

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

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

---

FERNANDO MIGUEL GARCÍA MARTÍN

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

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

Universidad Politécnica de Cartagena, Cartagena (España)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

### 1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2.2. Crecimientos suburbanos obreros**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6. CONCLUSIONES

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

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

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

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

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

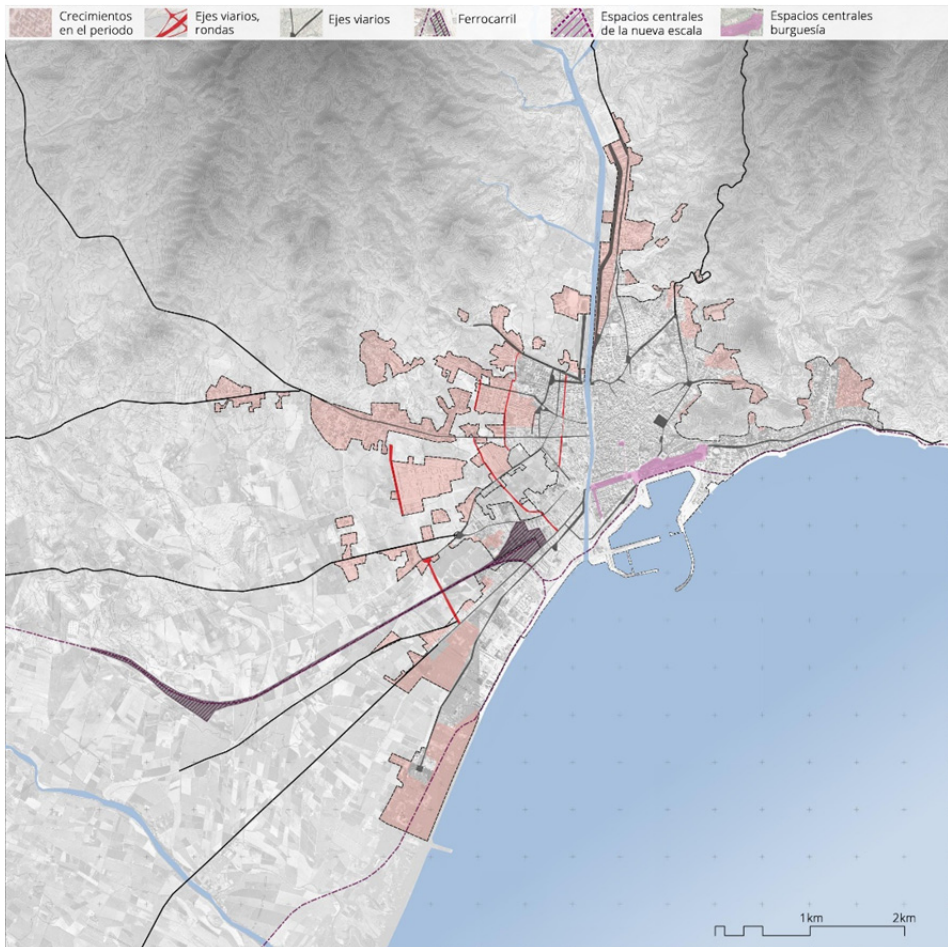


Fig. 1. Esquema de Málaga en 1956, con vías principales, espacio central burgués en rosa (Parque-Alameda) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo americano (serie B) de 1956-1957, la primera edición del Mapa Topográfico Nacional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

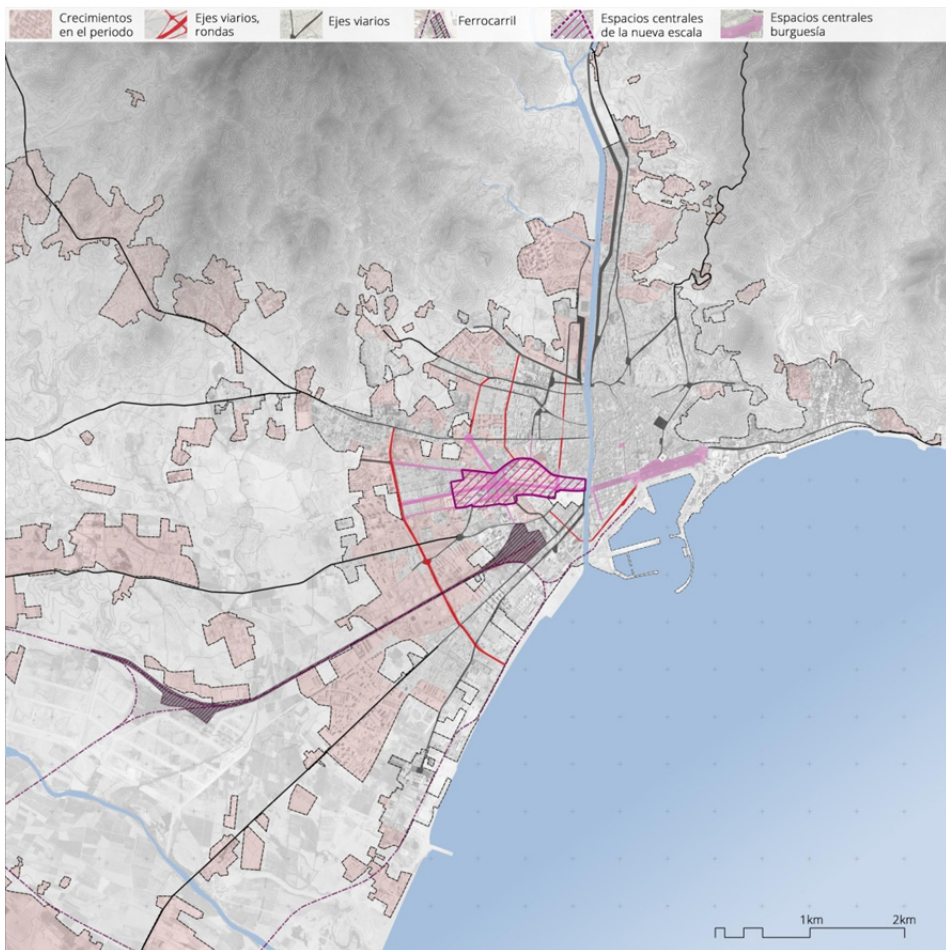


Fig. 2. Esquema de Málaga en 1977, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (Prolongación de La Alameda) y crecimientos desde 1956 en color salmón.

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).



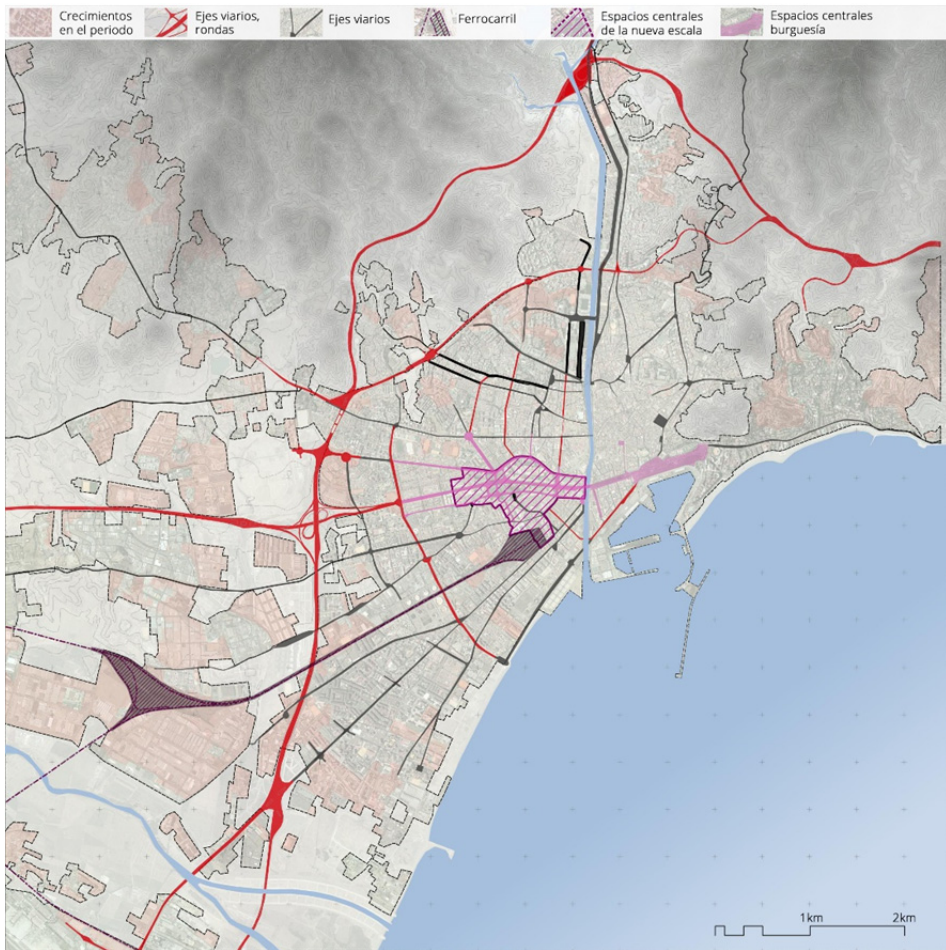


Fig. 3. Esquema de Málaga en 1998, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).



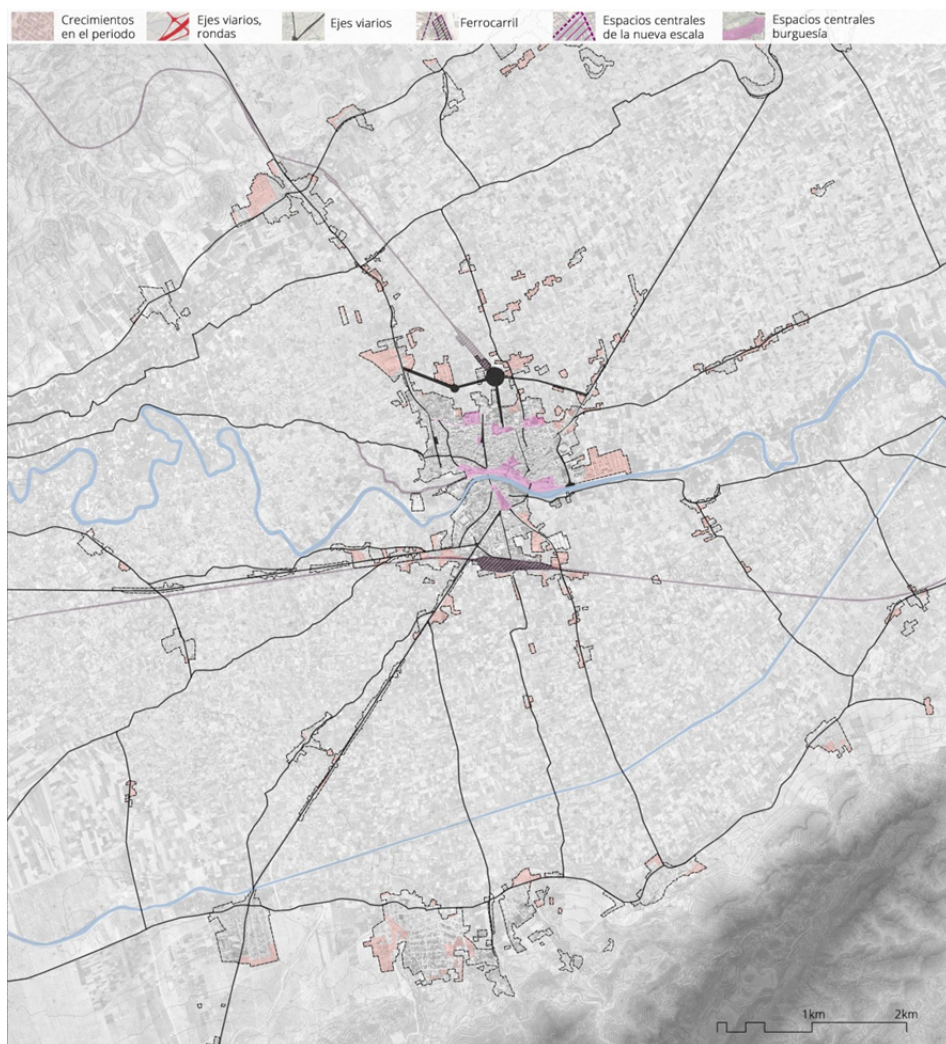


Fig. 4. Esquema de Murcia en 1956, con vías principales (incluyendo el eje de rondas al norte de la ciudad tradicional), espacio central burgués en rosa (Frente del río Segura y espacios de ocio en el norte del casco histórico) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración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

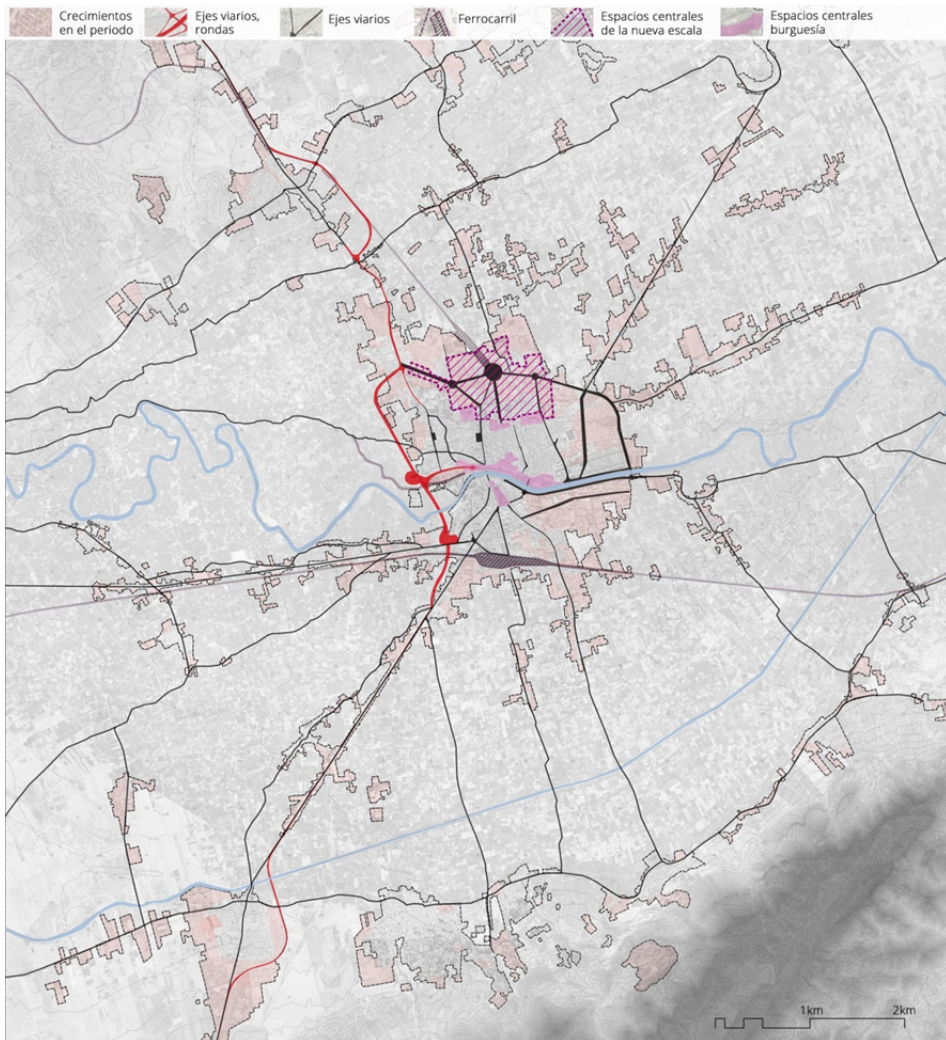


Fig. 5. Esquema de Murcia en 1981, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (eje de rondas al norte de la ciudad) y crecimientos desde 1956 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del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



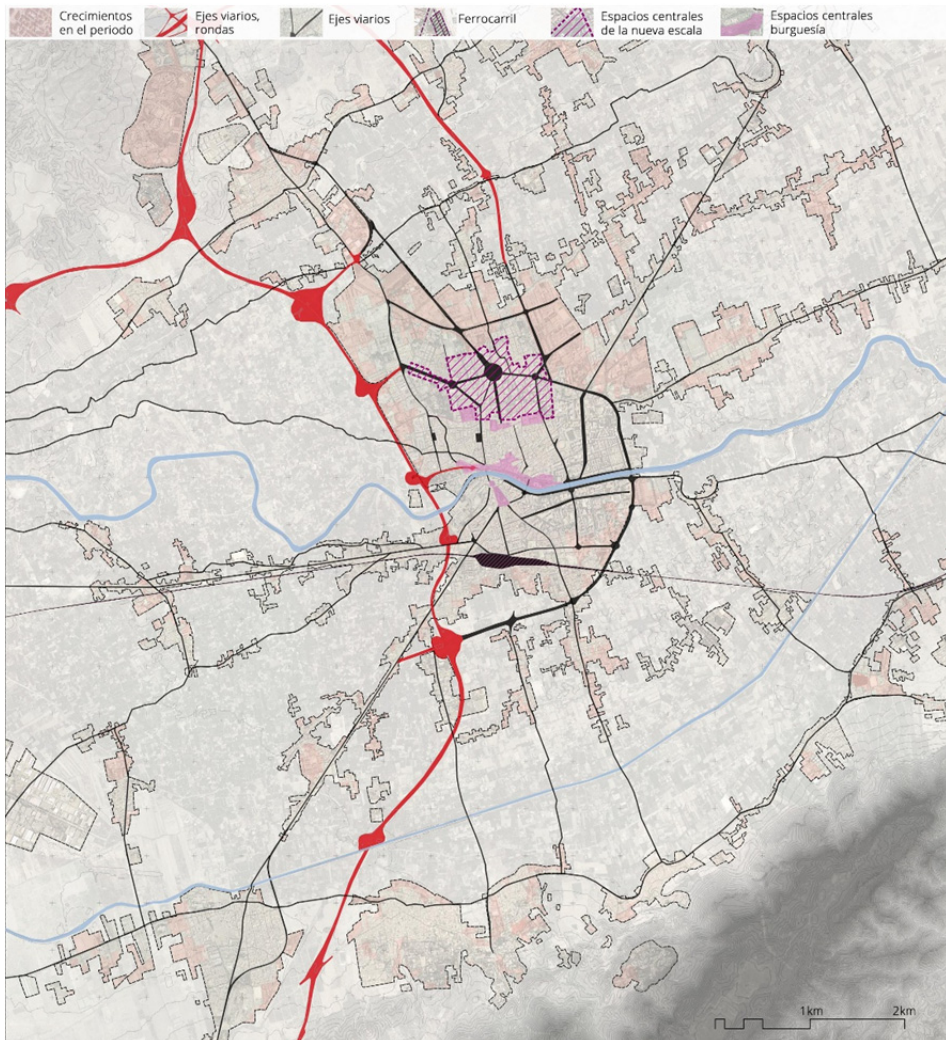


Fig. 6. Esquema de Murcia en 1999, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

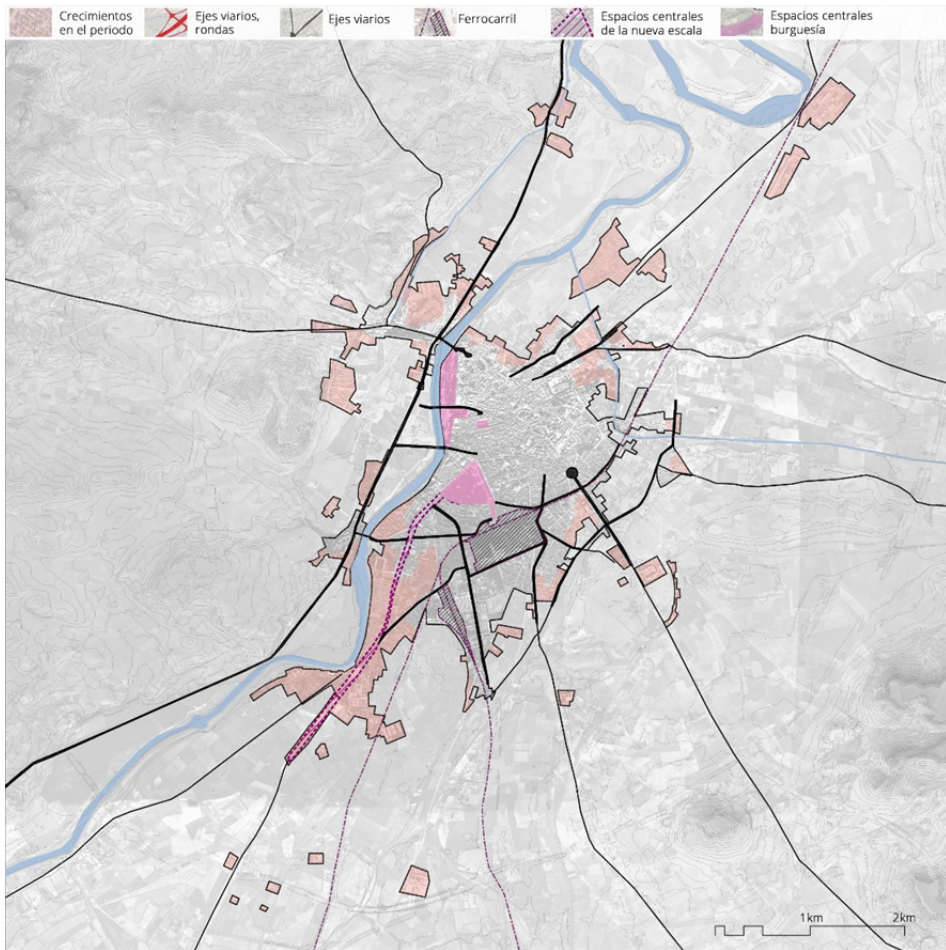


Fig. 7. Esquema de Valladolid a en 1956, con vías principales, espacios centrales burgueses en rosa (La Rosaleda y el conjunto Campo Grande-cera de Recoletos) y crecimientos desde inicios de siglo en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo americano (serie B) de 1956-1957,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

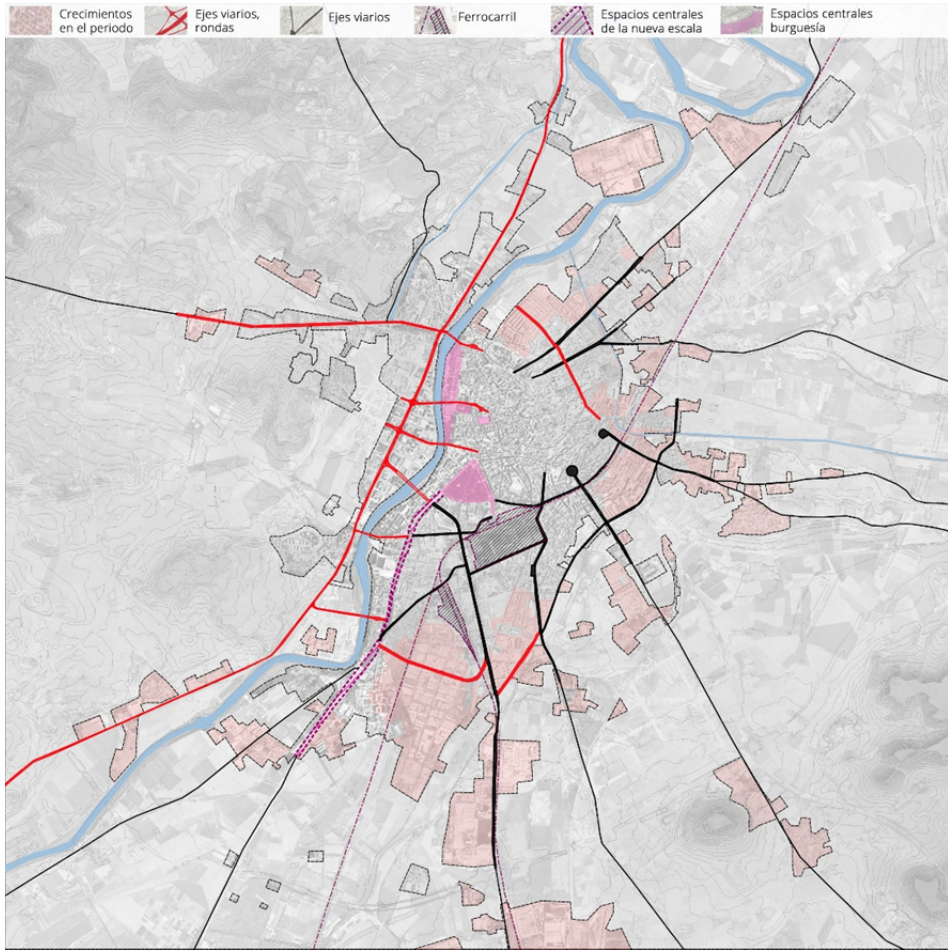


Fig. 8. Esquema de Valladolid en 1977, con nuevas vías estructurantes en rojo, nuevo espacio central en rayado rosa (Paseo de Zorrilla) y crecimientos desde 1956 en rojo. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo interministerial 1973-1986 y modelo digital del terreno (25 metros) de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



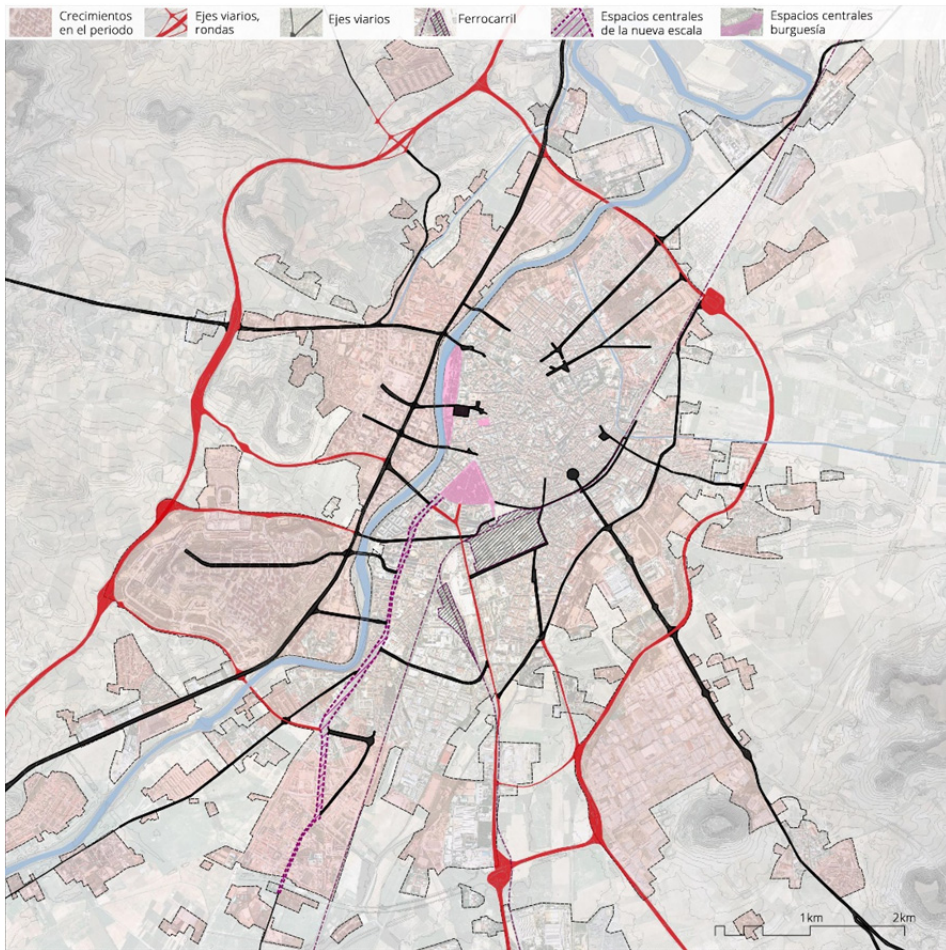


Fig. 9. Esquema de Valladolid en 1999, con nuevas vías estructurantes en rojo y crecimientos desde 1977 en color salmón. Fuente: Elaboración propia a partir de ortofotografía vuelo quinquenal 1998-2003 y modelo digital del terreno (25 metros) de España (Instituto Geográfico Nacional).

**BIBLIOGRAFÍA**

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

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



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

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

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