

PLANIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES MEDIAS EN EL SISTEMA URBANO INDUSTRIAL: LOS CASOS DE PALMA DE MALLORCA Y VIGO¹

Jesús M. González Pérez
Universitat de les Illes Balears

RESUMEN

Las más importantes transformaciones físicas y sociales conocidas en la ciudad europea han sido proyectadas y ejecutadas a partir del triunfo de la Revolución Industrial. En este trabajo estudiamos de forma comparativa el proceso urbanizador reciente de dos ciudades medias españolas (Palma y Vigo) a partir de los distintos planes urbanísticos aprobados. El papel desempeñado por la sociedad y los agentes sociales, especialmente la burguesía, y la diferente especialización funcional contribuyeron de forma decisiva a la construcción de sus respectivos planos urbanos. Palma de Mallorca puede servir de ejemplo de urbe mediterránea de especialización turística y Vigo de ciudad atlántica de origen industrial.

Palabras clave: planeamiento urbano, ensanche de población, ciudad histórica, industria, turismo, burguesía, Palma de Mallorca, Vigo.

ABSTRACT

The most important physical and social transformations known to the European city were designed and implemented with the widespread triumph of the Industrial Revolution.

Fecha de recepción: Mayo de 2005.

Fecha de admisión: Julio de 2005.

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación financiado por la Subdirección Gral. de Proyectos de Investigación del Ministerio de Ciencia y Tecnología (código BSO2001-3302-C02-02): «Gestión turística del patrimonio cultural y natural en el desarrollo local de los espacios de interior en las Islas Baleares».

This paper offers a comparative study of the recent urbanisation processes of two medium-sized Spanish cities (Palma and Vigo) based on the different city plans approved. It was the society and social agents at large —the bourgeoisie in particular—, as well as the different functional specializations of the cities that would play a key role in determining the shape of the respective plans of these two urban centres. The city of Palma is a prime example of a Mediterranean city that specialises in tourism, whilst Vigo is a more industrially rooted city on the Atlantic coast.

Key words: City planning, population expansion, historical city, industry, tourism, bourgeoisie, Palma, Majorca, Vigo.

I. INTRODUCCIÓN

Desde el punto de vista de la Geografía, es habitual encontrar obras generales sobre historia urbana o del proceso de urbanización, estudios de Geografía Urbana de una ciudad, análisis sobre sistemas de ciudades o espacios regionales. Sin embargo, se echan en falta análisis comparativos de las respuestas al planeamiento y los procesos de urbanización de ciudades de similar rango pero de espacios regionales distintos. Este artículo analiza la influencia ejercida por la especialización económica y los agentes sociales y económicos en el proceso de urbanización y la evolución del planeamiento urbano en dos ciudades medias, una atlántica industrial (Vigo) y la otra mediterránea turística (Palma de Mallorca). La primera consideramos que es un ejemplo adecuado de ciudad industrial basada en la explotación de los recursos del mar en sus orígenes y primada por la planificación dirigista tecnócrata desde mediados del siglo XX. La segunda puede servir de muestra de ciudad mediterránea que, aún participando del proceso industrializador del siglo XIX, ya a principios del siglo XX proyectó su economía hacia la actividad turística. Su conversión en centro turístico internacional altamente especializado se produce al aprovecharse de los beneficios derivados de las transformaciones sociopolíticas y económicas operadas en el régimen franquista a finales de los 1950.

Los orígenes históricos, la formación de la trama urbana, el peso de las distintas actividades económicas y los inicios del proceso de urbanización difieren considerablemente en Vigo y Palma. Desde finales del siglo XIX, apoyados en el nacimiento de la legislación urbanística española contemporánea, se han aprobado diferentes planes urbanísticos en las dos ciudades. Pero la respuesta generada desde cada una de ellas a esta misma legislación ha sido distinta en función de complejas variables interrelacionadas. Las realidades económicas, sociales y políticas, los intentos conscientes de regulación urbanística y el nivel de cumplimiento del plan han sido factores decisivos en la diferente construcción urbana. El período de estudio comprende las décadas de dominio del sistema urbano industrial. Lo iniciamos con la aprobación de los primeros planes de ensanche de población y lo cerramos con las últimas consecuencias del *desarrollismo* a finales de la década de 1970. He optado por la fecha final de 1979 porque pone fin a una larga etapa de dictadura y se inicia la descentralización política también a favor de la escala local. Los resultados electorales de las primeras elecciones democráticas municipales han sido fundamentales para el diseño de nuevos objetivos, más

sociales y proteccionistas, de la ciudad. Además, todos estos acontecimientos coinciden con la crisis del sistema urbano industrial y la transición a otro postindustrial. El trabajo lo estructuramos en cuatro etapas principales, cada una acotada en función de la aprobación de legislación urbanística estatal.

II. PROCESO URBANIZADOR Y PLANEAMIENTO URBANO

A pesar de que tanto Vigo como Palma de Mallorca se incluyen entre las ciudades medias del actual sistema urbano español, en pocas ocasiones la población las asocia a las mismas imágenes. Dos ciudades que, partiendo de un peso político y económico muy distintos en las edades Media y Moderna, llegaron a un similar nivel demográfico y de organización espacial en la actualidad. Los caminos para llegar a este punto en común también fueron muy distintos. Los puertos marítimos han sido claves para el desarrollo de las dos ciudades durante el siglo XX, bien por su función comercial y de transportes (Palma) o bien como importante centro de actividad pesquera e industrial (Vigo). Ahora bien, la representatividad histórica de la industria y el turismo en cada una de ellas han marcado los modernos procesos de urbanización. En este sentido, cada una de estas ciudades puede servir de ejemplo para alcanzar una explicación razonada de los distintos procesos de urbanización y la evolución del planeamiento urbanístico entre ciudades de la red urbana del norte peninsular de especialización industrial, y las mediterráneas centradas en la actividad turística.

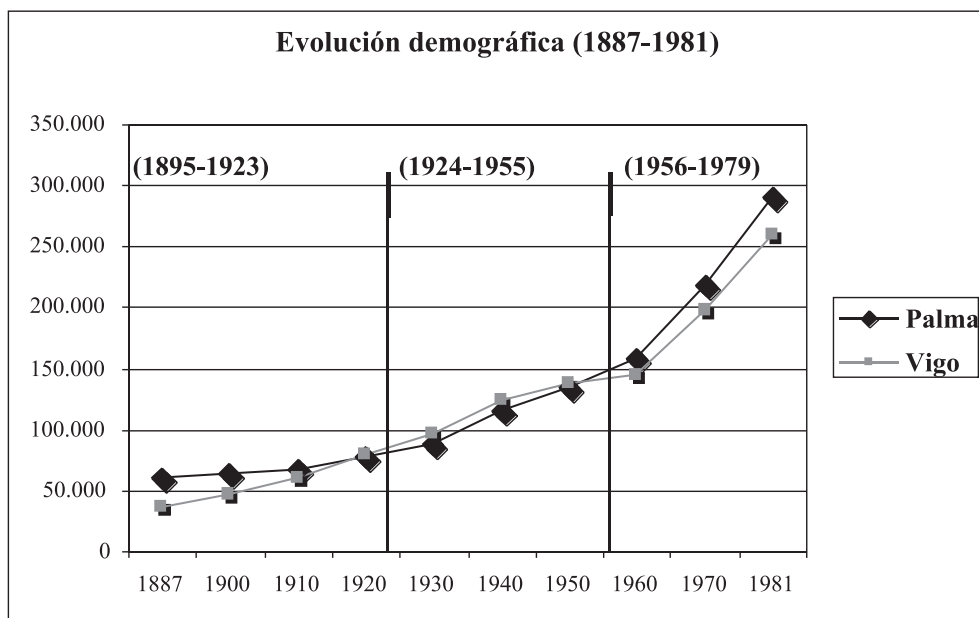


Figura 1. Evolución demográfica de Palma de Mallorca y Vigo (1887-1981).

Fuente: censos de población. Elaboración propia

Entendida como una ciudad clave para el desarrollo y consolidación del denominado Eixo Atlántico, en la actualidad Vigo aumenta su influencia gracias a la construcción de un espacio regional más amplio como es la euro-región Galicia-Norte de Portugal. Con una población municipal de 287.282 habitantes en 2001 (549.429 su área metropolitana) se considera una ciudad media en el sistema urbano español. Aunque el normal proceso de terciarización económica ha reducido el papel de la industria, Vigo todavía confía su base económica a un potente sector industrial centrado en la factoría de Citroën y en las actividades propias de uno de los puertos pesqueros y comerciales más importantes de Europa. Por su parte, Palma se aproxima a los 400.000 habitantes y, a diferencia de lo que sucede en otras ciudades medias españolas, tiene elevados índices de crecimiento demográfico anual en la actualidad. La especialización terciaria es indiscutible. La función turística, de centro administrativo autonómico y la concentración de actividades de servicios urbanos para una población de más de 700.000 habitantes, que fácilmente duplica durante determinados meses del año, fortalece su proceso de terciarización.

Habitualmente, el urbanismo y la construcción de la ciudad son una respuesta, entre otras, a condicionantes demográficos, como puede ser el aumento de la población. No obstante en el caso de Palma también han actuado como causa. La ralentización del crecimiento de la ciudad mallorquina hasta los años 1940 es una buena prueba de esta situación. La lentitud en la culminación del ensanche de población y la sobredensificación de la ciudad consolidada (preindustrial y barrios industriales periféricos) dificultó el crecimiento en el número de habitantes de la capital balear. Mientras tanto, la expansión poco planificada de Vigo facilitó el asentamiento de nueva población que edificaba, en muchos casos, sin atenerse a normas urbanísticas. A partir de 1960, el urbanismo no puso trabas al crecimiento demográfico y la expansión residencial en las dos ciudades. Ahora bien, la consecuencia fue la ausencia de una auténtica ordenación consciente del territorio y, en definitiva, la desestructuración urbana de Palma y Vigo.

1. Las propuestas de reforma interior en Palma y los proyectos de expansión urbana en Vigo (1800-1894)

A mediados del siglo XIX, en un contexto de cambios políticos y sobre todo socioeconómicos (Revolución Industrial), se aprobaron las primeras leyes contemporáneas sobre la regulación y el ordenamiento del espacio urbano en España: los *Planos Geométricos de Poblaciones* (1846) y las *Leyes de Ensanche* (1864, 1976 y 1892). Por sus efectivos demográficos, Palma y Vigo estaban obligadas a la redacción de planos geométricos, pero ninguna de las dos llegó a redactar un plan de estas características. Las transformaciones se desarrollaron en el espacio interior de la ciudad en el caso de Palma y extramuros en Vigo. La primera gran reforma urbana de la época contemporánea en Palma produjo un nuevo tipo de ciudad que habría de alcanzar un desarrollo capital desde entonces: la ciudad burguesa. Las desamortizaciones de órdenes religiosas eliminaron diecisiete de los veintitrés conventos existentes en la ciudad amurallada. De ellos, seis fueron demolidos y otros once cambiaron de uso.

El caso de Vigo es radicalmente distinto. No se puede hablar de ciudad conventual ni de asentamiento urbano medieval. El dinamismo y la potencialidad urbana de Palma durante las edades Media y Moderna no tenían nada que ver con Vigo, un pequeño núcleo dependiente

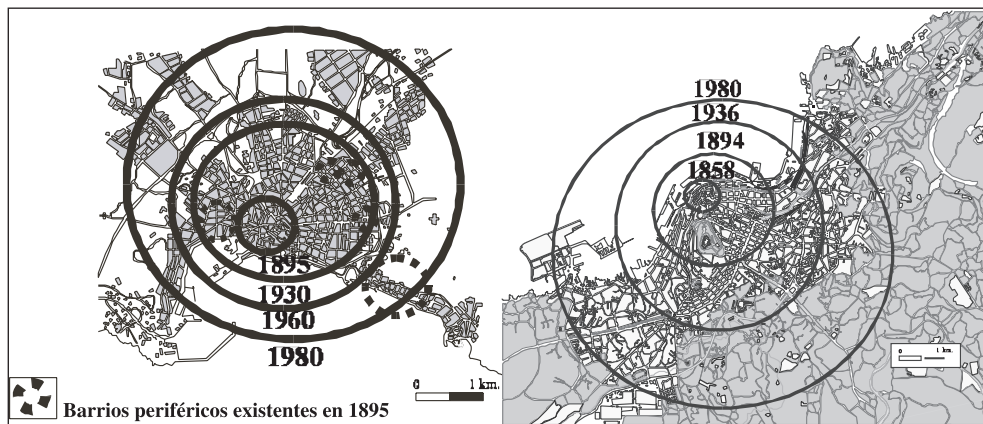


Figura 2. El crecimiento de Palma (1895-1980) y Vigo (1858-1980).

Fuente: elaboración propia y Souto (1990).

de otras ciudades más influyentes como Santiago de Compostela o la villa real de Baiona. Además, la ciudad intramuros no poseía apenas edificios de carácter religioso que desamortizar. El Nomenclátor de Población de 1857 contabiliza únicamente 8.214 habitantes. Las condiciones eran las idóneas para que, con el desarrollo industrial necesario, proyectar un crecimiento importante fuera de la pequeña ciudad genética. La llegada de inmigrantes catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII es clave para entender el despegue económico y demográfico de la ciudad. La industria salazonera de la sardina y la pujanza del comercio marítimo fraguaron una nueva etapa de dinamismo económico que trajo consigo la necesidad de proyectar importantes transformaciones urbanas (Pereiro, 1981) (Souto, 1990). El mar y el puerto fueron elementos claves para entender no sólo la forma sino también el funcionamiento de la ciudad. A diferencia del caso mallorquín, los nuevos espacios residenciales se proyectaron en forma de expansión urbana, no a través de intervenciones puntuales en la ciudad intramuros.

Factores de carácter defensivo y social explican una primera localización de las principales intervenciones urbanas. En primer lugar, la condición de plaza fuerte de Palma de Mallorca impedía la urbanización extramuros. El respeto por las denominadas «zonas polémicas» (1856) obligaba a que la ciudad se encerrase sobre sí misma. Las dificultades de expansión extramuros y los numerosos edificios propiedad de la Iglesia, que podían estar afectados por la desamortización, favorecieron que las actuaciones se realizasen en el amplio espacio interior rodeado por las cercas. Las excepciones fueron el ensanche parcial ejecutado en Santa Catalina (1869) y los barrios obreros del Molinar, els Hostalets, sa Punta, can Capes y La Soledat (González, 2002a). Mientras tanto, Vigo no tenía la condición de plaza fuerte y, por tanto, el pequeño núcleo de población existente tampoco se veía afectado por las «zonas polémicas», salvo las que influían al recinto militar emplazado en la zona alta del monte de O Castro. Por estos motivos, las propuestas en esta ciudad no se centraron en actuaciones interiores, sino en la presentación de proyectos de nuevos crecimientos, al modo de ensanches de población. En segundo lugar, el diferente tipo de burguesía es clave para la interpretación de

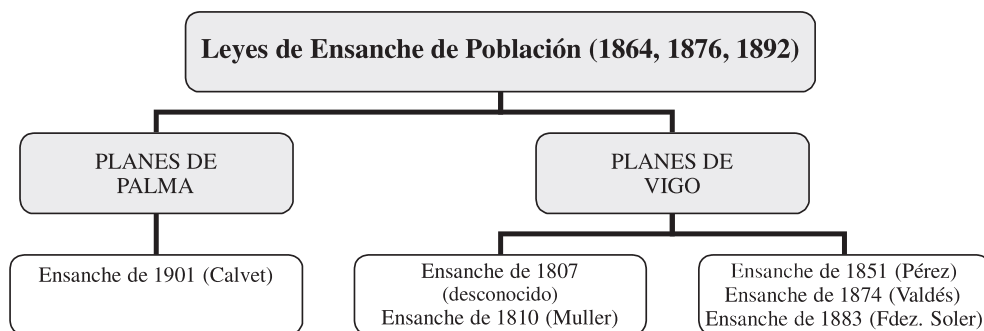
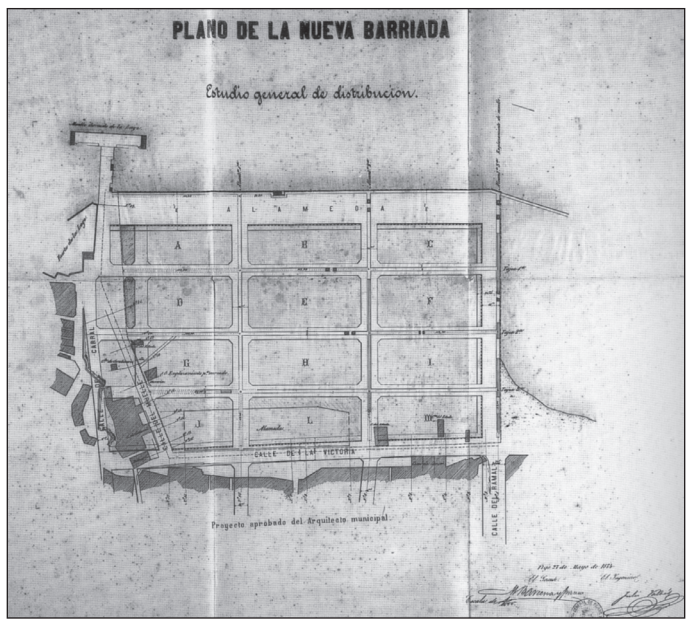


Figura 3. Planes urbanísticos aprobados al amparo de las distintas leyes de ensanche en Palma y Vigo. Elaboración propia.

los diferentes modelos de «hacer ciudad» durante el siglo XIX y durante buena parte del XX. Las dos ciudades deben mucho de su esplendor económico y urbanístico al papel desempeñado por la clase burguesa. Pero éstas eran radicalmente distintas. La palmesana era una burguesía autóctona, con implantación secular y dedicada durante muchas décadas al desarrollo de la actividad comercial. La ciudad preindustrial se articulaba en torno a sus intereses. La influyente burguesía autóctona palmesana presionó durante muchos años a las autoridades políticas y militares para la construcción de un ensanche. Sin embargo, nunca mostraron un auténtico interés por abandonar la ciudad preindustrial, donde las adineradas familias podían disfrutar y lucir sus ricas posesiones patrimoniales. Por su parte, la burguesía de Vigo no tenía ningún tipo de apego social con la ciudad. Procedía de Cataluña y era básicamente industrial. La ciudad histórica, mucho más pobre patrimonialmente que la palmesana, no le ofrecía comodidad e imagen representativa a los «nuevos ricos» asentados en Vigo. Se hacía imprescindible crear un nuevo espacio para colmar sus aspiraciones residenciales.

La aprobación de la única propuesta de ensanche de población para Palma se adentra el siglo XX. El proceso de derribo del «opresivo cinturón de piedra» se extendió durante demasiados años, debido a la oposición mostrada por el Ejército que, con su eliminación, perdían un espacio que era de su propiedad. El plan se convocó en 1896. El Gobierno aprobó en 1901 el proyecto redactado por el ingeniero Bernat Calvet. Con mayor o menor fortuna, el desarrollo del Plan de Ensanche fue importante. A diferencia del resto de ensanches españoles, Calvet recurrió a un trazado de forma radioconcéntrica. Las vías de comunicación son claves para entender la forma y función del ensanche. El hecho de que Calvet haga referencia al plan de Haussman en París ha llevado a que algunos autores quieran justificar el trazado radioconcéntrico por influencia del modelo parisino (Seguí, 1990). De todas formas, no podemos menospreciar la posible influencia que haya podido tener el proyecto de ensanche de Rovira i Trías para Barcelona.

La situación es radicalmente distinta en Vigo. Hasta seis proyectos de ensanche contabilizamos durante el siglo XIX. Factor que muestra el dinamismo económico, social y urbanístico que conoció la ciudad gallega durante este siglo. Sin embargo, a diferencia de Palma, el desarrollo de los mismos fue poco importante. A pesar de existir proyectos más



Vigo: Plano de la Nueva Barriada de Valdés



Palma: Plan de Ensanche de Calvet

Figura 4. Planes de ensanche parcialmente ejecutados.

Fuente: Leboeiro, M.A. (2000) y Ajuntament de Palma.

interesantes (sobre todo el de Marcoartú), el denominado ensanche de Olloqui fue el que tuvo un mayor desarrollo. En 1870, se concedió permiso para realizar una barriada de nueva población al promotor Emilio García Olloqui. El proyecto recayó en el ingeniero Julio Valdés. Se planteó la ejecución de nueve manzanas situadas entre la alameda propuesta al borde del mar, la carretera de Pontevedra y la antigua muralla (Souto, 1990) (González-Cebrián, 1999). La trama elegida fue la reticular. Este plan destaca además por ser el responsable del único parque urbano existente en la ciudad (Alameda). En definitiva, el proceso urbanizador de Vigo durante el resto del siglo XIX manifestó la debilidad de una Administración local que nunca logró hacer frente a la poderosa burguesía industrial tan poco concienciada con el desarrollo racional de la ciudad. En los años finales del siglo XIX, al tiempo que se consolida el ensanche de la ciudad, ésta continuaba extendiéndose al borde de los caminos principales que partían del antiguo recinto amurallado.

2. Higienismo y ordenación urbana. Expansión y reforma interior en Palma y crisis de planeamiento en Vigo (1895-1923)

La nueva etapa que iniciamos está capitalizada por el triunfo del higienismo y su plasmación normativa a través de la *Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones (1895)*. El plano urbano de Palma se conservó casi inalterable hasta la entrada en el siglo XX. Cuando la mayoría de las ciudades españolas ya estaban en plena fase de construcción de sus ensanches, el Ayuntamiento de Palma continuaba su especial controversia con el Ministerio de la Guerra para el derribo de las murallas y la consiguiente expansión urbana. Sin embargo, la situación cambió notablemente con la entrada en el nuevo siglo al aprobarse el plan de ensanche. Al mismo tiempo, se sucedieron interesantes propuestas de reforma interior al amparo de la ley de 1895. Así, durante los últimos años del siglo XIX y las primeras décadas del XX, Palma apostó decididamente por la transformación de su plano. El dinamismo económico y la influyente burguesía mallorquina modelaron la ciudad en su interior y exterior. Es verdad que el urbanismo de Vigo fue mucho más innovador durante los dos primeros tercios del siglo XIX, pero la situación cambió con la entrada en el XX. Hasta finales del siglo XIX las propuestas de crecimiento urbano de Vigo se inscribieron en la relación clásica entre proceso urbanizador e industrialización. Los proyectos urbanos se resolvieron a través de modelos expansionistas: los ensanches de población. Pero a principios del nuevo siglo, la cultura del proyecto ganó la partida al plan. El crecimiento urbano, demasiado influido por el trazado de las vías de comunicación y la construcción de grandes infraestructuras (puerto), dependió en demasía de propuestas aisladas próximas a los intereses emanados de una influyente burguesía industrial muy poco sensibilizada con los intereses generales de la ciudad. Se acentuaba así el alejamiento de un urbanismo consciente y racional que, deficientemente, se adaptaba a la legislación urbanística. Una vez más, las lecturas de la legislación efectuadas por Palma y Vigo difieren notablemente entre sí. Hasta el momento, la especialización funcional urbana no parece justificar el diferente proceso planificador del suelo.

El dinamismo urbanístico de Palma afectó también al otro gran espacio urbano (la antigua ciudad intramuros), que concentró numerosas propuestas de reforma interior. Aunque las realizaciones hayan sido puntuales, estamos ante las primeras experiencias de renovación

urbana proyectadas para la ciudad histórica. Se trataban de actuaciones sobre la red viaria al modo del *percements* francés o *sventramenti* italiano: ensanchamiento y apertura de calles que traería consigo el derribo de las edificaciones y el levantamiento de otras nuevas. Entre todos los planes destacamos el Plan General de Reforma de Palma, autoría de Gaspar Bennazar. En él se combina la reforma circulatoria del casco antiguo con otras actuaciones fuera de la ciudad intramuros. Este arquitecto situó al turismo como el principal sector en la creación de riqueza de Mallorca. En su plan, Bennazar proyectó higienizar y actuar sobre el sistema circulatorio de la ciudad histórica como medida previa para la dotación de una todavía inexistente y necesaria infraestructura orientada a la explotación turística. Se optó por una renovación urbana que buscaba el embellecimiento y mejora circulatoria a través del cambio de alineaciones y la apertura de nuevas calles, mostrando una nula sensibilidad hacia aspectos sociales y patrimoniales. Incompresiblemente, al igual que hicieron sus predecesores, Bennazar no recurrió a la dotación de infraestructuras de saneamiento. Fuera de los límites del ensanche elaboró dos proyectos originales. El primero abordaba la transformación de la fachada marítima a través de la prolongación de la ciudad hacia el mar mediante un paseo marítimo, la ampliación del puerto comercial para posibilitar el atraque de grandes trasatlánticos y la construcción de un barrio residencial (Seguí, 1990) (González, 2002b). Esta última recuerda a actuaciones llevadas a cabo en el siglo XVIII en otras ciudades españolas (Tabarca, la Barceloneta o la Malvarrosa) y la solución aportada por el Plano Geométrico de Alicante (1853) para el tramo de costa situado entre la puerta del Mar y el antiguo baluarte de San Carlos. En Palma, las parcelas rectangulares resultantes estaban destinadas a hoteles y viviendas (sobre todo chalet) rodeados de amplias zonas ajardinadas. El interior (Son Armadans) se convertía en un gran parque (Seguí, 1990). El segundo proyecto es la urbanización de la Platja de Palma en Coll d'en Rabassa hasta convertirla en un suburbio jardín, entendido como balneario o urbanización turística y de recreo.

Por lo tanto, durante las primeras décadas del siglo XX, toda Palma estaba en pleno proceso urbanizador. Entre los factores que explican el cambio de tendencia sin duda están los económicos derivados de las pujantes actividades comerciales, los éxitos de las campañas vitícolas, la dinámica industria textil y del calzado una vez se hubieron normalizado

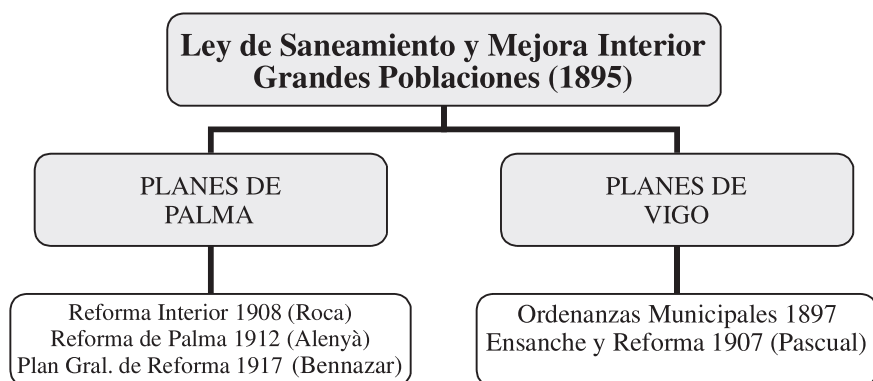
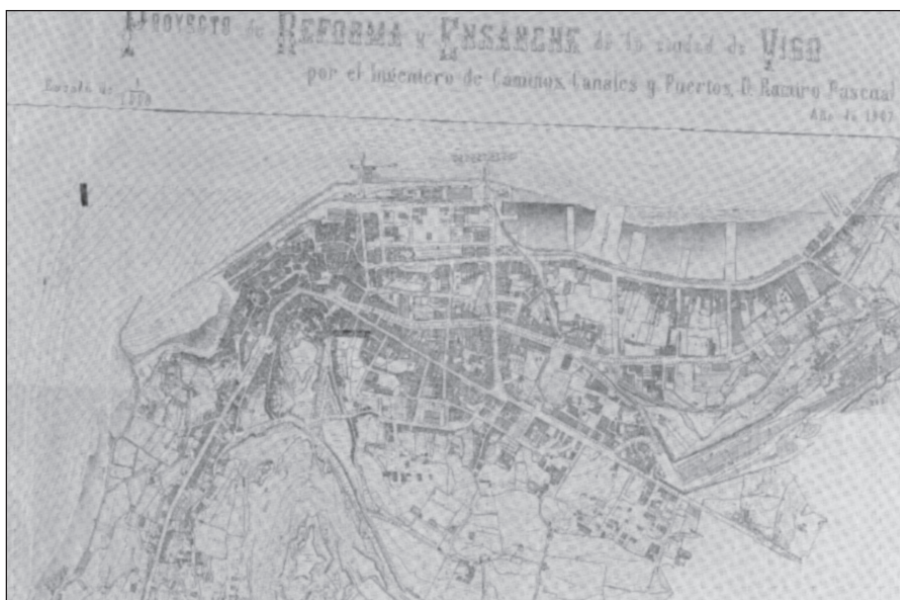


Figura 5. Planes urbanísticos aprobados al amparo de la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones en Palma y Vigo. Elaboración propia.



Proyecto de Reforma y Ensanche de Vigo (Pascual)



Plan General de Reforma de Palma (Bennazar)

Figura 6. Ejemplos de planes urbanísticos.

Fuente: Leboreiro (2000) y Seguí (1990).

la situación colonial y, como no, los inicios de la especialización turística. Por su parte, la ciudad de Vigo partía de un largo período caracterizado por el crecimiento acelerado y, aunque con distinto éxito, por los intentos de aplicar un urbanismo racional a las nuevas áreas de crecimiento. A finales del siglo XIX, a diferencia de Palma, Vigo ya tenía su plan de ensanche pero, en contraste con aquella, en la mente de los gobiernos municipales no cabía la posibilidad de intervenir sobre una antigua ciudad preindustrial con importantes signos de degradación y sobre la que la burguesía no mostraba el más mínimo interés. Si el comercio primero y el turismo más tarde explicaron el desarrollo urbano de Palma, la industria es clave para entender el proceso urbanizador de Vigo, pero es el puerto la base de la ciudad actual. Así, el dinamismo demográfico, económico y constructivo de Vigo a principios de 1900 no se manifestó, como en Palma, en la aprobación de planes urbanísticos de calidad. La ciudad optó por centrar sus esfuerzos en la transformación de su principal motor económico: el puerto. Hubo que esperar al magnífico pero utópico plan de Antonio Palacios para, por fin, estudiar un plan urbano de entidad reconocida. Mientras la lucha de intereses no lograba articular un plan urbano de calidad, la autoridad portuaria, como una especie de gobierno municipal paralelo de enorme influencia política y económica, proyectó cómo había de ser el amplio territorio que estaba bajo su tutela y gestión. De estos años destaca el ambicioso Proyecto del Puerto de Vigo de Manuel E. Cabello (1913). En el caso de llevarse a cabo en su totalidad, el espacio portuario tendría una extensión similar al de la ciudad compacta existente en la época. Aunque cargado de irregularidades e incoherencias legales, de esta etapa destacamos el Proyecto de Ensanche y Reforma de Vigo, obra de Ramiro Pascual en 1907. Su principal aportación fue la concepción global de la ciudad. Para el casco histórico recogió ideas higienistas de apertura y ensanchamiento de calles y plazas. Para el ensanche proyectó nuevos trazados de vías.

Como conclusión deseo hacer una breve reflexión sobre la importante presencia del Modernismo en la arquitectura de Palma y Vigo, no tanto como muestra de la riqueza y prosperidad de las dos ciudades sino sobre todo por lo que representa la localización de sus principales obras en los diferentes espacios urbanos. La eclosión del Modernismo en Palma coincidió con los años de gestación y aprobación del Plan de Ensanche de Calvet (1901), pero las principales muestras arquitectónicas no se localizan en el ensanche, en aquel espacio creado por la burguesía para resolver sus necesidades residenciales y encauzar sus intereses inversionistas. Por el contrario, los ejemplos más destacados se encuentran en otras zonas, entre las que destaca la ciudad histórica intramuros. Dos causas principales explican esta distribución. En primer lugar, el proyecto de Calvet es tardío respecto a otros planes aprobados en la península. Por este motivo lenguajes como el Modernismo tuvieron que localizarse en otros espacios de la ciudad, ya que el ensanche estaba en pleno proceso urbanizador. En segundo lugar, motivaciones de prestigio social dieron lugar a que la burguesía no abandonase la ciudad histórica hasta prácticamente la década de 1960. Por tanto, las clases dirigentes localizaron los edificios importantes en sus barrios residenciales, es decir en la ciudad intramuros o en sus inmediaciones, pero nunca en un ensanche que se estaba cubriendo con una urbanización deficiente y casas sencillas sin estilo definido. Mientras tanto, el ensanche de Vigo concentra la mayoría de la arquitectura modernista. No olvidemos que el casco histórico no era del gusto de la burguesía foránea viguesa y, por tanto, no era el lugar apropiado para culminar sus pretensiones residenciales e inversoras.



Teatro García Barbón (1913). Antonio Palacios



Gran Hotel (1901-1903). Lluís Domènech

Figura 7. Edificios modernistas localizados en el ensanche de población de Vigo y en la ciudad intramuros de Palma. Elaboración propia.

3. La ciudad en la región: una primera visión global del planeamiento a escala local (1924-1955)

Las convulsiones políticas caracterizaron este período legislativo de más de tres décadas: dos golpes de estado y dos dictaduras separadas por un corto pero apasionante gobierno republicano por lo que representó de apertura a Europa, de entrada de nuevas corrientes y libertades. En España sólo se aprobó una ley sobre urbanismo, el *Estatuto Municipal de 1924*. Interesante por la nueva concepción de intervención global sobre la ciudad, sobre el municipio. Pero frustrante porque no fue más que una simple reproducción de las leyes de ensanche y de reforma interior existentes, y su fusión bajo un mismo documento legal. En general, los planes resultantes no destacaron por la originalidad de sus propuestas. Los más interesantes fueron aquellos que incorporaron una nueva visión de la ciudad en la región de acuerdo con las ideas del *Regional Planning*. En estos casos se produjo un salto cualitativo en el planeamiento metropolitano.

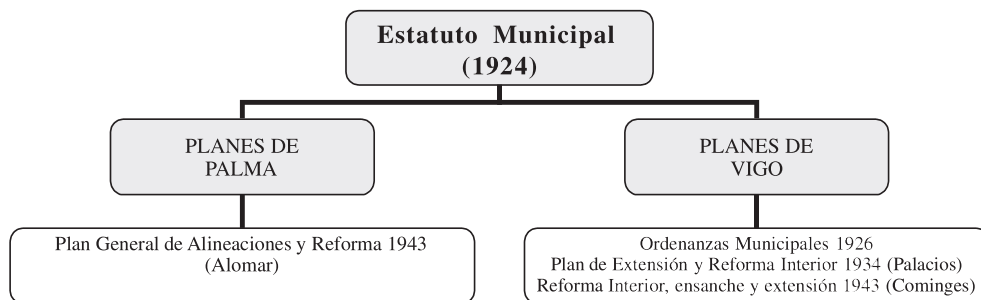
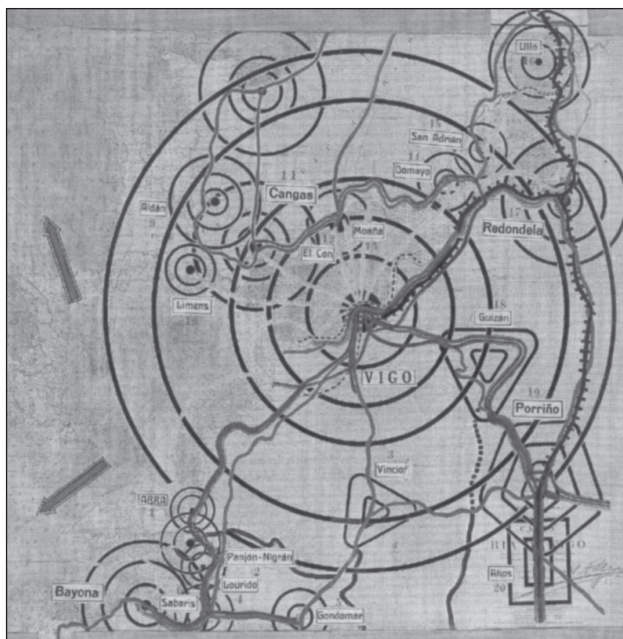


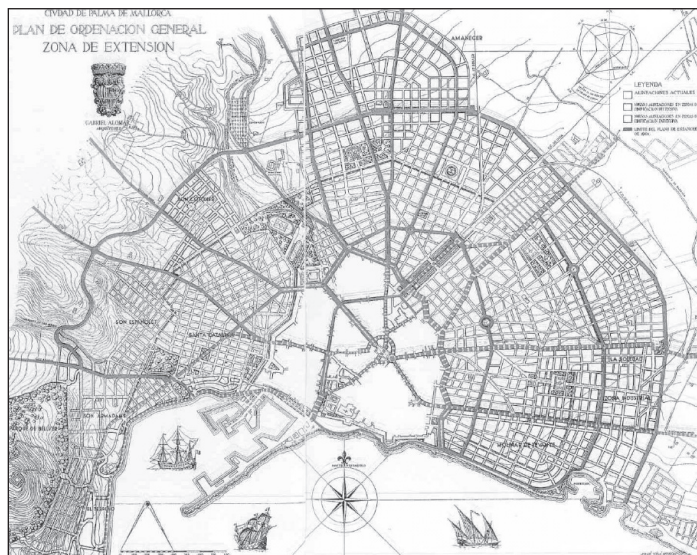
Figura 8. Planes urbanísticos aprobados al amparo del Estatuto Municipal en Palma y Vigo. Elaboración propia.

Las propuestas de planeamiento en Palma durante estas décadas se produjeron en un contexto de dinamismo económico. Sin embargo, sólo se aprobó un plan. El reconocido urbanista Gabriel Alomar presentó un plan global sobre la ciudad en 1943, en plena posguerra. La situación en Vigo fue más compleja. Aunque su estancamiento económico produjo una aparente crisis de planeamiento, fue durante esta etapa cuando se redactó el más ambicioso plan de ordenación de toda su historia, el denominado Plan Palacios. La mencionada crisis, que afectaba también al urbanismo y, una vez más, los desafortunados dirigentes que gobernaron esta ciudad atlántica no permitieron la ejecución del plan. Así, aprobado en 1934 fue anulado cinco años más tarde.

La ciudad de Vigo se situó en la cabecera de la planificación territorial española con la aprobación en 1934 del Plan de Extensión y Reforma Interior autoría del arquitecto Antonio Palacios. Un plan cargado de propuestas utópicas que lo hace todavía más atrevido e ilusionante. Como ciudad marítima abierta al Atlántico, fue capaz de leer las nuevas posibilidades que se abrieron durante el gobierno progresista de la Segunda República. Por un lado, Vigo utilizó el soporte legal del Estatuto Municipal y sus reglamentos. Por otro, el Plan Palacios demostró un amplio conocimiento de la teoría urbana europea contemporánea. Como ejem-



Propuesta de Plan Comarcal (Plan Palacios)



Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma (Alomar)

Figura 9. Ejemplos de planes urbanísticos.

Fuente: Alomar (2000) y Leboeiro (2000).

plo sirve la ambiciosa propuesta de ordenación regional y metropolitana que, influida directamente por los principios del *Regional Planning*, es contemporánea del Plá de distribució en zonas del territori catalá (1932) de Nicolau M. Rubió i Tuduri y sólo unos años posterior al Proyecto de Extensión de Madrid (1926) de Núñez Granés. El estudio comarcal concebía la ciudad de Vigo y su área de influencia sobre veinte ciudades satélites. Este arquitecto introdujo en su plan diferentes concepciones de la teoría urbana de las primeras décadas del siglo XX en perfecta comunión (funcionalismo de Le Corbusier, culturalismo de Camillo Sitte y movimiento de las ciudades jardín de Howard), entre los que destacan los nuevos conceptos racionalistas, introducidos en España por la GATEPAC, de la zonificación urbana y la zona verde en la ciudad. La reforma interior la proyectó al modo de radicales propuestas de cirugía urbana que tendría su plasmación en la apertura de una Gran Vía, la denominada Rúa de Galicia. La concepción de la zona administrativa recuerda los proyectos futuristas del arquitecto italiano Sant'Elia (1913). La obsesión de los arquitectos europeos de la época de construir área especialmente dedicada para paseo de invierno (París, Londres, Berlín, Nápoles o el más conocido de Vittorio Emanuele en Milán), lo reflejó Palacios en su idea de lo que él denominó *Pasaje Invernía*, con similares características a estos otros más conocidos. Lamentablemente, las ideas del Plan Palacios quedaron pronto en el olvido. La Guerra Civil y la posguerra supusieron la ruptura de la corriente cultural europea inspirada en la Carta de Atenas (AA.VV., 1999) (Palacios, 2002). En la posguerra asistimos a un retroceso en cuanto a la visión del planeamiento.

Mientras tanto, el dinamismo económico de Palma no se tradujo en nuevas propuestas urbanísticas para la ciudad. Durante las décadas de 1920 y 1930 esta ciudad estaba todavía demasiado centrada en la construcción de su ensanche de población. Fue necesario esperar a 1940, para que el Ayuntamiento de Palma convocase un concurso de ámbito nacional para la redacción de un plan de ordenación urbana. Él mismo debía contener tres aspectos fundamentales: la reforma interior, la revisión del ensanche y la incorporación legal y urbanística de las poblaciones satélites. Las propuestas de reforma interior han sido las que más debate han abierto (doce reformas parciales que afectaban a 276.676 m²), por lo que representan de cirugía urbana (Alomar, 2000) (González, 2001) (Seguí, 1990). Uno de los aspectos más interesantes para la mejora del ensanche no estaba en el plan primitivo. La incorporación se produjo después de los estudios de Alomar en el Massachusetts Institute of Technology. Nos referimos al problema de la vivienda y, sobre todo, a la nucleización social del ensanche y la zonificación. El estudio para la organización nuclear de las unidades de barrio es anterior a la de Abercrombie para Londres. Lo fundamental consistía en dar mayor relevancia a los llamados grupos sociales primarios, especialmente al «grupo vecinal». Las extensiones de la ciudad debían basarse en el sistema de núcleos sociales, parroquias o barrios. Como si fuesen pequeñas ciudades satélites, cada barrio tenía que crear su centro neurálgico, mediante la agrupación de los distintos servicios y edificios necesarios para cubrir las funciones cotidianas de la población (Seguí, 1990).

En resumen, este período políticamente tan convulso fue resuelto con interesantes propuestas de planeamiento tanto en Palma como en Vigo. Los planes de la ciudad isleña fueron probablemente menos originales pero más respetuosos con la legislación urbanística vigente. El resultado es una ciudad con un crecimiento ordenado aunque con pocas aportaciones formales y de calidad. Como en anteriores etapas, Vigo redactó no sólo una mayor cantidad de

planes generales sino también más interesantes desde el punto de vista de la teoría urbana. Sin embargo, la desgraciada sucesión de débiles gobiernos municipales y la existencia de una burguesía poco comprometida con la ciudad dieron lugar al incumplimiento de los planes aprobados. El resultado es una ciudad caótica, desordenada y socialmente segregada.

4. El desarrollismo en el urbanismo y el urbanismo en el desarrollismo (1956-1979)

Los veintitrés años de este período son probablemente los más trascendentales para entender muchos de los procesos territoriales y de las dinámicas sociales de la ciudad española contemporánea. Son dos décadas tan apasionantes para los estudiosos de los fenómenos urbanos como negativas para la construcción de la ciudad. Las debilidades de nuestra urbe actual deben mucho a lo ejecutado durante los años 1960 y 1970. El Censo de Población de 1960 arrojó cifras de población similares para Palma y Vigo, próximas a los 150.000 efectivos. Al final de la etapa, la población se había casi duplicado en las dos ciudades. La explosión del turismo de masas, la aceleración de la dinámica industrializadora y, directamente relacionado con estos dos, el incremento de los movimientos migratorios internos generaron nuevas dinámicas urbanas. Los espacios urbanos se mostraron incapaces de redistribuir adecuadamente la nueva población y los crecientes recursos sobre territorios cada vez más complejos. Fue durante estos años oscuros de la práctica urbanística cuando se aprobó la primera ley del suelo española (*Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956*). Con ésta, iniciamos una etapa de planificación física dominada por el componente desarrollista o, aunque parezca una paradoja, simplemente por la ausencia de práctica ordenadora. El desarrollo endógeno y territorialmente equilibrado defendido por la doctrina urbanística fue desechado por la política económica y social del *nuevo* período que se abrió en el régimen franquista.

Los planes generales de ordenación urbana y los planes parciales aprobados al amparo de la nueva ley fueron sometidos a las concepciones económicas y expansionistas del desarrollismo, lo que contribuyó a arruinar las dos ciudades. Hasta mediados del siglo XX, los agentes sociales y económicos y una parcial legislación urbanística habían construido una ciudad de Palma con importantes déficit pero con un crecimiento ordenado y compacto. A partir de 1960, Palma densificó su ensanche y construyó una periferia obrera, apoyada en la política de vivienda de la época, generadora de graves insuficiencias. La segregación social fue la consecuencia última de este fenómeno y una de sus señas de identidad en la actualidad. Como Palma, Vigo mejoró su posición económica, pero la ciudad no mostró síntoma de mejora. Los nuevos instrumentos de planeamiento no lograron ordenar y encauzar adecuadamente el crecimiento de una ciudad cada vez más compleja y caótica.

Tabla 1
POBLACIONES PROYECTADAS EN LOS PGOU Y POBLACIONES REALES

	Año Plan	Año horizonte	Pob. proyectada	Pob. real (año plan)	Pob. real (año horizonte)
Palma	1973	1985	540.000	217.525 (1970)	295.136 (1986)
Vigo	1970	2000	500.000	197.143 (1970)	280.186 (2001)

Fuente: censos de población (1970 y 2001), padrón municipal de habitantes de 1986 y PGOU de Palma y Vigo. Elaboración propia

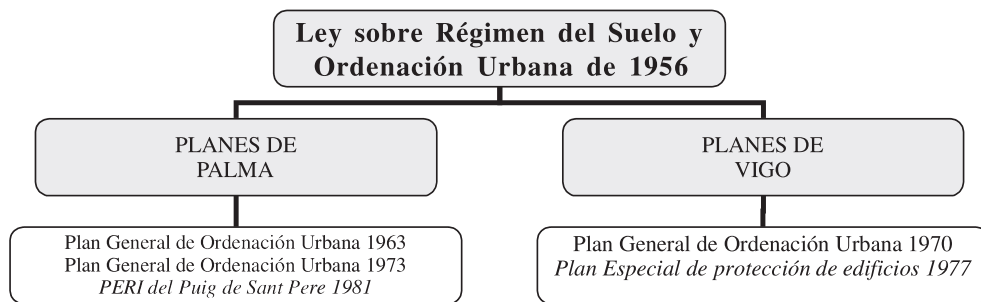


Figura 10. Planes generales de ordenación urbana y planes especiales aprobados al amparo de la Ley del Suelo de 1956 en Palma y Vigo. Elaboración propia.

Las decisiones de apertura al exterior del régimen franquista tomadas a finales de la década de 1950 fueron claves para el crecimiento las dos ciudades. Mallorca se especializó como uno de los principales centros del turismo español y europeo. La filosofía del Plan de Estabilización de 1959 y la aplicación de la desafortunada Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963) reforzaron la nueva función encomendada a la capital balear. A partir de este momento, Palma se convirtió en un destino clave de la emigración del este y sur peninsular para trabajar en la naciente industria turística y en un dinámico sector de la construcción. Aunque existen antecedentes de decisiones estatales beneficiosas al desarrollo de Vigo (aprobación de la Zona Franca en 1954), la política regional de corte industrial de polos de desarrollo también favoreció a esta urbe. La ciudad gallega fue uno de los siete Polos de Desarrollo Industrial aprobado por el primer plan de desarrollo. La política regional de ayudas al sector privado y a la entrada de capitales extranjeros influyó también en la instalación de la factoría de Citroën en Vigo. Las consecuencias de este hecho fueron extraordinarias. Desde 1960, Vigo se convirtió en el principal destino interior de los emigrantes gallegos, destacando la atracción generada hacia toda la provincia de Ourense. Por lo tanto, la especialización turística en Palma e industrial en Vigo, producidas bajo una particular política regional centrada en la teoría del crecimiento sin límites, explican las transformaciones urbanísticas producidas desde 1960. Durante estos años, Palma aprobó dos PGOU. Después de una larga tramitación administrativa (1961-1970), Vigo aprobó un único plan municipal. El proceso urbanizador en la ciudad gallega se dejó en manos de planes parciales sin que se hubiese aprobado un PGOU. Las consecuencias fueron desastrosas para Vigo. Así, un urbanismo casi inexistente dominado por las prácticas especulativas terminó por desestructurar Palma y Vigo. Ninguna de las dos ciudades aprobó un plan urbanístico municipal conforme a la Ley del Suelo de 1975 antes de 1980.

El impulso que experimentó el proceso urbanizador en Palma y en toda la isla de Mallorca durante la segunda mitad del siglo XX tuvo su principal causa en el turismo aunque, en último término, es también una consecuencia de la industrialización europea y de los efectos periféricos del crecimiento de las economías occidentales (Rullán, 1999). La necesidad acuciante de suelo para la edificación debido al desarrollo económico de finales de los 1950 originó que las previsiones de Alomar quedaran desfasadas. Redactado por técnicos municipi-

Tabla 2
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA OCUPADA POR SECTORES DE ACTIVIDAD EN 1970

	Sector primario	Sector secundario	Sector terciario
Palma	2,61%	30,06%	67,33%
Vigo	5,90%	45,20%	48,90%
España	29,11%	37,28%	33,61%

Fuente: Censo de Población de 1970. Elaboración propia

Tabla 3
ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN POR ORÍGENES EN 1970

	Palma	Vigo	Balears	Pontevedra	España	Extranjero
Palma	56,38%	-	13,06%	-	27,78%	2,78%
Vigo	-	62,07%	-	15,10%	20,41%	2,40%

Fuente: Censo de Población de 1970. Elaboración propia

pales, en 1963 se aprobó el primer PGOU. Definido como altamente desarrollista, pretendía dar respuesta a las necesidades de la nueva actividad económica predominante, tanto en forma de instalaciones hoteleras y recreativas como sobre todo en vivienda para la avalancha de inmigrantes peninsulares que se sentían atraídos por las ofertas laborales (turismo y construcción) producidas en la isla. El sobredimensionamiento del crecimiento está presente en todo el documento de planeamiento. Objetivos especulativos permitieron aumentar las alturas de los edificios, la privatización o supresión de algunas zonas calificadas como verdes en el plan de Alomar y la expansión del suelo de reserva urbana a costa del rústico. En la mayoría de las ocasiones sobre esta última clase de suelo, teóricamente protegida, se proyectaron un número importante de barriadas que dieron forma al paisaje urbano de los años 1960 y 1970. A grandes rasgos, se trataban de barrios periféricos caracterizados por las deficiencias infraestructurales, constructivas y la falta de equipamientos. Es el caso de Polígono de Llevant, promovido a través de un Plan Parcial aprobado en 1972.

En 1973 se aprobó un nuevo PGOU, que fue encargado al arquitecto Manuel Ribas Piera. Aunque el nuevo plan elaboró propuestas destinadas a reducir parcialmente el fuerte crecimiento proyectado en 1963, el tipo de planificación era todavía desarrollista tanto en lo que respecta a usos como a clasificaciones del suelo. Como preludio de la nueva etapa política que se abriría a finales de 1970, Palma acometió en 1973 los estudios previos de un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) destinado a la rehabilitación integral del barrio de origen musulmán del Puig de Sant Pere (González, 2002). Se trata del primer PERI de estas características aprobado en una ciudad histórica española.

En Vigo, la débil administración municipal abandonó nuevamente la ciudad a los intereses especulativos de una poderosa clase industrial. La respuesta del urbanismo al crecimiento demográfico y al desarrollo industrial fue muy pobre, tanto por lo que respecta a la planifica-



Figura 11. Tipologías de bloques de edificios en el Polígono de Llevant.

Fuente: Busquets (2002) y elaboración propia.

ción de una adecuada política de vivienda, como de una clasificación del suelo que regulara adecuadamente las necesidades de suelo urbanizable. La gestación del primer PGOU de Vigo comenzó en 1961. Su tramitación administrativa duró casi diez años. Lógicamente, la gran perjudicada fue la propia ciudad. Mientras se redactaba el plan municipal, Vigo se estaba construyendo en base a planes parciales (Samil, A Florida, Lavadores y Teis) y de alineaciones (sector central de la ciudad, Estación de Ferrocarril y el de Cominges), carentes de visión general e integral del crecimiento urbano. De entre los diferentes planes parciales destaca el de Coia. El Ministerio de la Vivienda auspició el Plan Parcial de Coia (760.000 m² sobre el que se proyectaron 8.496 viviendas, rebajadas hasta las 5.020), sin que se hubiese aprobado el necesario plan municipal. La justificación fue la lucha contra la especulación. Pero lo que generó fueron irregularidades urbanísticas y elevados costos sociales y ambientales (Souto, 1990). Frente a la visión abierta al mar e integradora con el resto de la ciudad otorgada por el Plan Palacios al área de Coia, se construyó un barrio con graves problemas de conexión con el resto de Vigo, situado de espaldas al mar, deshumanizado y densamente habitado. Incluida en esta gran operación, está la construcción de viviendas para los trabajadores de la factoría de Citroën y la promoción de viviendas por parte de la Caixa de Aforros de Vigo.



Figura 12. Imágenes actuales del polígono de Coia (Vigo). Elaboración propia.

El Ministerio de la Vivienda aprobó el 4 de diciembre de 1970 el primer PGOU. El desarrollismo afectó a las tres clases de suelo. El urbano aumentó su superficie y densidad poblacional: supresión de casi todas las zonas verdes inicialmente previstas en la ciudad consolidada, amplios sectores sin urbanizar se convirtieron automáticamente en suelo urbano, y todos los sectores con plan parcial aprobado pasaron a ser clasificados como urbanos. Este procedimiento liberó a las propiedades de las exigencias establecidas en la Ley del Suelo para el urbanizable en cuanto a reservas de suelo para espacios libres y equipamientos comunitarios (Souto, 1990) (Pereiro, 1981). El suelo rústico era considerado residual. La protección del mismo no sólo fue escasa, sino que el Ayuntamiento articuló los mecanismos necesarios para facilitar el mayor número de edificaciones y el máximo aprovechamiento. En definitiva, el suelo urbano se saturó lo que contribuyó a crear una ciudad deshumanizada. El extenso urbanizable creció sin límites y fue objeto de múltiples prácticas especulativas. Y el rústico no funcionó como tal, hasta el punto de que se llegaron a registrar densidades superiores a los 100 hab/ha. La capacidad constructiva de esta última clase de suelo era tal, que acabó por absorber gran parte del déficit de viviendas demandadas por los grupos sociales económicamente menos favorecidos (Souto, 1990). En definitiva, la proyección de la ciudad a través de crecimientos parciales produjo la aparición de múltiples «centros» y muchas «periferias». Vigo carecía de una forma y un plano fácilmente legible. El crecimiento periférico diseminado, lo que luego se definiría como espacio rururbano, y el tratamiento inadecuado de su centro urbano produjeron una ciudad con graves insuficiencias.

A diferencia de Palma, las corrientes desarrollistas habían dejado en un segundo plano la intervención sobre la ciudad genética degradada. El mayor avance vino representado por un plan especial que poco o nada tiene que ver con el del Puig de Sant Pere o con otros planes especiales que comenzaron a gestarse en algunas ciudades españolas. El de Vigo fue diseñado únicamente para proteger el patrimonio. En ningún caso se plantearon objetivos de rehabilitación integral, recuperación arquitectónica o revitalización económica y social. Aún así, las medidas fueron importantes para una ciudad tan poco acostumbrada al cumplimiento de las normas urbanísticas. El denominado Plan Especial de Protección de edificios, conjuntos y elementos urbanos de interés (1977) tenía como objetivo proteger las más interesantes arquitecturas de Vigo de los siglos XIX y comienzos del XX. Un patrimonio que, fundamentalmente desde la posguerra, estaba siendo derribado e incluso transportado a otras ciudades, sobre todo a Madrid. El hecho de fijar medidas para la protección de arquitectura del ensanche no significa que estemos ante una visión ampliada de la ciudad histórica, sino más bien de un desprecio por el núcleo original y un ejemplo del orgullo vigués por el pequeño pero interesante ensanche del siglo XIX. Sólo la «burguesía conservadora» mostró su desacuerdo con las normas adoptadas. Como ha sucedido a lo largo de la reciente historia urbana, esta burguesía nunca mostró una auténtica identificación con la ciudad, incluso aceptando su desarticulación y derribando la ciudad que sus antepasados habían levantado hace décadas.

Esta etapa se cerró con la celebración de las primeras elecciones democráticas municipales. La revisión del planeamiento general fue un objetivo primordial de los primeros gobiernos democráticos. No sólo porque el espacio económico y urbano habían entrado en una nueva etapa desde mediados de los 1970 al que era necesario adaptarse, sino también porque la nueva planificación debía procurar curar las graves heridas producidas durante la fase más expansionista y desarrollista. La reconversión industrial de los 1980 fue especialmente dura

para la urbe gallega. La factoría de Citroën capitalizó la actividad económica. Mientras tanto, el modelo económico de Palma, basado en el turismo, la hace incluso más dependiente de dinámicas europeas.

III. CONCLUSIONES

Factores no exclusivamente de carácter urbanístico, como los económicos y demográficos, tienen responsabilidades compartidas con aquellos en la construcción de la ciudad española contemporánea. La influencia de las crisis económicas, de los procesos de industrialización, de los aportes inmigratorios, etc. son claves para entender el proceso urbanizador. Entre los agentes sociales, el papel de la burguesía ha sido fundamental, hasta el punto de actuar en casi todos los períodos como auténticos agentes productores del suelo, en muchas ocasiones en sustitución del propio plan.

Las ciudades de Palma de Mallorca y de Vigo son buenos ejemplos donde estudiar las relaciones entre dinámicas socioeconómicas y procesos de urbanización en espacios regionales distintos y con diferentes especializaciones económicas. A principios del siglo XIX las dos ciudades tenían un desigual peso demográfico y urbano. A finales de la década de 1970, contaban con un número similar de efectivos poblacionales y ocupaban un nivel parecido en la red urbana española. Posteriormente, la creación del Estado Autonomo aumentó el nivel de influencia de la que se designaría como capital balear especializándola, más si cabe, en la actividad terciaria. A pesar de que el inicio de una auténtica desestructuración de Palma y Vigo coincide en el tiempo y en las causas, el análisis comparativo de la evolución del planeamiento y la construcción de las dos ciudades difiere notablemente. Entre los elementos coincidentes destacamos la importancia de la especialización económica (aunque en distintos sectores); la dependencia de decisiones y dinámicas socioeconómicas generadas en el exterior (Citroën y turismo internacional); y el papel de la burguesía en la construcción de la ciudad y en el dibujo de una determinada morfología urbana. Sin embargo, la redacción y ejecución del planeamiento urbanístico no ha tenido los mismos ritmos ni una intensidad igual en las dos ciudades. En este sentido podemos concluir con cuatro ideas que expresan las diferencias principales entre estas ciudades durante la etapa industrial.

En primer lugar, los comportamientos de la influyente burguesía comercial palmesana y de la poderosa burguesía industrial viguesa han influido de diferente manera en los respectivos procesos de urbanización. Aunque los intereses especulativos movilizaron muchas de sus demandas, la palmesana defendió en todo momento una expansión regulada (ensanche) y respetó aquellos barrios de la ciudad preindustrial con más interesantes valores patrimoniales que, precisamente, coincidían con su lugar de residencia. Por su parte, la burguesía viguesa, de origen foráneo, no mostró interés por lograr un crecimiento ordenado de la ciudad que aspiraban dominar. Para ellos, la ciudad genética no tenía significado, ni les inspiraba posibilidades de especulación. Pero incluso el ensanche, su ensanche, no fue respetado. En segundo lugar, las corporaciones municipales mostraron síntomas de debilidad y falta de autoridad, ya que fácilmente sucumbieron ante las presiones de la burguesía, primero, y de la Administración del Estado más adelante. En este sentido fue especialmente frágil el poder municipal de Vigo. No es fácil acertar con las causas. Durante todo el siglo XIX Vigo fue un pequeño núcleo, casi rural, pero con presencia de una fuerte burguesía con ansias de poder y enrique-

cimiento. Probablemente, los políticos locales, acostumbrados a regir una pequeña villa, se vieron superados por los acontecimientos. La falta de decisión de los gobernantes vigueses ralentizó en exceso la aprobación de muchos planes urbanísticos, algunos muy interesantes. Su impotencia derivó en una baja ejecución de los planes y en la reducida aplicación de la disciplina urbanística.

Tercero, la proyección de planes urbanísticos fue superior en Vigo, probablemente por la necesidad de dar salida ordenada a un crecimiento más acelerado. Sin embargo, pocos fueron aprobados y menos los ejecutados. Mientras tanto Palma tuvo una actividad inferior, pero la mayoría lograron llevarse a cabo, aunque fuese parcialmente. Por último, la industria ha sido clave para entender el proceso urbanizador de Vigo desde el siglo XIX. Aunque el turismo fue tenido en cuenta en algunos planes de Palma de la primera mitad del siglo XX, este sector sólo comenzó a influir verdaderamente en la construcción de la ciudad palmesana desde el plan Bennazar y, sobre todo, a partir de 1955.

En definitiva, la legislación urbanística aprobada en España respondió a la teoría urbana dominante y a las dinámicas demográficas y económicas, pero también a los intereses de los grupos de presión que en todo momento han intentado modelar las ciudades para su beneficio. Estos procesos se han producido en Palma y Vigo. Dos ciudades medias en el sistema urbano español que después de lograr articular un crecimiento más o menos ordenado hasta 1960, se abandonaron a los excesos desarrollistas. La degradación de la escena y el paisaje urbano y la segregación social son dos de las consecuencias más negativas del dinamismo económico de los 1960 y 1970.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1998): *Arquitecto Antonio Palacios, 1874-1945*. Santiago, Xunta de Galicia.
- ALOMAR, G. (2000): *La Reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución urbana* (reedición del original de 1892). Palma, COAB.
- ALONSO, M.P. et alt. (1999): *Impacto de Citroën: estudio socio-económico de Vigo y su área de influencia*. Inédito.
- BUSQUETS, J. (2002): *P.E.R.I. La Soledat-Polígon de Llevant*. Inédito.
- GONZÁLEZ, J.M. (2002a): La pérdida de memoria y la degradación urbana. Morfología y patrimonio de un antiguo barrio industrial: La Soledat (Palma de Mallorca)», en *Turismo y Transformaciones Urbanas en el siglo XXI*. Universidad de Almería, págs. 539-552.
- GONZÁLEZ, J.M. (2002b): «De la renovación urbana a las políticas de rehabilitación. El caso del casco histórico de Palma. II: 1836-1943», en *Geografía y Territorio...* (Blázquez, M. et alt. Eds.). Palma, Universitat de les Illes Balears, págs. 143-154.
- GONZÁLEZ, J.M. (2002c): «De la renovación urbana a las políticas de rehabilitación. El caso del casco histórico de Palma. II: 1943-2000», en *Geografía y Territorio...* (Blázquez, M. et alt. Eds.). Palma, Universitat de les Illes Balears, págs. 155-164.
- GONZÁLEZ, J.M. y LÓPEZ, A. (2003): «La dinámica demográfica y el planeamiento urbano en Vigo desde 1960. Impacto del proceso de industrialización desarrollista». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 23, págs. 163-185.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1999): «Los ensanches en Galicia». *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXXI (119-120), págs. 335-350.

- LEBOREIRO, M.A. (2000): *Vigo puerto y destino. Atlas Urbanístico de Vigo*. Vigo, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia (COAG), Fundación Provigo.
- LOIS, R.C. (1992): «La ciudad de Vigo en el centro de los análisis de Geografía Urbana de Galicia». *Investigaciones Geográficas*, nº 10, págs. 135-142.
- LUCENA, M. (1996): *Palma. Guía de arquitectura*. Palma de Mallorca, COAB.
- PALACIOS, A. (2002): *Plan de extensión e reforma interior da cidade de Vigo* (reedición del original de 1932). Vigo, Concello de Vigo.
- PEREIRO, J. (1981): *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Vigo, COAG.
- RULLÁN, O. (1999): «Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares». *Estudios Geográficos*, nº 236, págs. 403-442.
- SEGUÍ, M. (1990): *Arquitectura contemporánea en Mallorca (1900-1947)*. Palma, Universitat de les Illes Balears.
- SEGUÍ, M. (2001): *La arquitectura del ocio en Baleares. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Palma de Mallorca, Editor Leonard Muntaner.
- SOUTO, X.M. (1990): *Vigo, cen anos de historia urbana (1880-1980)*. Vigo, Xerais.

