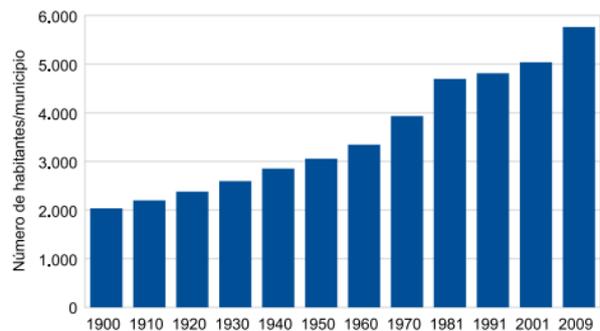
Fuente: INE (censos, padrón 2009) y Fundación BBVA-Ivie.

Gráfico 5. Municipios y habitantes por tramos de población. España. 2009. Porcentaje



Fuente: INE (padrón) y elaboración propia.

Gráfico 6. Evolución del tamaño medio municipal. 1900-2009



Fuente: INE (censos, padrón 2009) y Fundación BBVA-Ivie.

Figura 3: Evolución del tamaño de los núcleos de población en España entre 1900 y 2009. Reproducido de Cuadernos de la Fundación BBVA,(2010: 4).

Sin embargo, esta continuidad de un sistema urbano relativamente regular hasta los años sesenta del siglo XX no fue paralela a los rasgos morfológicos de las ciudades españolas. Por ello, la periodización de ambas variables es diferente.

2.2. Morfología urbana y cambios culturales previos a la revolución burguesa

La arquitectura y el urbanismo son una de las manifestaciones de la diferenciación cultural, ya que una misma ciudad experimenta cambios formales y funcionales introducidos por la sucesión de formaciones socioculturales que la ha habitado. Por tanto, las distintas épocas históricas aportan elementos diferenciados de las ciudades. A continuación se enuncian, de forma muy somera, estas aportaciones en relación con las ciudades españolas².

- De la época romana a la Edad Media

Gran parte de las ciudades españolas tuvieron su origen en época prerromana, bien a partir de núcleos indígenas, bien como colonias fenicias o griegas. La dominación romana supuso la adaptación de tales núcleos a

² Este epígrafe es una síntesis de Quirós y Tomé, 2001

sus criterios urbanísticos y la creación de ciudades nuevas, implantando la típica trama ortogonal con sus dos ejes principales (cardo y decumano) y una red jerarquizada de calzadas de conexión entre los núcleos urbanos. A partir del siglo III, las invasiones bárbaras obligaron a amurallar gran parte de estos asentamientos, cuyo trazado aún hoy es posible vislumbrar en algunas ciudades (Lugo, Astorga, León, Barcelona o Zaragoza). No obstante, la herencia romana se reduce en muchos casos a algunos yacimientos y al emplazamiento de la ciudad.

Será la Edad Media el periodo histórico que configure de modo más intenso el actual casco histórico de las ciudades. A pesar de que tras la progresiva disolución del Imperio romano hubo un tiempo de desurbanización, con abandono de muchas ciudades por su inseguridad, a partir de la llegada de los musulmanes en 711 se abre un doble proceso: los núcleos ocupados por estos van a transformarse y a perder su antigua herencia romana, y los posteriores núcleos recuperados por los cristianos serán restaurados, así como se crearán nuevas ciudades.

En las ciudades islámicas, la alcazaba o alcázar se constituye en un elemento urbano de primer orden de la ciudad, que sigue totalmente amurallada. Las red de calles adquiere un trazado sinuoso; son estrechas y algunas sin salidas (son los adarves). No hay plazas o lugares centrales, tan sólo algunos ensanchamientos de vías son aprovechados para instalar los zocos. Mucho del legado islámico se ha perdido por las transformaciones urbanas posteriores, pero aún perduran en ciertos rasgos del viario y de las manzanas irregulares de algunas ciudades como Toledo, Granada, Córdoba o Sevilla.

En las ciudades cristianas, repobladas tras un largo abandono, la muralla romana va a seguir siendo el límite externo de la ciudad. Aparecen nuevas ciudades a partir de la unión de varios núcleos de población muy cercanos entre sí, como ocurrió en el valle del Duero. A partir del siglo XI, tiene lugar un momento de expansión urbana, apareciendo nuevos tipos de ciudades, son las villas itinerarias, a lo largo de importantes vías de comunicación o rutas comerciales; ejemplos son las aparecidas a lo largo del Camino de Santiago. Se crean nuevas ciudades de planta ortogonal como San Sebastián o Castellón. También se fortalece la actividad comercial en la costa cantábrica y, por consiguiente, las ciudades portuarias (Bilbao, Santander, Gijón). Un rasgo clásico de las ciudades cristianas es la presencia de plazas, en las que se va a situar el mercado y los edificios oficiales; posteriormente, estas plazas se personalizarían con la construcción de arcos o soportales (como en Salamanca), especialmente en la Corona de Castilla. Estas plazas pasarían después a ser las plazas mayores, siendo mucho más frecuentes a partir del siglo XVI. Las funciones de orden religioso son fundamentales ya en la Baja Edad Media, ya que órdenes como los dominicos y los franciscanos son de localización urbana por lo que conventos y propiedades eclesiásticas se multiplican de dentro de las ciudades. Así mismo, y en las principales ciudades, la construcción de catedrales genera hitos en la morfología urbana.

A fines de la Edad Media, la mayoría de las ciudades presentaba una estructura global semejante: rodeadas por una muralla, en la que se engastaba un alcázar o castillo, y extramuros podía haber uno o varios arrabales, generalmente ocupados por actividades mercantiles o artesanas. y en caso de estar la ciudad junto a un río, siempre un arrabal al otro lado del puente y, cerca del él, las aceñas (molinos harineros).

- Del Renacimiento a la Ilustración

Hacia 1560 las ciudades habían cambiado poco. Tan sólo es destacable que no toda la muralla permanecía intacta, sino que en algunos sectores podía haberse derruido parcialmente o haber sido ocupada por viviendas adosadas a ellas. Esto refleja el nacimiento del Estado moderno, en la que no hay fronteras más que las externas y no hay conflictos bélicos internos. Serán sólo aquellas ciudades costeras y fronterizas las que mantengan intactas sus murallas con fines militares defensivos, constituyéndose en las llamadas plazas fuertes, sin crecimiento urbano extramuro (ejemplos: Barcelona, Cádiz, Badajoz).

La crisis económica del siglo XVII cortó el crecimiento de muchas ciudades, quedando a salvo de esto Madrid (por la presencia de la Corte) y Sevilla (por su dominio económico sobre las rutas comerciales americanas). En el siglo XVIII, con el movimiento de la Ilustración y el fomento de las obras públicas durante el reinado de Carlos III, tienen lugar nuevas reformas urbanas. Ejemplos de reformas para mejorar la habitabilidad de las ciudades son el Paseo del Prado, los accesos de las puertas de Alcalá y San Vicente o de Toledo, en Madrid; destacan también otras actuaciones en Valladolid o Málaga (Alameda). También aparecen núcleos urbanos

nuevos, planeados siguiendo criterios ilustrados de racionalidad y buen uso del espacio, como los Sitios Reales de la Granja en Segovia, Aranjuez en Madrid, La Carolina en Jaén o El Ferrol en La Coruña.

2.3. *Capitalismo industrial y revolución burguesa en la morfología urbana (1833-1960)*

Como ya hemos indicado el capitalismo industrial durante el siglo XIX sólo afectó de forma directa a un número muy reducido de espacios (Bajo Llobregat en torno a Barcelona; creación de núcleos minero-siderúrgicos en Asturias; crecimiento de Bilbao a lo largo de la ría). Sin embargo, otros factores de orden sociopolítico (progresiva consolidación del nuevo sistema político liberal) así como los indirectos de la industrialización, tuvieron una fuerte incidencia sobre la función y morfología del sistema urbano español.

En cuanto a las funciones, la constitución de las provincias rompió la uniformidad de las funciones del sistema urbano, aún sin que existieran actividades industriales, al concentrar en las nuevas capitales provinciales las de mayor rango político y, con ellas, la localización de servicios públicos cualificados y, entonces, muy escasos en su difusión espacial, como los de enseñanza (institutos) y sanitarios (hospitales civiles provinciales). A ello hay que unir que la revolución industrial supuso la pérdida de funciones de las capitales concejiles, ya que, con la revolución de los transportes (ferrocarril) aquellas ciudades que no introdujeron las innovaciones tecnológicas perdieron sus mercados locales, creándose progresivamente un mercado de escala nacional. De ahí, pues, su progresiva conversión en espacios carentes de dinamismo incapaces de conservar la población, y, por tanto, las otras funciones de servicios, acaparadas por las capitales de provincia. Se entiende así que la distribución de las ciudades en función de su tamaño se haga cada vez más desigual entre las que crecen y las que se estancan.

Respecto a la morfología, y en el mismo sentido que el cambio de función, aunque al comienzo de la Edad Contemporánea, la superficie de la mayoría de las ciudades apenas difería de la de finales del Medioevo, sin embargo, el derribo de las murallas medievales y la desamortización de 1836, que puso en venta numerosos bienes urbanos eclesiásticos, iniciaron la transformación interna de las ciudades: nuevos usos del suelo y mayor edificación en altura (hasta 5 plantas). Aparecen tipos de alojamiento muy distintos, distribuidos en el espacio según el valor del suelo, lo cual refleja las nuevas clases sociales y urbanas: burguesía y clase obrera (las más abundantes), y clase media (la menos abundante). La burguesía, dado su poderío económico, invierte en la mejora de los espacios centrales urbanos, desarrollada bajo el paradigma de Haussman, con fines higiénicos, de movilidad y articulación viaria, y dinamización inmobiliaria. Ello repercutió en un aumento del valor del suelo, creándose un centro residencial y de negocios (calle Larios en Málaga, 1887-1891; o Gran Vía de Colón, en Granada, 1895).

En aquellas ciudades en las que la industrialización actuó como motor de cambio, las condiciones de habitabilidad de la ciudad heredada no mejoraron demasiado tras estas reformas debido a la continua llegada de población rural. Teóricamente para ello se idearon los ensanches de las ciudades: nuevos espacios urbanos construidos, siguiendo un planeamiento determinado, un plano en damero, promovido por la iniciativa privada y pública, el ejemplo más destacado es el Ensanche de Barcelona diseñado por el arquitecto Cerdá. Sin embargo estos ensanches sólo beneficiaron a las clases medias por el precio de las viviendas allí situadas, por lo que el hacinamiento en casas tipo corrala (una familia en 1 ó 2 habitaciones, sin saneamiento ni agua corriente) siguió albergando a la mayor parte de la población urbana hasta el Desarrollismo. De esta forma, frente a estos espacios centrales reformados, otros distritos urbanos (especialmente, los que alojaban a los barrios obreros y fábricas) se degradaban y proletarizaban en correspondencia con la transición demográfica urbana.

Hasta la Guerra Civil continúan los procesos de cambio iniciados durante el siglo XIX. Comienzan a mejorar los equipamientos urbanos. Por una parte, por el viario de las ciudades comienzan a extenderse las nuevas infraestructuras urbanas como el tranvía eléctrico y sus antecedentes (tranvía de mulas y ómnibus), siendo las primeras Madrid y Barcelona a mediados de siglo. Esto se debió a las necesidades de transporte colectivo intraurbano por la disociación entre el lugar de trabajo y el de residencia. Por otra, destaca las obras de alcantarillado en buena parte de las capitales de provincia, lo que mejoró ostensiblemente las condiciones higiénico-sanitarias urbanas. Los núcleos históricos de las ciudades ven culminada su reforma interior para revalorizarlos y sanearlos. Ejemplos de reforma son las grandes vías (Madrid, Vía Layetana de Barcelona). Sin embargo, estas medidas no suponen una mejora en profundidad de las condiciones de los barrios obreros. Tal era la situación que desde la administración pública se tomaron medidas inspiradas en el urbanismo anglosajón,

como fue las Leyes de Casas Baratas primorrriveristas (1921, 1924), concebidas para superar la lacra del alojamiento obrero, agudizada por la inmigración. Ejemplos son los barrios inspirados en las ciudades jardines británicas (ejemplo: el barrio de Ciudad Jardín, en Málaga), que se construyeron en las afueras de la ciudad, económicas e higiénicas, en terreno barato y conectados por tranvía.

El breve periodo republicano siguió con la política de obras públicas urbanas y el fomento de la vivienda obrera, la renovación interior de las ciudades y la mejora de la vertebración viaria de las ciudades (nuevos accesos y rondas) más motorizadas.

En el periodo autárquico de posguerra, en condiciones materiales muy duras, hubo que atender a la reconstrucción de los núcleos urbanos devastados por la guerra, y atender al mismo tiempo las necesidades del crecimiento urbano, alimentado por la continua llegada de población rural (si bien en este periodo fue algo menor que en otros). El problema de la vivienda se agudizó. Destaca la implantación de un modelo de ciudad pretendidamente “nacional”, que bajo una profusa iconografía política recurría sin embargo a un pensamiento universal, el Movimiento Moderno, ideológicamente distante del fascismo. Fruto de este modelo son las llamadas “barriadas” promovidas por el Ministerio de la Vivienda, que desde mediados de los cuarenta a finales de los cincuenta, se constituyeron en colonias de casas económicas, adaptadas al higienismo y carácter industrial de la ciudad, y con un aire rural.

2.4. Del Desarrollismo a la urbanización difusa (1960 hasta la actualidad)

Si relacionamos el gráfico 6 y la figura 3 con este proceso de urbanización deducimos que los movimientos migratorios interregionales supusieron no sólo un cambio de comunidad autónoma sino de forma de poblamiento, implicando el éxodo rural y la explosión urbana debido a la modernización económica y el crecimiento industrial (en las zonas de atracción) y el despegue de los servicios públicos (que acaparó el crecimiento de las zonas de expulsión en las capitales provinciales). Por tanto, se trata de cambios que afectaron tanto al sistema urbano como a la morfología urbana.

Los cambios en el sistema urbano: Las áreas metropolitanas en España.

Como señala Ne-Lo (2001: 274) y recogen los gráficos precedentes, tanto el cambio de la actividad económica como la intensificación de las desigualdades en la localización de la población no fueron graduales sino brusco y centrado en la década de los años sesenta: “Así, en una fecha tan avanzada como 1960, cerca de la mitad de la población española residía todavía en municipios menores de 20.000 habitantes, es decir, en localidades que habitualmente no suelen ser consideradas como urbanas”. La intensidad espacial y temporal del crecimiento urbano que se abre en ese período explica que éste no se tradujera en la expansión de las ciudades precedentes sino en la configuración de áreas metropolitanas: “enormes áreas urbanas que comprenden no una sino diversas localidades, y albergan una parte sustancial de la población y la actividad de sus respectivas regiones” (ibídem).

Como podéis comprobar, la definición de área metropolitana encaja con la de concentraciones espaciales de actividad que enunciábamos al principio de este tema. Ne-Lo reconoce como las 7 mayores áreas metropolitanas españolas las de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Bilbao y Zaragoza. Comprobaréis que éstas ya no dependen de la implantación industrial porque recogen ya el proceso de terciarización de la economía mencionado. Para que comprendáis la diferencia entre ciudad y área metropolitana en el cuadro 1 recogemos las poblaciones que integran las áreas metropolitanas de Bilbao y Sevilla:

Tamaño de los núcleos (nº hab.)	Área metropolitana de Bilbao	Área metropolitana de Sevilla
más de 500.000		Sevilla
de 100.001 a 500.000	Bilbao, Baracaldo	Dos Hermanas
de 50001 a 100000	Portugalete	Alcalá de Guadaira
20001 a 50000	Sestao	Utrera, Mairena del Aljarafe, Palacios y Villafranca (Los), Rinconada (La), Camas, Coria del Río, San Juan de Aznalfarache, Tomares

Cuadro 1. Ejemplo del tamaño de los núcleos en dos áreas metropolitanas: Bilbao y Sevilla. Elaborado a partir de datos del Censo de Población de 2011, INE.es

En ambos casos, se comprueba que las áreas metropolitanas combinan núcleos de distintos rangos que quedan prácticamente contiguos, frente a la disposición exagonal y regular del sistema urbano correspondiente a la economía orgánica.

En las figuras 4 y 5 se recoge la localización de estas áreas metropolitanas articuladas en ejes y en áreas funcionales, con las siguientes características:

- La configuración de una serie de ejes vertebradores del espacio español y peninsular, localizados en la periferia (a excepción de Madrid), con una alta densidad de zonas urbanas (entre paréntesis millones de habitantes): el arco mediterráneo (Barcelona (4,2), Valencia (1,3)); el eje del Ebro, (Zaragoza, 0,6); el eje Sevilla (1,1)-Málaga (0,7); y el debilitado eje costero cantábrico (Bilbao, 0,9). Con una visión peninsular supraestatal, hay que incluir el eje norte-sur costero de Portugal; existe un arco atlántico pero incompleto por la ausencia de grandes ámbitos metropolitanos.

- La macrocefalia de Madrid en el interior peninsular (4,5 millones de hab.) prolongado en las provincias adyacentes de Guadalajara y Toledo de la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha.

- La confirmación del carácter bicéfalo del sistema urbano español, con Madrid y Barcelona a la cabeza en igualdad de condiciones, y que se constituyen en la quinta y sexta áreas urbanas más importante de Europa, sólo superadas por Londres, París, el Randstat holandés y el Rhur alemán.

La importancia de estas áreas es tal que en apenas un 2% del territorio español, vive 1/3 de la población del país, se produce cerca de la mitad del valor añadido bruto nacional y contienen 2/5 partes de la población activa industrial.

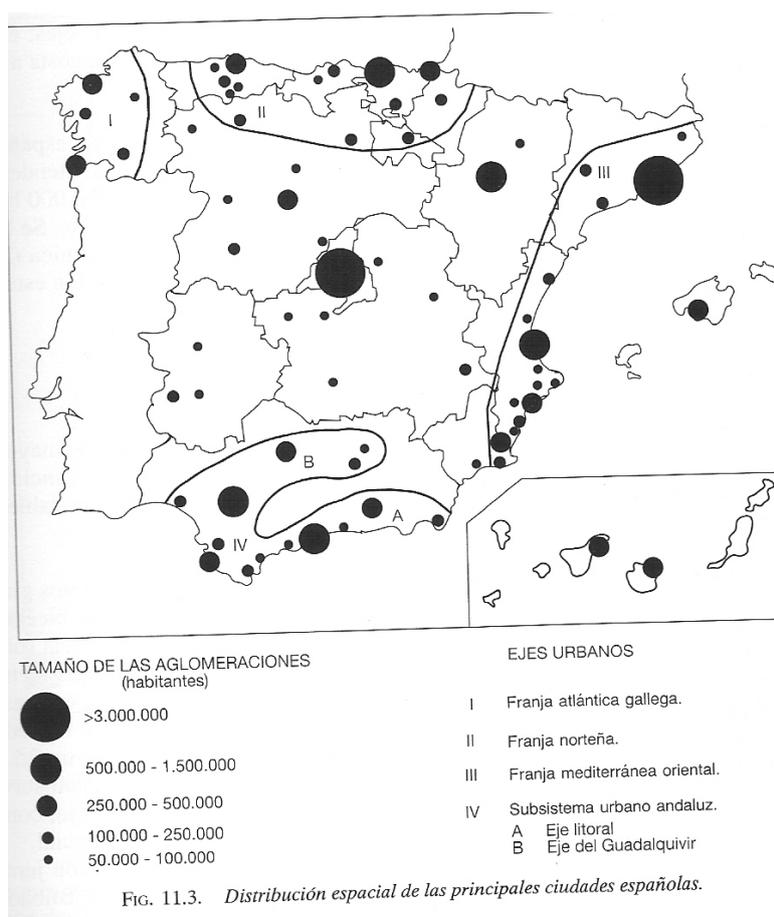


Figura 4: Localización de los ejes urbanos españoles.
Fuente: Reproducido de Méndez y Molinero 1993: 539.

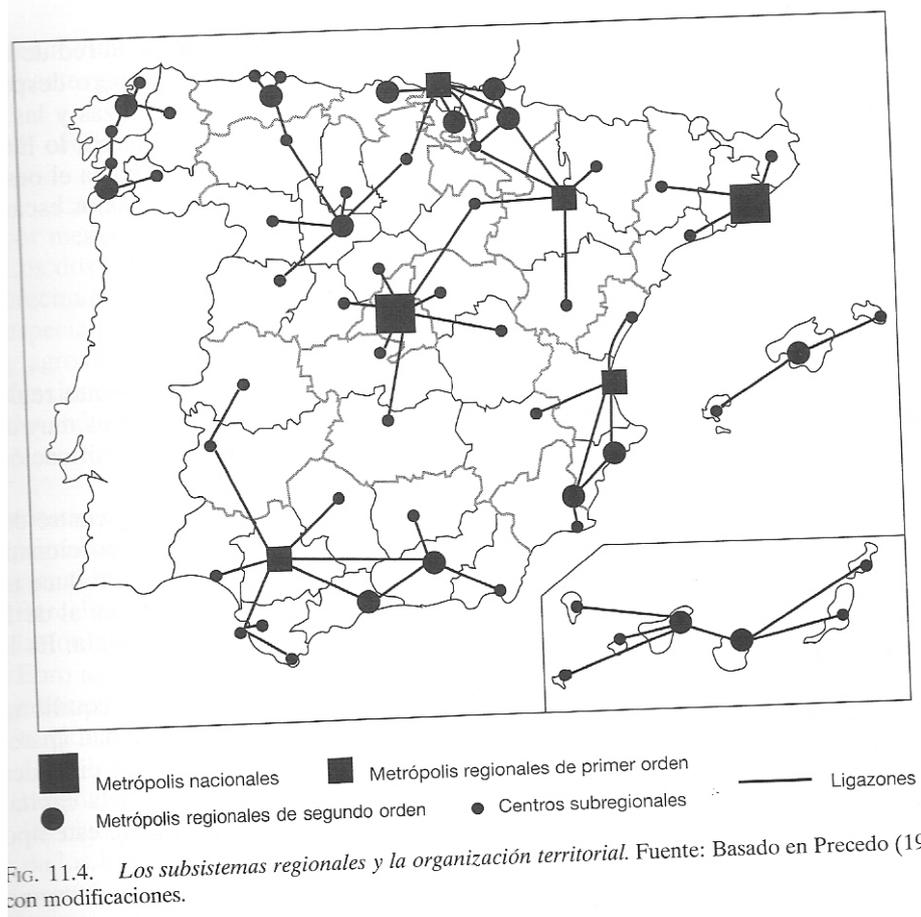


Figura 5: Vinculaciones funcionales entre núcleos urbanos españoles.
Fuente: Reproducido Méndez y Molinero 1993: 541.

Los cambios en la morfología urbana: del crecimiento en altura a la ciudad dispersa

También podemos deducir que la rapidez e intensidad del movimiento llevó aparejada una fase de escasez de vivienda ante la avalancha de nuevos pobladores. Aunque la Ley del Suelo de 1956 estableció la obligación de desarrollar los Planes Generales de Ordenación Urbana, cuyos objetivos eran conseguir un crecimiento equilibrado y ordenado de las ciudades, con polígonos de edificación abierta, bien equipadas, donde los distintos usos debían quedar conectados mediante vías rápidas, estas buenas intenciones no se llevaron a la práctica en el contexto del desarrollismo, cuando la capacidad de intervención de la Dictadura Autárquica cede su posibilidad de intervención en beneficio del capitalismo improvisado y sin reglas vigente en aquella época, justificado por la acuciante demanda de los nuevos habitantes. Así, en la primera mitad de los años sesenta, el chabolismo circundó las ciudades sin que la iniciativa pública fuera capaz de solventar este problema. La respuesta rápida al problema, amparada por el logro de un nivel de consumo cuyos exponentes claros serían la vivienda en propiedad y el automóvil, fue la construcción en altura de pisos unifamiliares que, ahora sí, contaban con saneamiento y agua. El producto urbano más significativo de la época fue el polígono de viviendas, evolución de las antiguas barriadas, que llegan a ocupar grandes extensiones en todas las ciudades españolas. Se trata de unidades ordenadas con viviendas estándar, equipamientos y espacios de estacionamiento. Sus calidades variaban según el poder adquisitivo de la población a alojar, graduando la calidad ambiental hasta descender a los niveles más bajos en condiciones de absoluta precariedad. Así, estas barriadas evolucionaron hacia asentamientos cada vez mayores, menos costosos y de mayor hacinamiento de la población, debido al progresivo control que el nuevo capitalismo nacional ejercía sobre el mercado inmobiliario, respondiendo a los incentivos de la política estatal a fin de reactivar el sector privado. El resultado general fue la masificación del paisaje urbano, con bloques de

ladrillo apretados en estrechas calles-corredor. Al final de este periodo, la ciudad se había convertido en un medio socialmente desigual, por la exclusión en los mercados del trabajo y la vivienda.

Ya a finales de los años setenta convergen dos procesos, que, en los países más avanzados no habían coincidido temporalmente.

El que se había producido unos años antes en las ciudades europeas más avanzadas es los cambios de las formas urbanas. Se trata de la pérdida de funciones de la ciudad compacta. La industria sale de la ciudad y coloniza asentamientos planificados (los polígonos industriales, en las afueras) o improvisados en los principales accesos a las ciudades. Este proceso encaja con el de la configuración de las áreas metropolitanas, ya que va a trazar las líneas de contacto de unas poblaciones con otras. Al contrario, las actividades terciarias tienden a concentrarse en el centro de las ciudades, lo que va a tener un fuerte impacto en la ciudad antigua. La renta de situación de los espacios centrales, la fuerte demanda residencial o terciaria y la vulnerabilidad de un caserío y población envejecidos, más aún en ausencia de reglas, convierte a cascos antiguos y ensanches decimonónicos en objetos susceptibles de renovación. Así, los cascos antiguos sufren una doble dinámica: abandono por vaciado y envejecimiento; o destrucción, por el deterioro material y la pérdida de las actividades tradicionales, traducido en la pérdida de patrimonio histórico urbano. Carente de orden y mal dotada, los déficit medioambientales hicieron caer el nivel de habitabilidad, por lo que, paralelamente, la población de mayor poder adquisitivo opta por la vivienda unifamiliar en urbanizaciones alejadas del centro de la ciudad lo que se traduce en la incorporación de un tejido residencial de chalés. El resultado de ambos procesos es que el espacio de la ciudad pierda unidad y se difuminen aún más sus límites, otro de los rasgos de los procesos de metropolitanización.

El otro proceso, coincidente en el tiempo con el que experimentan los espacios industriales occidentales, es, a finales de los setenta, la crisis económica internacional que implica el debilitamiento tanto del crecimiento urbano como de los movimientos migratorios interregionales. Como ya hacíamos constar (gráficos 6 y 7) la intensa y drástica reconversión industrial de los sectores metalúrgico (Asturias, País Vasco) y textil (elementos del área metropolitana de Barcelona ligados al Llobregat) se tradujeron en una ralentización de su crecimiento por la reducción de los flujos migratorios internos. Pero a ésta también contribuyó en gran medida la drástica reducción del crecimiento vegetativo.

A ellos hay que unir los efectos de la democratización del país desde mediados de los setenta. El urbanismo durante los primeros ochenta es solidario, cultural y austero. Estos principios fueron quedando aparte en torno a 1986, por diversos factores interrelacionados. Así, el avance de los servicios, ligado a la apertura, internacionalización y modernización de la economía española que el ingreso en la Unión Europea (1986) fortalece. Una década después, la generalización del euro facilitará el boom inmobiliario, que, iniciado en la segunda mitad de los años ochenta, duraría hasta 1991, interrumpido por la denominada Crisis del Golfo, y retomado después (a finales de los años noventa) con mayor fuerza aún en la conocida "burbuja inmobiliaria".

Esto supuso una vuelta a la cultura de los negocios, la improvisación y el urbanismo sin reflexión suficiente. Con el avance de los noventa, el urbanismo se va a impregnar de la nueva política neoliberal capitalista, la revolución de la tecnología y la globalización. Se imponen las estrategias de marketing y promoción urbana, el urbanismo de la imagen y las grandes obras, costeadas por fondos europeos o procedentes de la privatización de los servicios urbanos y del espacio de la ciudad. Este neoconservadurismo coexiste con el desarrollo del urbanismo sostenible y la búsqueda de la calidad pues favorecen la imagen exterior de la ciudad. El culto al consumo, una terciarización de la ciudad desajustada con la base productiva, y el creciente retroceso de las conquistas sociales, por ejemplo en materia de vivienda por su continuo encarecimiento, son los aspectos más negativos de esta etapa.

Paralelamente, en esta etapa, destacan la nueva monumentalidad de los grandes equipamientos, el urbanismo ligado a la burocracia de las capitales autonómicas, la recuperación de los centros históricos (planes Urban financiados por la Unión Europea) o las iniciativas de embellecimiento urbano. Los polígonos residenciales de viviendas en bloque mejoran de calidad y se suelen ver acompañados de espacios verdes y servicios sociales y grandes superficies comerciales. La llegada de la universidad a todas las ciudades grandes y medias españolas de un modo u otro es un nuevo impulso al urbanismo de grandes superficies; otras ciudades optan por la construcción de parques temáticos o ciudades de la ciencia. Por último, destaca la Ley de Patrimonio Histórico, de 1985, cuyo objetivo era la recuperación y rehabilitación de los centros históricos y ensanches decimonónicos y de principios del siglo XX. Así, se ponen de nuevo en valor espacios públicos y construcciones singulares, se dinamiza

el mercado de la vivienda y se recuperan actividades económicas en estas áreas de la ciudad. Pero ello debe convivir con la nueva pobreza y los guetos de inmigrados y los problemas de convivencia en las nuevas zonas de copas. Los centros históricos se convierten en objeto del marketing urbano y principal reclamo turístico de casi todas las ciudades españolas.

Bibliografía

Capel, H. y Vilá, J. *Campo y ciudad en la geografía española*. Ed. Salvat, 1970.

Carreras, A. y Tafunell, X. Eds. (2005) *Estadísticas históricas de España siglos XIX y XX* Fundación BBVA; acceso http://books.google.es/books?id=PTkf5Sh0Ay8C&pg=PA102&lpg=PA102&dq=distribuci%C3%B3n+de+la+poblaci%C3%B3n+activa+espa%C3%B1ola+en+1860&source=bl&ots=VGzd-W9cel&sig=NMKXCzEIBrLsSae-iQepzZjogy4&hl=es&sa=X&ei=0_aSUv35GMrX7AaL84CgBA&ved=0CEcQ6AEwBQ#v=onepage&q=distribuci%C3%B3n%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20activa%20espa%C3%B1ola%20en%201860&f=false

Cuadernos de la Fundación BBVA, 2010: "La población en España: 1900-2009", *La Población*, nº 51, accesible en [www: fbbva.es](http://www.fbbva.es)

García Manrique, E. (1960): *Las comarcas de Borja y Tarazona y el somontano del Moncayo. Estudio geográfico*, Zaragoza: Dpto. de Geografía aplicada del Instituto Juan Sebastián Elcano.

Gómez, M.L. (1992): *Teoría y práctica de la comarcalización. El caso de Andalucía*, Málaga: Univ. de Málaga.

Méndez, R. y Molinero, F. 1993: *Geografía de España*. Madrid: Ariel.

Ne-Lo, O. "Las áreas metropolitanas" en *Geografía de España*, ed. Gil, A. y Gómez, J. pp 250-298. Madrid: Ariel.

Ortega, J. 2000 *Los horizontes de la Geografía: teoría de la geografía*, Barcelona: Ariel.

Puyol, R. 1988 *La población*, Madrid: Síntesis.

Parejo, A. 2007: "El marco histórico (1833-2000)", en Auriolles, J. y Parejo, A. (coord.): *Economía de Málaga*, pp. 25-96, Almería: Cajamar.

Quirós, F. y Tomé, S. 2001 "El proceso de urbanización: Las ciudades", en *Geografía de España*, ed. Gil, A. y Gómez, J. pp 250-298. Madrid: Ariel.

Wrigley, E.A. (1988) *Continuity, chance and change. The character of the industrial revolution in England*, Cambridge: University Press.