



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Trabajo Fin de Grado

Desarrollo urbanístico y planificación urbana en España desde el siglo XIX

Alumno/a: Jaime Casas Guzmán

Tutor/a: Prof. D. Sara Cortés Dumont
Dpto.: Geografía Humana

junio, 2021

Índice

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE.....	1
ABSTRACT AND KEYWORDS.....	2
INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS, PLANTEAMIENTOS Y MÉTODOS DEL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.- ORIGEN DEL DESARROLLO URBANÍSTICO EN LAS GRANDES CIUDADES.....	4
2.- EL PASO DE UNA POBLACIÓN RURAL A UNA POBLACIÓN URBANA.....	7
3.- PLANEAMIENTO URBANO DE LAS CIUDADES DE MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA.....	13
3.1.- PLANEAMIENTO URBANO DE MADRID.....	13
3.2.- PLANEAMIENTO URBANO DE BARCELONA.....	26
3.3.- PLANEAMIENTO URBANO DE MÁLAGA.....	35
4.- TIPOLOGÍA DE LAS EDIFICACIONES Y SU EVOLUCIÓN.....	42
4.1.- ARQUITECTURA DEL SIGLO XIX.....	42
4.2.- ARQUITECTURA DEL SIGLO XX.....	45
4.3.- ARQUITECTURA DEL SIGLO XXI.....	57
5.- DISTRIBUCIÓN DE LOS HABITANTES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA CIUDAD.....	60
6.- DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE Y ESPACIOS PÚBLICOS.....	67
7.- IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DEL DESARROLLO URBANO EN EL MEDIO NATURAL.....	70
8.- EXPECTATIVAS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO DE CARA AL FUTURO.....	72
9.- CONCLUSIONES.....	74
10.- REFERENCIAS.....	76

RESUMEN.

A simple vista, podemos ver como el paisaje urbano que nos rodea evoluciona con el paso del tiempo. Podemos definir desarrollo urbanístico como la tendencia de cambio que experimenta una determinada ciudad con el fin de adaptarse a las nuevas tendencias urbanísticas, para alcanzar el objetivo de una ciudad que ofrezca todos los servicios y necesidades para su población. En la mayoría de las ocasiones, un buen desarrollo urbano va relacionado directamente con un mayor desarrollo económico para la ciudad, a la vez que supone la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

España es un claro ejemplo de que las ciudades han experimentado en el último siglo un crecimiento y desarrollo urbanístico nunca visto antes en nuestro país. Madrid, Barcelona y Málaga solo son unas de las muchas ciudades que han experimentado este fenómeno, adoptando un planeamiento urbano que se adapta al entorno natural, adaptándose a la orografía del terreno, creando un conjunto de avenidas, calles y paseos en los que se recogen las necesidades básicas para los habitantes de una ciudad (hospitales, colegios, edificios públicos...).

Gracias a esta tendencia de desarrollo urbano, se ha conseguido en buena medida aprovechar el terreno dentro de los términos municipales de una ciudad, gracias a la sustitución del modelo urbano horizontal por el modelo urbano vertical, además del desarrollo de infraestructuras que mejoran la vida de los ciudadanos, causando una mejora en las formas de desplazamiento gracias a una compleja y efectiva red de carreteras y medios de transporte que alivian en gran medida efectos como los atascos o la contaminación ambiental, gracias a las iniciativas puestas en marcha por parte de sus ayuntamientos y sedes públicas.

PALABRAS CLAVE.

Geografía Humana, planificación urbana, arquitectura, turismo cultural, impacto ambiental.

ABSTRACT.

At first glance, we can see how the urban landscape that surrounds us evolves over time. We can define urban development as the trend of change that a certain city experiences in order to adapt to new urban trends, to achieve the objective of a city that offers all the services and needs for its population. In most cases, good urban development is directly related to greater economic development for the city, at the same time that it implies an improvement in the quality of life of its inhabitants.

Spain is a clear example that cities have experienced urban growth and development in the last century never seen before in our country. Madrid, Barcelona and Malaga are just one of the many cities that have experienced this phenomenon, adopting an urban planning that adapts to the natural environment, adapting to the orography of the terrain, creating a set of avenues, streets and walks in which they are collected. the basic needs for the inhabitants of a city (hospitals, schools, public buildings ...).

Thanks to this trend of urban development, it has been possible to a large extent to take advantage of the land within the municipal limits of a city, thanks to the replacement of the horizontal urban model by the vertical urban model, in addition to the development of infrastructures that improve the life of citizens, causing an improvement in the forms of displacement thanks to a complex and effective network of roads and means of transport that greatly alleviate effects such as traffic jams or environmental pollution, thanks to the initiatives launched by their municipalities and public venues.

KEYWORDS.

Human geography, urban planification, architecture, cultural tourism,
environmental impact

INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS, PLANTEAMIENTOS Y MÉTODOS DEL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN.

He decidido escoger este tema debido principalmente a que siempre me ha despertado gran interés conocer el origen del plano de las ciudades y la explicación del trazado de las calles y de las avenidas. Con la realización de este proyecto de investigación en el ámbito de la planificación urbana y urbanismo, conseguiremos alcanzar una serie de objetivos que paso a enumerar seguidamente:

- a) Obtener una explicación precisa sobre el origen del plano urbano de las ciudades de Madrid, Barcelona y Málaga.
- b) Visualizar y analizar el desarrollo económico que han experimentado estas tres ciudades desde mediados del siglo XIX.
- c) Comprender la relación existente entre el crecimiento económico y el crecimiento urbano.
- d) Analizar detalladamente el comportamiento urbano que las ciudades han experimentado con el paso del tiempo.
- e) Reflexionar sobre los aspectos positivos y negativos que trae consigo el crecimiento de una ciudad.

Encontramos numerosos antecedentes que hablan sobre urbanismo y el crecimiento de la ciudad en sus obras literarias de carácter profesional, entre las que podemos destacar a los autores (Martorell, Florensa, Martorell, 1970). *Historia del urbanismo en Barcelona ; del Plan Cerda al Área Metropolitana*. Esto implica que este tema sea haya extendido en el ámbito académico, encontrando numerosos trabajos de investigación en universidades y escuelas de arquitectura, como el realizado por José María Serrano Martínez, de la Universidad de Murcia, titulado *Crecimiento de la población urbana española y complejidad del modelo de organización de su red urbana. Interpretación de los cambios producidos durante los últimos decenios*.

Se trata de un trabajo de revisión bibliográfica y metodología que se centra en las ciudades de Madrid, Barcelona y Málaga. Para la realización de este trabajo, se han recopilado una gran cantidad de información útil, además de consultar en distintas fuentes bibliográficas como por ejemplo el Instituto Nacional de Estadística (INE) o el PGOU de estas tres ciudades, para obtener cifras, porcentajes o planos. Dicha búsqueda presenta un contexto temporal que se extiende desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad.

1. - ORIGEN DEL DESARROLLO URBANÍSTICO EN LAS GRANDES CIUDADES.

Para hablar sobre este aspecto, tenemos que remontarnos a un fenómeno histórico que se conoce la Revolución Industrial, una revolución que a diferencia de Europa, en España se produce mucho más tarde, debido a factores como la falta de red de transportes o a la dependencia de materias primas y fuentes de energía. Fue en el siglo XIX cuando la mayor demanda de productos y la mayor inversión de la burguesía, favoreció el auge de la industria en varias ciudades españolas, como por ejemplo Bilbao o Barcelona.

En Barcelona y ciudades limítrofes, se establecieron grandes cadenas de industrias textiles, gracias al empleo del algodón como materia prima para la producción textil, sustituyendo otras materias primas que se utilizaban anteriormente. Se abarataron los costes de producción, lo que aumentó la inversión en nueva maquinaria, a la vez que aumentaba la demanda textil, creando nuevas factorías textiles, que exigían mano de obra abundante.

La demanda de mano de obra supuso la llegada de miles de personas a Barcelona, atraídas por las buenas condiciones laborales y de calidad de vida para la época. Esto desembocó en la llegada masiva de personas procedentes de otras partes de España, sobre todo de las zonas rurales de Andalucía y Extremadura, lo que provocó un rápido crecimiento urbano de Barcelona y alrededores. Dicho crecimiento se vio reflejado en la industria textil, que como podemos observar en la **Ilustración 1**, vemos como se desarrollaba a finales del siglo XIX el trabajo en una de las industrias textiles más importantes de aquella época.

Ilustración 1.

Fotografía de una industria textil en Cataluña a finales del siglo XIX.



Nota. Autor anónimo, fecha estimada entre 1890-1895. Fuente: <https://bit.ly/2SJrleO>

Algo parecido ocurrió en la ciudad de Málaga, que experimentó un notable crecimiento con la instalación de factorías siderúrgicas, instalándose en este lugar gracias a la buena comunicación marítima en el Mediterráneo y el estrecho de Gibraltar. Aunque finalmente este tipo de industria se desarrolló en la franja cantábrica, en concreto en Bilbao y ciudades de Asturias, un lugar estratégico para la comunicación marítima con los países atlánticos europeos, además de localizarse en estas zonas grandes yacimientos para la obtención de materias primas.

Esta revolución industrial creciente en varias zonas de España demandaba la necesidad de la creación de una red de infraestructuras y transportes para facilitar el transporte de mercancías y personas. Esto significó la creación y la puesta en circulación de las primeras líneas de ferrocarril en España, siendo la primera línea ferroviaria inaugurada entre Barcelona y Mataró en 1848 (como podemos ver en la ***Ilustración 2***), y unos años después entre Madrid y Aranjuez. Sin embargo, con la implantación de la ley general de ferrocarriles de 1855, fue el inicio de la creación de una compleja red de ferrocarriles a través del territorio nacional, promovida por las sedes públicas y financiada por la llegada de capital e inversiones extranjeras, con el fin de incentivar la creación de nuevas fábricas y satisfacer la creciente demanda de productos y materias primas.

Ilustración 2.

Primera línea ferroviaria de España, que unía Barcelona con Mataró.



Nota. Autor desconocido. Fecha, año 1848. Fuente: <https://bit.ly/2Rnygdt>

Por tanto, la revolución industrial en España en el siglo XIX está estrechamente relacionada con los orígenes de desarrollo urbano en las grandes ciudades, un fenómeno que hasta aquel entonces apenas fue considerable. El hecho de que se produjese la creación masiva de fábricas e industrias especializadas propició un fenómeno histórico que se conoce con el nombre de **éxodo rural**, que se entiende como un fenómeno por el cuál la población residente en las zonas rurales tiende a marcharse de esas zonas e instalarse en las grandes ciudades, atraídos por las buenas condiciones laborales y económicas que le ofrecen estas fábricas e industrias, además de conseguir una mejor calidad de vida.

Este fenómeno histórico y socioeconómico que se produjo en nuestro país en el siglo XIX y principios del siglo XX, significó la llegada masiva de miles de personas a las grandes ciudades en busca de una vida mejor. Las causas de este éxodo rural pueden explicarse debido a que la mayor mecanización de las tareas agrícolas y a las malas cosechas en ciertos años, provocó un excedente en la mano de obra campesina, además de ciertos episodios de miseria y falta de prosperidad económica, lo que empujó a la población a salir de las zonas rurales a las ciudades.

La llegada de esta población de manera interrumpida y constante, provocó una grave saturación de los servicios básicos en ciudades como Barcelona, agotándose por momentos las viviendas disponibles para estas personas, ya que el ritmo de construcción de barrios para acoger a la mano de obra de fábricas no era el suficientemente rápido para acoger a toda la población, por lo que en muchas zonas periféricas de Barcelona se crearon núcleos temporales chabolistas sin agua corriente y sin electricidad, creándose zonas marginales y humildes en el término municipal.

En Madrid, al igual que Barcelona, era continua la llegada de inmigrantes procedentes de todas partes de España, que abandonaban sus ciudades y pueblos de origen para probar suerte en estas dos grandes ciudades españolas. Estos inmigrantes, apenas contaban con ingresos, por lo que se instalaban en las zonas cercanas a las principales vías de acceso a la ciudad, creando suburbios que no cubrían las necesidades básicas que necesita toda persona para vivir. Este fue el punto de partida que propició la creación de barrios obreros que actualmente se encuentran integrados en Madrid debido al rápido crecimiento urbano.

2. - EL PASO DE UNA POBLACIÓN RURAL A UNA POBLACIÓN URBANA.

Al igual que ocurre en otras partes del planeta, la población española es cada vez más urbana. Pero, ¿esto qué quiere decir exactamente? A su vez es fácil y complejo de entender.

En primer lugar, tenemos que entender que esa tendencia del paso de una población rural a una población urbana, va ligada a una serie de factores. Actualmente, la cifra de población urbana crece a gran velocidad, mientras que la población rural se reduce considerablemente. Esta tendencia no sucede porque sí, sino que hay una serie de factores y situaciones que influyen.

El principal factor que hace que la población sea cada vez más urbana es la **falta de oportunidades** en el medio rural. Esto quiere decir que, con respecto a las grandes ciudades, las zonas rurales sufren los efectos negativos de un mundo cada vez más globalizado. Las grandes empresas, los negocios o los centros comerciales, a la vez que las grandes instituciones y sedes públicas del estado, se instalan en las principales ciudades.

Estas grandes empresas, deciden instalarse en las principales ciudades españolas debido a unas condiciones bastante favorables. La principal razón, es que las principales ciudades cuentan con aeropuertos internacionales, puertos marítimos o numerosas líneas ferroviarias nacionales e internacionales. Esto es fundamental para las grandes empresas, ya que una buena red de transportes es vital para la libre circulación de mercancías, productos o materias primas por el territorio. En la cara opuesta, las zonas rurales carecen de aeropuertos, puertos marítimos o líneas ferroviarias, además suelen tener una red de carreteras secundaria al localizarse en las zonas montañosas. Otra razón por la que las grandes empresas deciden instalarse en las grandes ciudades sería las subvenciones y otra clase de ayudas económicas por parte de las instituciones públicas.

El segundo factor que explica una creciente población urbana frente a una población rural sería el **abandono y dejadez** por parte de las instituciones públicas. A la hora de decidir que porcentaje de inversiones y ayudas económicas que reciben cada municipio, se tienen una serie de pautas hasta llegar a una decisión. Esas pautas son variadas, destacando por ejemplo que se tiene en cuenta el porcentaje de población por edad que vive en cada municipio. Para entenderlo mejor pongamos un ejemplo; Málaga cuenta con un porcentaje mucho mayor de

población infantil, que las localidades situadas en la comarcas interiores de la provincia de Málaga, existiendo pueblos que apenas cuentan con una decena de niños y niñas, por lo que no es rentable construir un colegio con todas sus comodidades para que lo disfruten apenas unos niños y niñas, por lo que las instituciones públicas dan prioridad a invertir donde el porcentaje de población infantil sea mayor.

También, dentro del factor de abandono y dejadez en las zonas rurales nos encontramos con otros problemas, como por ejemplo la falta de atención médica primaria. En muchas localidades de menos de 1.000 habitantes, no hay un centro médico permanente, sino que hay un ambulatorio en el que ciertos días a la semana acude un profesional médico para atender a los habitantes de dicho municipio. Por lo que ante una urgencia que precise de atención médica inmediata o de un traslado a un hospital, muchos pacientes sufren los efectos de este abandono por parte de las instituciones públicas.

Otro problema sería la mala comunicación entre los pueblos cercanos y escasez de transporte público. En las zonas rurales, por lo general nos encontramos con una red de carreteras que presenta un estado desfavorable, es decir, se trata de carreteras con una gran siniestralidad, desperfectos en la calzada o con un trazado irregular. Esta serie de problemas en las carreteras dificultan aún más la comunicación entre municipios, favoreciendo en ocasiones a el aislamiento de sus habitantes. Además, las zonas rurales carecen de buenas combinaciones de transporte público, con una oferta de transporte muy limitada y en ocasiones inexistente, algo que favorece aun más el aislamiento de sus habitantes, ya que en las zonas rurales la mayor parte de la población es de avanzada edad y no está en condiciones para manejar un vehículo por si mismos.

Pero no solo la educación, la sanidad o las carreteras son todos los problemas de las zonas rurales, sino que a estos problemas se suman otros muchos. Podemos hablar de la escasa oferta comercial de las zonas rurales. En ellas no hay supermercados ni grandes almacenes, tan solo comercios específicos de primera necesidad (panaderías, farmacias, carnicerías...). Otro problema sería la deficiente comunicación telefónica y de Internet en estas zonas, ya que las zonas rurales suelen localizarse en lugares geográficos que se adentran en los sistemas montañosos, lugares poco rentables para invertir por parte de las compañías telefónicas, por lo que es habitual encontrar zonas rurales sin teléfono o Internet.

Otra razón por la que actualmente se produce una preferencia de vivir en una ciudad en lugar de en el medio rural, es la **falta de ocio y vida social**. Actualmente, las nuevas generaciones y la población joven, busca una vida llena de experiencias, como por ejemplo asistir a un concierto, a un museo o a una sala de cine, que son actividades culturales prácticamente inexistentes en las zonas rurales.

Cuando hablamos del paso de una población rural a una población urbana, nos llama mucho la atención los datos de estadística del INE que se recogen en España. Al inicio del siglo XX, son aproximadamente unos 18,8 millones de habitantes en España, de los cuales un porcentaje muy bajo reside en núcleos urbanos. Por aquel entonces, la tasa de urbanización en España se situaba en un 32%, ya que por aquel entonces solo había algo más de 200 municipios repartidos por España con más de 10.000 habitantes, y solamente 6 ciudades superaban los 100.000 habitantes. Estas cifras se traducen en que un gran porcentaje de la población española residía en las zonas rurales, en pequeños pueblos, aldeas o incluso en cortijos aislados. (Censo 1900, Instituto Nacional de Estadística, INE). <https://n9.cl/e2nt>

En prácticamente toda España, se produce un crecimiento vegetativo de la población, con altas tasas de natalidad, y un descenso considerable de las tasas de mortalidad, destacando un descenso notable en las tasas de mortalidad infantil, debido a los avances médicos y mejores condiciones higiénicas y alimentarias. Este aumento de la población en toda España provocó una saturación de los modos de subsistencia en las zonas rurales, por lo que muchas familias optaron por emigrar a las grandes ciudades para satisfacer la demanda de mano de obra en las industrias, aunque la demanda de mano de obra no era suficiente para todos, por lo que muchas familias emigraron a otros países de Europa y América.

Es ya en la mitad del siglo XX cuando las cifras cambian completamente. En torno al año 1950, la cifra de población en España se situaba por encima de los 28 millones de habitantes, una cifra jamás vista con anterioridad. La tasa de urbanización en España, situándose por encima del 50%, lo que es igual a que algo más de la mitad del total de la población de España reside en áreas urbanas de más de 10.000 habitantes, sobrepasando en 1950 la cifra de 400 municipios con más de 10.000 habitantes. No solo crecieron estos municipios, sino que las capitales de provincia también experimentaron ese crecimiento, albergando a un gran porcentaje de población. Las ciudades españolas de más de 100.000 habitantes, pasaron de ser 6 a ser 23 en el año 1950, un crecimiento asombroso. (Censo 1950, INE). <https://n9.cl/xhmu0>

Seguidamente, la población continua creciendo, a un ritmo bastante elevado. Tanto es así, que desde 1951 a 1981, la población crece en más de 9,5 millones de personas, alcanzando España una población total de más de 36 millones de habitantes, repartidos por toda la Península Ibérica y territorios insulares, además de Ceuta y Melilla. (Censo 1981, INE) <https://n9.cl/he7xc>

Podemos decir, que en estos 30 años, las principales ciudades españolas experimentan su mayor crecimiento. Esto se debe a que las migraciones cambian su destino, ya que la población cada vez menos emigra a países de América o del resto de Europa. Los flujos migratorios se producen en el interior de España, donde la población de las zonas rurales se instala en las grandes ciudades, por lo que ciudades como Madrid, Barcelona o Málaga experimentan un desarrollo urbano imparable, cambiando su plano urbano completamente. Tanto es así que en 1981, la cifra de población urbana se sitúa en 27,3 millones de habitantes, con una tasa de urbanización superior al 72%. Las ciudades que superan los 100.000 habitantes crecen en estas tres décadas, situándose la mayor parte de ellas en las zonas industriales de Barcelona y Madrid, ya que es en este momento cuando comienzan a crecer las “ciudades dormitorio”, que explicaremos más adelante. (Serrano, 1998) <https://bit.ly/3hgSput>

A partir de la década de los años ochenta, la población sigue creciendo pero a un ritmo más lento, debido principalmente a que la tasa de natalidad desciende con respecto a décadas anteriores (Censo 1991, INE) <https://bit.ly/3zJXQuq>. Tanto es así, que la población española solo crece en dos millones de habitantes entre 1981 y 1996. A pesar de ello, el porcentaje de población que reside en las áreas urbanizadas crece, alcanzando un porcentaje cercano al 75% de población que reside en las zonas urbanas, lo que significa que tres cuartas partes de los habitantes de España residían en municipios de más de 10.000 habitantes, y solo una cuarta parte residía en las zonas rurales de España. La evolución de la población en España la podemos ver reflejada en la ***Ilustración 3***.

Ilustración 3.

Tabla de fases de crecimiento de la población española desde 1900 a 1996.

Fases y periodos de evolución

	1900-1950	1950-1981	1981-1996	1900-1996
Población española	9.341.619	9.510.087	1.987.039	20.838.745
Total población urbana	8.118.492	13.224.588	2.565.968	23.909.048
Tasa urbanización	18,26	22,45	2,84	43,55
Nº municipios urbanos	192	133	72	397
Pob en capital. Provinc.	4.308.013	6.203.289	-7.086	10.504.216
Ant., % sobre el total	9,75	9,78	-1,83	17,70
Pob. en mun.+ 100.000h	4.786.517	9.208.668	529.556	14.524.741
Ant., % sobre el total	14,04	18,64	-0,74	31,94
Nº municí, + 100.000 h	17	27	5	49

Fuente: Elaboración propia sobre datos del I.N.E

Nota. Autor de la tabla José María Serrano Martínez. Año 1998.

Fuente: <https://bit.ly/3hgSput>

Una vez adentrados en el siglo XXI, desde el año 2000 la tasa de natalidad en buena parte de España cae a niveles nunca vistos anteriormente, situándose España en el año 2020 como uno de los países de Europa con la tasa de natalidad más baja del continente europeo. Aunque es cierto, que antes de la crisis económica del 2008, fueron miles de inmigrantes los que llegaron a España, procedentes sobre todo de países del este de Europa y América del Sur. Estos inmigrantes llegaban sobre todo a las grandes ciudades, por lo que estas tuvieron que adoptar medidas para acoger a ese creciente número de habitantes en sus ciudades, creando en ciudades como Madrid y Barcelona planes de viviendas de protección oficial, con un precio de vivienda asequible para estas personas. Esto ha contribuido a que el porcentaje de población urbana frente a la población rural siga creciendo.

Ciudades como Madrid y Barcelona han crecido tanto, que su núcleo y trazado urbano se han saturado debido al auge en la construcción, llegando incluso a unirse con términos municipales próximos. Por tanto, son muchas las ciudades cercanas a Madrid y Barcelona las que han experimentado un crecimiento de población y urbanístico considerable en los últimos años. A estas ciudades se les conoce como “ciudades dormitorio”, que suelen ser habitadas por familias que trabajan en Madrid o Barcelona, y que se desplazan diariamente desde estas

ciudades a su puesto de trabajo, regresando al final del día para dormir. Por lo general, suelen ser ciudades habitadas por familias con uno o varios hijos, de clase media o media-baja.

La falta de terreno para construir, el incremento elevado del precio de la vivienda en las grandes ciudades y otros factores como la elevada contaminación ambiental de las ciudades o el exceso de ruido, están incrementando el número de población urbana que opta por volver a sus lugares de origen de sus familiares y antepasados.

Esta tendencia está creciendo en los últimos años, prueba de ello son los pueblos de la sierra de Madrid que han notado un incremento de vecinos en sus municipios. Esta población que cambia la gran ciudad por una zona rural lo hace por las condiciones tan favorables que ofrecen las instituciones públicas para frenar la despoblación de las zonas rurales y evitar así su desaparición.

A día de hoy, es habitual encontrar municipios condenados a desaparecer con el paso del tiempo, debido a una tasa de natalidad muy baja o cercana a cero, y a una tasa de mortalidad que no para de crecer, debido al envejecimiento de su población. Ante este problema tan serio para las zonas rurales, son muchos los ayuntamientos de estos municipios los que ofrecen una serie de incentivos económicos para atraer a la población joven. Algunos de estos incentivos son ayudas económicas, la entrega de una vivienda totalmente gratuita o el ofrecimiento de algún puesto de trabajo.

Suelen ser familias con varios hijos, que buscan para su núcleo familiar un ambiente tranquilo y adecuado para su desarrollo, alejados del estrés y de la contaminación que sufren las grandes ciudades. Además, estas familias se encuentran con un precio de vivienda muy asequible en comparación con la gran ciudad, además de un nivel de vida más favorable y mucho más económico que en la ciudad.

A pesar de esta tendencia, actualmente la mayoría de la población española reside en áreas urbanas, localizándose un gran porcentaje de la población en la franja mediterránea, debido a unas condiciones climáticas favorables y beneficiosas para la salud.

3. - PLANEAMIENTO URBANO DE LAS CIUDADES DE MADRID, BARCELONA Y MÁLAGA.

3.1. PLANEAMIENTO URBANO DE MADRID.

La ciudad de Madrid se localiza en el centro de España, en la Comunidad Autónoma de Madrid. Esta ciudad tiene una posición geográfica centralizada con respecto al resto del país, encontrando distancias similares entre el norte, sur o el este de España partiendo como punto Madrid. Esta centralidad geográfica, junto al hecho de ser Madrid capital de España, han convertido a esta ciudad en una ciudad internacional y como un referente económico y cultural, factores que han favorecido el crecimiento de esta ciudad desde el siglo XIX hasta la actualidad.

Ante el crecimiento de la ciudad debido a la revolución industrial, el plano urbano de la ciudad no estaba preparado para acoger a un gran volumen de población. El crecimiento de la ciudad impedía su expansión por varias zonas de la ciudad, sobre todo por aquellas zonas que contaban con las tapias y puertas monumentales construidas en 1625 por Felipe IV, como podemos ver en la *Ilustración 4*. Estas tapias y puertas funcionaban a modo de cerca o muralla, en cuyo interior se encontraban calles estrechas y tortuosas de Madrid, aprovechando el espacio al máximo. Serrano, M. (enero, 1991) La ciudad percibida. Murallas y ensanches desde las guías urbanas del siglo XIX. Recuperado de: <https://bit.ly/2SrEJok> (10/02/2021).

Ilustración 4.

Puerta de Toledo junto a una parte de la muralla que rodeaba la ciudad de Madrid.



Nota. Autor J.Laurent, fecha comprendida entre 1860-1866.

Fuente: <https://bit.ly/33MbjmO>

Ante este problema urbanístico de la ciudad, la reina Isabel II en 1857, dio luz verde a la iniciación de un proyecto de ensanche de la ciudad de Madrid mediante un Real Decreto. Este proyecto de ensanche y remodelación de la ciudad fue encargado al arquitecto Carlos María de Castro.

Unos años después, en concreto el 19 de julio de 1860, se aprueba el conocido como **Anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Madrid**. Este anteproyecto significó un antes y un después para la ciudad, ya que es el origen de grandes cambios y remodelaciones urbanísticas en Madrid, destacando por ejemplo el derribo de las murallas de Felipe IV que delimitaban la ciudad, además de crear un trazado urbano de calles y avenidas en cuadrícula por las zonas norte, sur y este de la ciudad. De estas tres expansiones urbanísticas de la ciudad, la más compleja y destacada fue la expansión urbanística de la zona este, que se conoce como el Ensanche Este. Fidel, E. (14/10/2010) Urban Idade, Memoria de las Redes Urbanas. Ensanche de Madrid. Recuperado de: <https://bit.ly/35QTpA8>. (14/02/2021).

Castro utilizó un elemento empleado por Cerdá, la cuadrícula ortogonal, que consiste básicamente en el trazado de amplias calles y avenidas que se cortan en perpendicular, creando un conjunto de manzanas en las que se sitúan los edificios, creando un plano urbano ordenado y sostenible, aprovechando el espacio al máximo. Cerdá fue un ingeniero y urbanista que trabajó principalmente en la ordenación urbana de Barcelona, realizando un plano urbano que se ha convertido en un referente del urbanismo a nivel mundial.

Este tipo de plano ortogonal permitió a la ciudad de Madrid crecer de manera ordenada. Este trazado es ideal para las edificaciones en altura, lo que permitió acoger a esa población que aumentaba año tras año, y que gracias a la amplitud de las calles y de las avenidas, las sombras proyectadas por los edificios debido al sol en ningún momento dejaban a las calles sin luz solar, cosa que si ocurría en el casco antiguo de la ciudad, donde las calles son estrechas y tortuosas, calles características de un plano irregular.

El trazado urbano ideado por Castro, se caracterizó por la creación de nuevas áreas residenciales. A finales del siglo XIX, la sociedad española aún era muy marcada, es decir, encontramos una sociedad de clases económicas, sociales y políticas. Por tanto Castro diseñó barrios en función de las clases, destacando por ejemplo el barrio de Salamanca de clase media, barrios aristocráticos en torno a la Castellana o un barrio obrero próximo al Retiro. También se crean barrios de artesanos en Chamberí y barrios agrícolas en Arganzuela.

El objetivo de Castro fue crear una ciudad acogedora para ese volumen de inmigrantes que llegaban año tras año, ofreciendo así un plano urbano en damero ordenado, con calles y avenidas limpias y con zonas verdes, creando edificaciones con viviendas acordes con la posición social, ofreciendo viviendas con las condiciones higiénicas básicas, a un buen precio y de gran amplitud.

El origen del conocido y famoso Parque del Retiro se remonta al siglo XVII, cuando nace como unas jardines reales en época de Felipe IV. No es hasta el año 1868 cuando los jardines del Buen Retiro pasan a ser propiedad municipal de la ciudad de Madrid. Fue entonces cuando se abrió al público, produciéndose en su exterior y en su interior una serie de mejoras. Las más destacadas fueron la construcción del Palacio de Cristal a finales del siglo XIX.

Cerca del actual Parque del Retiro, nos encontramos con el Paseo del Prado, que se trata de una amplia avenida rodeada de jardines y zonas verdes, que es en la segunda mitad el siglo XIX cuando alcanza su mayor esplendor, ya que en este popular paseo se encontraba los principales museos de la época, destacando el museo de Ciencias Naturales (que actualmente es el Museo del Prado) o el Observatorio Astronómico. Además fue en esta época cuando se produce la apertura del Jardín Botánico. Esto provocó que esta zona de Madrid se convirtiera en la mayor zona de recreo y ocio cultural de la ciudad. Llorente, A. (30/08/2017) Espacio Madrid <https://bit.ly/3qmMsR1>.

Cerca del Parque del Retiro nos encontramos con el actual barrio de Salamanca, que se corresponde con la **Ilustración 5**, que en su origen se convirtió en el corazón del ensanche proyectado por Castro, debido a su rápida ocupación y a su dotación de servicios e infraestructuras. Este barrio nació como un barrio de clase media, pero rápidamente se llenó de una creciente clase burguesa, que demandaba un barrio residencial apropiado a su estatus social y económico, por lo que este barrio se dotó de una gran plaza central, de varias iglesias, establecimientos de ocio, fuentes, jardines y otras infraestructuras para sus residentes. Se trataba de un barrio con amplias calles y avenidas, con edificaciones con una arquitectura particular que procederemos a explicar en el presente trabajo.

Ilustración 5.

Plano en cuadrícula del barrio de Salamanca proyectado por Castro.



Nota. Plano publicado por Bonet Correa, A. (Ed.): Plan Castro, COAM, 1978.

Fuente: <https://bit.ly/3gW4NjD>

A pesar del éxito del plan urbanístico de Castro, el volumen de población en la ciudad crecía a niveles altos, por lo que el volumen de viviendas no era suficiente para acoger a este volumen de población. Además, los plazos de ejecución del plan urbanístico de Castro se prologaron durante varias décadas, ya que llevaban un ritmo demasiado lento. Este hecho favoreció la expansión urbana de otras zonas de la ciudad a finales del siglo XIX. Tanto es así, que en 1875, barrios como los de Chamberí y Arguelles experimentan un gran crecimiento urbano y de población, además de otras zonas cercanas a la antigua muralla de Madrid derribada en 1868. (Bonet, 1978)

El espacio que ocupaba Chamberí, y que se extendía por el norte de la ciudad, originariamente a mediados del siglo XIX estuvo ocupado por jornaleros e inmigrantes que llegaban a la ciudad y no podían permitirse pagar el precio de una vivienda en la zona histórica de Madrid, por lo que no les quedaba más remedio que instalarse en esta zona a extramuros de la ciudad.

Ilustración 6.

Diferenciación de las tres grandes zonas incluidas en el Ensanche de Madrid.



Nota. Autor del plano diferenciado Borja Carballo Barral, 2009.

Fuente: [file:///C:/Users/El%20chico%20del%20insta/Downloads/7537-Texto%20del%20art%C3%ADculo-7620-1-10-20110531%20\(3\).PDF](file:///C:/Users/El%20chico%20del%20insta/Downloads/7537-Texto%20del%20art%C3%ADculo-7620-1-10-20110531%20(3).PDF)

La **Ilustración 6** se corresponde con la ciudad de Madrid de finales del siglo XIX, donde podemos ver como la ciudad crece por tres zonas.

La más destacada sería el Ensanche Este, que se corresponde con los actuales barrios de Salamanca y las zonas cercanas al Retiro. En cuanto al Ensanche Norte, surge el barrio de Chamberí o el Paseo de la Castellana. Y al sur de la ciudad surgen pequeños barrios como el actual barrio de Arganzuela o Atocha.

Al crecer el número de población de la ciudad, las infraestructuras públicas se desbordaban. Ejemplo de ello fueron los pequeños cementerios repartidos por la ciudad de Madrid, que a finales del siglo XIX empezaron a verse colapsados, hasta tal punto que algunos de ellos hacían de límite con las propias casas de algunos barrios de la ciudad. Ante esta problemática, por petición popular se decidió crear un gran campo santo a las afueras de la ciudad.

Este fue el origen del actual cementerio de Nuestra Señora de la Almudena, nombre recibido en honor a la patrona de la ciudad. Esta gran necrópolis empezó a construirse en el año 1884, por lo que cuenta con más 130 años de historia. Con este cementerio se ponía fin a un problema de sanidad e higiene pública, debido a una epidemia de cólera que arrasaba la ciudad a finales del siglo XIX. Sin embargo, el elevado ritmo de crecimiento en la ciudad de Madrid, ha provocado que esta gran necrópolis situada a las afueras de la ciudad, haya quedado integrada dentro del núcleo urbano de Madrid.

Otra gran infraestructura pública que nace a mediados del siglo XIX fue la creación del denominado Canal de Isabel II, que surgió debido a los problemas de abastecimiento de agua potable de los habitantes de la ciudad. Al principio, los habitantes de Madrid cubrían sus necesidades de agua con el agua del río Manzanares, pero al crecer de forma repentina la población de la ciudad, no había agua suficiente para todos, ya que este río presenta un régimen irregular a lo largo del año.

Mediante un Real Decreto, el 18 de junio de 1851, se da luz verde al inicio de la construcción de esta gran compleja y útil infraestructura. En apenas unos años, se construyó un gran embalse y una canal de más de 70 kilómetros de longitud para abastecer a la ciudad de Madrid de agua procedente del río Lozoya a través de una red de canales y depósitos subterráneos por la ciudad, como podemos ver en la *Ilustración 7* y la *Ilustración 8*.

Ilustración 7.

Construcción de la presa del Pontón de la Oliva



Nota. Autor Charles Clifford. Fecha estimada 1855-1858.

Fuente: <https://bit.ly/2RmOzHh>

Ilustración 8.

Construcción del canal de Isabel II.



Nota. Autor Charles Clifford. Fecha estimada 1855.

Fuente: <https://bit.ly/3btTtJq>

Durante en siglo XX, la ciudad de Madrid continua ganando población año tras año, por lo que la ciudad sigue creciendo gracias a los ensanches realizados en el siglo XIX. Pero sin duda alguna, lo que más destaca del urbanismo del siglo XX en Madrid fue la remodelación de buena parte de su centro histórico. Las principales instituciones públicas pretendían convertir la ciudad de Madrid de primeros del siglo XX, en una capital de estado referente a nivel europeo e internacional, compitiendo con otras ciudades europeas como París o Londres que también experimentaban un gran crecimiento desde el siglo XIX.

Era evidente, que para convertir a Madrid en una gran metrópoli que destacara a nivel económico, social y cultural, se debían de llevar a cabo una serie de medidas y reorganizaciones urbanas en la ciudad. La revolución industrial y la aparición de una clase de burguesía con un alto poder adquisitivo, fueron dos factores que impulsaron la transformación de la ciudad.

Desde inicios del siglo XX hasta el año 1936 aproximadamente, la ciudad de Madrid experimentó una evolución urbanística novedosa y sorprendente para la época. El empeño de convertir Madrid en una ciudad próspera y ser el eje de modernización a nivel nacional e internacional, para convertirse en un enclave industrial y de centralización económica, hizo que Madrid se dotase de grandes infraestructuras públicas, con financiación de las instituciones públicas y de inversores privados. Algunas de esas dotaciones fueron por ejemplo la implantación de una red de transporte público a m o d o d e tranvías eléctricos, dejando a un lado las carrozas de caballos.

Otra gran aportación para la ciudad fue la instalación de una compleja red de electricidad para la iluminación de buena parte de la ciudad. La primera iluminación urbana se puso en marcha en la Puerta del Sol en el año 1878, y años después, la iluminación urbana se extendió por las principales calles, hasta que en 1900 buena parte de la ciudad ya disfrutaba de las ventajas de la iluminación urbana.

Fue en 1898 cuando empezaron a circular por la ciudad los tranvías eléctricos, que fueron muy valorados por los habitantes de Madrid, ya que acortaban significativamente las distancias. Además, gracias a la electricidad, se incrementó la creación de nuevas industrias en la ciudad, utilizando la electricidad como fuerza de trabajo, instalándose nueva maquinaria que funcionaba con esta fuente de energía e incrementaba de forma notable la producción. Así mismo, es cierto que Madrid conoció la llegada del ferrocarril a mediados del siglo XIX, pero fue a finales del siglo XIX y principios del siglo XX cuando el ferrocarril evolucionó satisfactoriamente. Se aumentaron los kilómetros de líneas de ferrocarril, rompiendo con el aislamiento de la ciudad. Además se incentivó la creación de grandes estaciones de ferrocarril. Todo esto provocó un aumento del tráfico de mercancías y pasajeros.

El siglo XIX se centró en los ensanches, dejando a su suerte a el centro de la ciudad. El centro de la ciudad de Madrid estaba compuesto prácticamente por calles irregulares, muy estrechas en ocasiones, sin red de alcantarillado, con un asfaltado deficiente. El crecimiento de

la población junto con la congestión del centro, donde sus habitantes vivían hacinados, desembocó en una actuación urgente consistente en una remodelación del centro de Madrid.

El gran proyecto urbano de principios del siglo XX fue la construcción de la **Gran Vía** de Madrid. Fue un proyecto planteado a finales del siglo XIX, que causó bastante revuelo en la ciudad, ya que algunos se mostraban a favor y otros en contra. Tras más de una década de desacuerdos, fue finalmente en 1910 cuando el rey Alfonso XIII, dio luz verde a la construcción de la Gran Vía de Madrid.

Su construcción comenzó con el derribo de varios edificios, siendo el primero la casa del Cura de San José, próxima a la calle Alcalá, como podemos ver en la **Ilustración 9**. El plan inicial era derribar más de 300 edificios y casas para realizar un proyecto de una avenida principal y más de una treintena de manzanas para edificar. Debido a la inmensidad y complejidad del proyecto urbano, la construcción de la Gran Vía se realiza en tres fases. La primera fase comenzó en el año 1910, realizando obras y demoliciones desde la calle Alcalá hasta la entonces conocida como avenida Conde de Peñalvez, finalizando en 1917.

Ilustración 9. *Derribo de varios edificios para comenzar el trazado de la Gran Vía.*



Nota. Autor desconocido, año 1912.

Fuente: <https://bit.ly/3ePV66w>

La segunda fase comenzó ese mismo año, desde la actual calle Montera a la actual plaza del Callao, véase la **Ilustración 10**, completándose en apenas cuatro años, finalizando en 1921. Podemos decir que fue uno de los trazados que se completó en menos tiempo.

Ilustración 10.

Construcción del segundo tramo de la Gran Vía, al fondo podemos ver la plaza de Callao.



Nota. Autor desconocido, fecha 1919-1920.

Fuente: <https://bit.ly/3htYRAg>

Y la última fase, que se corresponde con la **Ilustración 11**, quizás fue la de más trabajo debido a su extensión, ya que las obras comenzaban desde la plaza del Callao hasta la actual plaza de España, esta fase es la más reciente ya que comenzó en 1926.

Ilustración 11.

Construcción del tercer y último tramo de la Gran Vía de Madrid.



Nota. Autor desconocido, año 1929.

Fuente: <https://bit.ly/2S0jSYk>

En apenas unas décadas, esa parte de la ciudad cambió por completo. Se trazó una gran avenida que comenzaba en la intersección con la calle Alcalá y finalizaba en la actual plaza de España. Esta avenida contaba con aproximadamente un kilómetro y medio de longitud, y una anchura que variaba entre los 25-30 metros de ancho (según el tramo de la Gran Vía). En ella poco a poco se fueron edificando grandes edificios majestuosos e imponentes de varias plantas de altura, incluso fue en esta avenida donde aparecieron los primeros rascacielos de la ciudad, aunque este aspecto lo veremos más adelante. Esta gran avenida se llenó de cines, musicales, grandes comercios, hoteles y restaurantes desde los años veinte del siglo pasado. (Férrandez, González, Morán, 2010). <https://bit.ly/3zQCD22>

Esta gran avenida significó un antes y un después en la ciudad de Madrid. Esta avenida desembocaba en la antigua plaza de Leganitos, que actualmente se corresponde con la plaza de España, como vemos en la **Ilustración 12**. La apertura de la plaza de España significó una gran descongestión del tráfico en la ciudad, ya que la apertura de la gran vía agilizaba el tráfico comunicando rápidamente la parte noroeste, centro y este de la ciudad. En la plaza de España, a partir de 1940 se levantan imponentes rascacielos, que se convertirán en los más altos de la ciudad hasta finales del siglo XX. La plaza de España supuso una nueva zona de ocio en la ciudad, con grandes jardines y fuentes.

Ilustración 12.

Plaza de España con los solares que ocuparán los rascacielos torre Madrid y edificio España.



Nota. Autor desconocido, año 1948.

Fuente: <https://bit.ly/3eNDwji>

A pesar de toda la problemática que tuvo la creación de la Gran Vía de Madrid, debido a todas expropiaciones y el elevado coste económico para las arcas públicas, en los años veinte y treinta del siglo XX, esta avenida de la ciudad contaba con los avances tecnológicos y servicios públicos más avanzados de la época, con la instalación de los primeros semáforos de la capital, siendo el primero de ellos instalado en la confluencia entre la calle Alcalá y el inicio de la Gran Vía en marzo de 1926. La instalación de semáforos en esta avenida y alrededores facilitó el flujo de vehículos por el centro de la ciudad. Además, como dato curioso, la Gran Vía no contaba con raíles por los que circulaban tranvías, ya que esta avenida contaba con las recientes bocas de metro que circulaba por el subsuelo. Además se inauguraron las primeras líneas de autobús. En la *Ilustración 13* podemos observar como circulan autobuses de dos plantas sobre los vías del tranvía trazadas en el pavimento.

Ilustración 13.

Tráfico circulando en ambos sentidos por la Gran Vía de Madrid.



Nota. Autor desconocido, década de 1940.

Fuente: <https://bit.ly/3btWo4N>

Otra zona del centro de la ciudad que cambió por completo fue la popular Puerta del Sol. La Puerta del Sol se trata de una plaza de grandes dimensiones que alcanzó su estética urbanística actual a mediados del siglo XIX. Fue en el siglo XX cuando esta plaza adquirió mayor importancia, donde desembocaban las principales calles de la ciudad, como por ejemplo la actual calle Alcalá o la calle Mayor. A inicios del siglo XX, por aquella plaza circulaban los tranvías eléctricos, además de un número elevado de vehículos a motor y carrozas de caballos. Con la apertura de la Gran Vía, se descongestionó el tráfico de esta plaza, quedando espacio libre para las personas y puestos ambulantes.

En 1919, este problema se solucionó en buena medida, con la inauguración de la reciente inaugurada línea 1 de metro, que contaba con una boca de metro en dicha plaza. Los tranvías fueron desapareciendo con el paso de los años, dejando paso a los autobuses públicos y al aumento de vehículos privados. Fue en la década de 1980 cuando calles cercanas como la calle Preciados pasan a ser peatonales, debido a la gran afluencia de personas en esta calle tan comercial. Seguidamente lo hicieron calles cercanas, con el fin de solucionar los problemas de tráfico y aumentar los espacios peatonales. No fue hasta el año 2005 cuando la plaza del Sol sufre una gran remodelación, dejando solamente un carril para la circulación de vehículos y dejando prácticamente toda la plaza peatonal, con zonas de jardines y fuentes para el uso y disfrute de sus vecinos.

En los años 1950 y 1960, la ciudad de Madrid siguió creciendo, al mismo tiempo que lo hacían los municipios cercanos. Tras los años de la posguerra, la ciudad de Madrid lidera el ranking de recuperación económica a nivel nacional, por lo que a partir de los años 40, la ciudad de Madrid y sus municipios limítrofes reciben la llegada de miles de inmigrantes procedentes de las provincias más perjudicadas económicamente hablando.

Ante esta situación del aumento de la población y el colapso del tráfico rodado, las instituciones públicas ponen en marcha una serie de planes urbanísticos. En los años 50, 60 y 70 prácticamente todas las familias de Madrid tenían un vehículo a motor propio, debido al bajo coste de adquirir uno de estos vehículos. Las avenidas, calles y carreteras de Madrid no estaban preparadas para acoger a un gran volumen de tráfico, por lo que se planifican una serie de anillos concéntricos que rodean la ciudad para aliviar el tráfico en el centro.

Se crean por tanto redes viarias arteriales que comunicaban el área metropolitana, es decir, Madrid con sus municipios limítrofes. Se crea una estructura compuesta por ejes radiales que comunican el centro de Madrid (kilómetro cero en la Puerta del Sol) con la periferia de la ciudad, comunicando todas las zonas de la ciudad con esos anillos concéntricos. Conforme crecía la ciudad, la popular M-30 quedaba integrada dentro de la ciudad, por lo que se fueron creando otros anillos concéntricos más alejados, como la M-40 o la M-50. Esta red viaria con el tiempo ha alcanzado un alto grado de desarrollo, comunicando a un gran número de municipios limítrofes con Madrid.

También se produce a mitad del siglo XX una deslocalización de la industria, alejando la actividad obrera de las áreas más cercanas al núcleo urbano, por lo que es en este momento cuando cobran importancia los conocidos como **polígonos industriales**, preparados para acoger a grandes fábricas y empresas que demandan un gran espacio de suelo o la cercanía de vías de comunicación para el transporte de mercancías y materias primas.

Al aumentar el desarrollo industrial, prolifera la creación de barrios obreros residenciales en la periferia de la ciudad, generalmente situados en la cercanías de estos grandes nudos de comunicación vial. Surgen grandes barrios obreros compuestos por numerosos bloques de viviendas con numerosas plantas, siendo unas viviendas muy competitivas y asequibles por su precio, ocupadas generalmente por nuevas familias que llegan a Madrid en busca de nuevas oportunidades laborales. A su vez crecieron los municipios aledaños a la capital, como por ejemplo Getafe, Leganés o Alcorcón, experimentando un gran desarrollo a finales del siglo XX, debido al encarecimiento de la vivienda en el centro, ofreciendo como alternativa a las nuevas familias inmigrantes adquirir una vivienda en otro municipio cercano a Madrid por un precio mucho menor. Esta tendencia y la mejora de las vías de comunicación ha provocado un crecimiento urbano impresionante en Madrid y estos municipios. Tanto es así, que ante el crecimiento urbano, muchos de ellos son absorbidos por el término municipal de Madrid.

A finales del siglo XX y principios del siglo XXI, el centro de Madrid conoce un proceso de terciarización de las actividades, llenándose las zonas más turísticas de la ciudad de numerosos hoteles, apartamentos turísticos y todo tipo de establecimientos dedicados al ocio y al turismo. Esto provoca que los residentes de esta zona opten por marcharse del centro en busca de tranquilidad, alejándose de un bullicio generalizado de vecinos y turistas. Los vecinos de clase media que vivían en el centro optan por irse a otras zonas residenciales de la ciudad, y la clase media-alta opta por vivir en barrios nuevos localizados al norte de la ciudad, barrios que se caracterizan por el alto poder adquisitivo de sus vecinos y por un tipo de vivienda unifamiliar, generalmente casas adosadas o chalets.

En la década de los años 2000 y 2010 se produce un gran crecimiento urbano del Paseo de la Castellana al norte, creándose la avenida más larga de la ciudad con proyección nortesur, y en la que actualmente se encuentra el centro financiero y de negocios de Madrid, con gran importancia nacional e internacional. En esta zona se han levantado rascacielos del siglo XXI y numerosos complejos de oficinas y sedes internacionales.

3.2. - PLANEAMIENTO URBANO DE BARCELONA.

Podemos decir que la ciudad de Barcelona fue la primera ciudad española que sufrió las consecuencias positivas de un gran desarrollo industrial. Es en pleno siglo XIX cuando Barcelona destaca a nivel nacional e internacional por su industria textil. La ciudad de Barcelona se localiza en el noreste de la Península Ibérica, con salida al mar Mediterráneo, y geográficamente muy cercana a la frontera terrestre con Francia.

Su localización fue muy beneficiosa para que las primeras industrias textiles de España eligiesen este enclave para establecer sus fábricas. El desarrollo industrial que experimentó esta zona de Cataluña generó un enriquecimiento de la reciente burguesía. Esto provocó una inversión técnica en las fábricas, con nueva maquinaria que aumentaba la producción, lo que supuso la demanda de mano de obra. Esta demanda de mano de obra se sofocó con la llegada de decenas de miles de inmigrantes, atraídos por unas condiciones laborales muy favorables, huyendo de provincias del resto de España que por lo general solo presentaban miseria, dependiendo la mayoría de la agricultura y la ganadería.

Esta llegada masiva de inmigrantes provocó un notable incremento de la población, con todas las consecuencias que ello conlleva. Se calcula, que a comienzos del siglo XIX, sobre 1818, la población era algo superior a las 80.000 personas, sin embargo, a mediados de siglo, la población se acercaba a las 190.000 personas. En unos años se duplica la población, creando una serie de problemas para la ciudad. (Martorell, Florensa, Martorell, 1970).

Barcelona era una ciudad con bastante historia, que surgía teniendo como centro su actual barrio Gótico, véase ***Ilustración 14***. En el siglo XIX, como era habitual, existía una muralla que rodeaba la ciudad, lo que impedía su correcta expansión sobre el territorio. Esto llevo a construir en altura, es decir, ante la falta de suelo las viviendas se construyen con gran altura, en ocasiones construyendo más plantas sobre edificios bajos que ya existían. Además, la acumulación de mucha población en un territorio urbano tan reducido, provocó grandes problemas higiénicos y sanitarios, ya que apenas existía red de alcantarillado y era habitual la propagación de las epidemias en la ciudad. Además, las calles generalmente eran estrechas, irregulares y en ocasiones si salida, por lo que era habitual la delincuencia al no haber seguridad ni alumbrado público.

Ilustración 14.

Fotografía aeroespacial de la actual ciudad de Barcelona.



Nota. La zona que aparece coloreada se corresponde con el plano de Barcelona en el siglo XIX. El resto de la fotografía se corresponde con el actual plano de la ciudad. Año 2015.

Fuente: <https://bit.ly/3okLdk6>

Antes de la aprobación del denominado plan Cerdá, tanto viviendas como las industrias se levantaban en los pocos espacios disponibles dentro de la ciudad amurallada, donde las industrias se localizaban en el actual barrio de el Raval y de Sant Pere. Ante la falta de espacio, muchas industrias optaron por instalarse fuera de la ciudad, estableciéndose en lugares como el Poblenou o el Poble Sec. Ante la falta de espacio, era habitual encontrar pequeños barrios ocupados por los trabajadores de la industria, creándose barrios marginales y degradados.

Es cierto que antes de poner en marcha el Plan Cerdá, se proyectaron una serie de calles, destacando el eje conformado por las calles de Ferrán, de Jaume I y la calle de la Princesa. La apertura de estas calles cambió en cierto grado el aspecto urbanístico de esta parte de la ciudad. También se dio paso a la creación de nuevas plazas y espacios públicos, como por ejemplo la plaza Real, además de la remodelación de calles y espacios para dar lugar a una serie de manzanas.

Tras varios años de desacuerdo entre los dirigentes políticos y las instituciones públicas, en 1860 se aprueba definitivamente el plan urbanístico diseñado por el arquitecto Cerdá. Fue el 4 de septiembre de ese mismo año cuando la reina Isabel II inauguró las obras del Ensanche

con la colocación de la primera piedra en la plaza de Cataluña. La construcción del ensanche de la década de 1860 fue lenta, debido principalmente a la falta de medios tecnológicos, humanos y a los escasos recursos financieros.

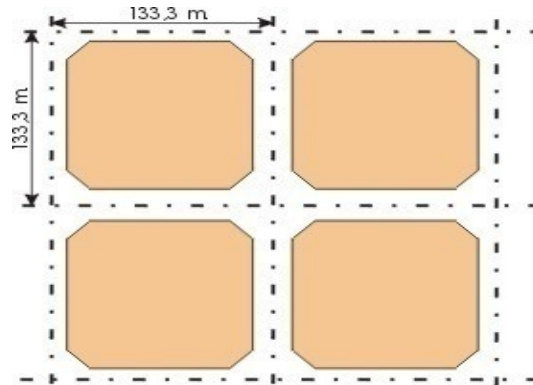
Fue en la década de 1870 cuando las obras del Ensanche de Barcelona avanzan a buen ritmo, debido al crecimiento de la ciudad gracias a elevado desarrollo industrial que experimenta Barcelona. La ciudad se llenó de inversiones y recursos financieros procedentes del estado, lo que aceleró el ritmo de las obras. No sería hasta finales del siglo XIX cuando la llegada del fenómeno **Modernismo** inundara las calles y avenidas del nuevo ensanche, lo que provocó un desarrollo elevado de las obras y remodelaciones. El ensanche creció tanto que unos años antes de 1900, la ciudad de Barcelona absorbió pequeños municipios limítrofes, como por ejemplo Gracia, Sants o Las Corts.

El **Plan Cerdá** consistía en el trazado de un plano urbano en damero, es decir, un plano urbano extenso con el trazado de calles y avenidas rectilíneas cortadas por otras calles y avenidas perpendiculares, formando un conjunto de manzanas entre calle y calle, a modo de tablero de ajedrez. Cerdá propuso un modelo de crecimiento urbano adaptado al medio, solucionando definitivamente los problemas de falta de espacio para construir en la ciudad y los problemas de higiene de la ciudad, con una red de alcantarillado adecuado. Con este trazado urbano se garantizaba un crecimiento de la ciudad ilimitado, ya que fueron muchas las hectáreas urbanizadas. (Martorell, Florensa, Martorell, 1970).

Son muchas las características que definen el ensanche de Barcelona diseñado por Cerdá. Se trata de un trazado urbano perfectamente geométrico, formado por calles rectas con orientación este-oeste que son cortadas por otras calles con orientación norte-sur. A su vez, algunos tramos son cortados por grandes avenidas, como son las avenidas de la Gran Vía de les Corts Catalanes, una gran avenida que cruza Barcelona, y que se cruza con otra gran avenida, en este caso la avenida Diagonal, que comunica el norte y sur de la ciudad, y que como su propio nombre indicada, su trazado es en diagonal. Estas grandes avenidas se trazaron con un objetivo, para servir como dos vías de descongestión del tráfico rodado de la ciudad, funcionando a modo de dos arterias principales que se comunicaban con el resto de las calles de la ciudad.

El ensanche de Barcelona destaca por la simetría de sus calles y manzanas. Cerdá estableció unas medidas exactas en buena parte del trazado de las manzanas simples. Para ello, diseñó manzanas de forma cuadrada, con unas dimensiones de 133,3 metros por cada uno de sus cuatro lados, como podemos ver en la **Ilustración 15**, creando unas esquinas idénticas de 45°, generando una especie de pequeñas plazas entre las esquinas de cuatro manzanas diferentes, aumentando así su visibilidad. (Martorell, Florensa, Martorell, 1970).

Ilustración 15. Esquema simple de las manzanas del ensanche de Barcelona.



Nota. Autor José María Sorando Muzas

Fuente: <https://bit.ly/3ycM7nn>

Cerdá tuvo en cuenta factores ambientales para trazar este plano, como la posición del sol y la circulación del aire, por lo que todas las calles del ensanche de Barcelona recibe luz solar. Además, las calles del ensanche presentan una anchura de unos 20 metros, por lo que las edificaciones apenas proyectan sombras entre si mismas. Las principales avenidas del ensanche tienen una anchura y longitud superior, como por ejemplo la avenida Diagonal, con 50 metros de ancho y 11 kilómetros de largo, como observamos en la **Ilustración 16**.

Ilustración 16. Plano actual de la ciudad de Barcelona con sus principales avenidas en color rojo (Diagonal y Gran Vía).



Nota. Plano año 2014. Fuente: <https://bit.ly/3wfAGtz>

Con este plan urbano, la ciudad a finales del siglo XIX y sobre todo, en las primeras décadas del siglo XX, se dotaba de servicios públicos con los que antes no contaba. Se crea una compleja y efectiva red de alcantarillado y agua corriente. Además, se crean grandes zonas cubiertas por fuentes y jardines, siendo lugares de ocio para sus habitantes y vecinos. Cerdá pretendía convertir Barcelona en una ciudad limpia y sostenible con el medio ambiente, por lo que prácticamente en todas las calles se plantaron árboles.

Uno de los paseos más populares es la Rambla. Se trata de una calle a modo de paseo con 1,2 kilómetros de largo, que recibe este peculiar nombre debido a que hace varios siglos pasaba un torrente de agua procedente de la montaña que desembocaba en el mar. La Rambla de Barcelona tiene cinco tramos, une dos importantes puntos de la ciudad, la plaza de Cataluña y la zona del antiguo puerto. Con el derribo de las murallas a mediados del siglo XIX, y la expropiación y demolición de varios edificios, se dio lugar a la construcción de una serie de edificios públicos importantes en la actualidad, como el mercado de la Boquería o el Liceo. Además fue a finales del siglo XIX cuando este popular y céntrico paseo se llenó de puestos ambulantes, fuentes y arbolado, como podemos ver en la ***Ilustración 17***.

Ilustración 17.

Fotografía antigua del paseo de la Rambla de Barcelona.



Nota. Autor desconocido. Fecha década de 1890.

Fuente: <https://bit.ly/2RebQvj>

La Rambla experimenta un gran desarrollo en el siglo XX, cuando se instalan las primeras líneas de tranvías eléctricos y aparecen los primeros vehículos a motor. Además, la clase alta de la sociedad elige esta zona para edificar edificios señoriales y elegantes. A mediados del siglo XX, esta será la calle más transitada y comercial de la ciudad, con una gran cantidad de puestos ambulantes, comercios tradicionales y grandes almacenes. Con la desaparición de los tranvías, se gana espacio peatonal. Como curiosidad, en el siglo XXI este paseo se ha convertido en la calle más multicultural y transitada de España, con más de 200.000 paseantes diario (más de 73 millones de paseantes al año), como podemos ver en la **Ilustración 18**. Rodríguez, P. (16 de agosto de 2018) elDiario.es <https://bit.ly/2UDDMKp>

Ilustración 18.

La Rambla de Barcelona en la actualidad.



Nota. Autor Pau Rodríguez, 16 de agosto de 2018.

Fuente: <https://bit.ly/2RlqVLr>

En los años 20 del siglo XX, Barcelona acogería la **Exposición Internacional** en 1929. Esto supuso un gran cambio urbano de la ciudad de Barcelona, sobre todo para la zona del ensanche cercana a la plaza de España y la colina de Montjuic, como se refleja en la **Ilustración 19**, modificando por completo un área aproximada de 118 hectáreas. Para ello se modificaron calles y edificios, construyéndose un gran número de nuevos edificios, fuentes y espacios verdes. Los más destacados fueron el Palacio Nacional, la Fuente Mágica o el museo llamado Pueblo Español. Esta parte de la ciudad se convirtió en cuestión de poco años en una zona atractiva visualmente de la ciudad. Se convirtió en un lugar de ocio de los habitantes y visitantes de la ciudad, al contar con parques y jardines, además de numerosas fuentes.

Ilustración 19.

Construcción de la plaza de España y edificios para la Exposición Internacional de 1929.



Nota. Autor desconocido, año 1927-1928.

Fuente: <https://bit.ly/2SL8u32>

A lo largo del siglo XX, la ciudad de Barcelona presentaba un ritmo imparable de crecimiento de su población. En 1930, la población de Barcelona ya superaba la cifra de un millón de habitantes, por lo que la ciudad crecía urbanísticamente, ocupando progresivamente los espacios disponibles en el ensanche de reciente creación. En menos de 30 años, sobre 1960, la población de Barcelona alcanzaba la cifra de más de un millón y medio de habitantes, un crecimiento demasiado rápido, debido a la llegada de miles de inmigrantes procedentes de aquellas provincias con un desarrollo económico más limitado, sobre todo de las regiones del sur de España.

Este crecimiento abrumador de la población de la ciudad aumentó la especulación inmobiliaria en el ensanche, por lo que la mayoría de las familias de inmigrantes que llegaban a la ciudad no podían pagar el alto precio de la vivienda en el núcleo urbano de la ciudad. Muchos optaron por la idea de instalarse en pequeñas ciudades y pueblos limítrofes o cercanos a Barcelona capital. Es en la década de los años 50, 60 y 70 cuando ciudades cercanas a Barcelona como Badalona, Hospitalet de Llobregat, Sabadell o Mataró experimentan su mayor crecimiento demográfico y urbano.

La llegada masiva de personas procedentes del resto de España, fue la explicación del crecimiento de estas ciudades. El precio de la vivienda en estas ciudades era inferior al precio de la vivienda en Barcelona, por lo que a mediados del siglo XX se originan barrios obreros, formados por grandes bloques de viviendas que tenían las características físicas básicas. Un ejemplo de este tipo de barrios es el que aparece en la **Ilustración 20**, construido entre los años 60 y 70.

Ilustración 20.

Vista aérea del barrio Bellvitge en Hospitalet de Llobregat.



Nota. Autor Julio Carbó, 2017.

Fuente: <https://bit.ly/3eOsnic>

Es en este momento cuando se crea una compleja y efectiva red viaria para solventar los problemas de congestión de vehículos en las zonas urbanas e interurbanas de Barcelona. Se crea una red de vías que bordean la ciudad, conectando el centro de la ciudad con las zonas periféricas y polígonos industriales, mejorando la comunicación con las ciudades cercanas. Además, se mejora la comunicación ferroviaria de mercancías y pasajeros, creando importantes estaciones de tren y metro. La increíble mejora de la red de transportes, el desarrollo de la industrialización en la zona y el crecimiento de la población, fueron los factores que dieron origen a la actual área metropolitana de Barcelona, una de las áreas urbanas más importantes de España, junto con la de Madrid.

A finales del siglo XX, la ciudad de Barcelona y su área metropolitana siguen creciendo tanto a nivel de población como a nivel urbano, por lo que el área urbanizable en Barcelona o ciudades limítrofes empieza a escasear. La ciudad de Barcelona crece tanto, que su núcleo urbano pasa a unirse con ciudades como Hospitalet de Llobregat o Badalona.

La falta de espacio en Barcelona crea la necesidad de urbanizar zonas que aún se conservaban sin urbanizar, es decir, comienza la tendencia de edificar las zonas montañosas de alrededor de Barcelona. Una de esas zonas será la colina de Montjuic, que sufre una gran transformación en los años 80 y 90. Hasta entonces, en esta colina solamente se encontraba la gran necrópolis conocida como cementerio de Montjuic y el castillo. Sin embargo, cuando a la ciudad de Barcelona le conceden la celebración de los juegos olímpicos en 1992, se desarrolla un ambicioso proyecto urbano en esta colina para albergar lo que se conoce como el **anillo olímpico** de Barcelona, que consiste básicamente en un área destinada a instalaciones deportivas (estadios, piscinas, pabellones, pistas de atletismo...). Las obras de

ese proyecto comenzaron en los años 80, como podemos apreciar en la **Ilustración 21 y 22**. Actualmente, un gran porcentaje de esta colina se encuentra urbanizado, como se aprecia en la **Ilustración 23**. Sevillano, L.; Ballesteros, M.; Anguera, I. (24/07/2017) El Independiente. <https://bit.ly/2T0ccpW>

Ilustración 21. Área olímpica de Montjuïc 1981.



Ilustración 22. Área olímpica de Montjuïc 1992.

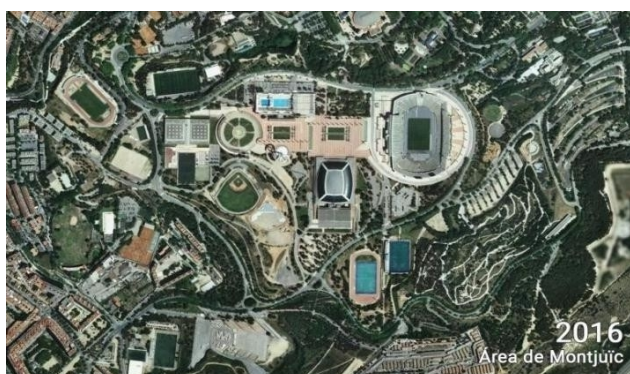


Nota. Fotografías aéreas realizadas por el periódico El Independiente

Fuente: <https://bit.ly/33KnmRw>

Fuente: <https://bit.ly/33KnmRw>

Ilustración 23. Área olímpica de Montjuïc 2016.



Fuente: <https://bit.ly/3fpTyyY>

Los años 90 y la década de los 2000, en Barcelona se llevan a cabo planes urbanísticos consistentes en la modernización de las zonas más turísticas de la ciudad. La ciudad no solamente aumentaba en población, sino que la cifra de turistas se multiplica año tras año. Esto lleva al ayuntamiento de Barcelona a la remodelación de algunas zonas de la ciudad. Se produce una reforma urbana en las zonas más turísticas, como la Barceloneta, la zona del Puerto Olímpico o la zona del Fórum.

3.3. PLANEAMIENTO URBANO DE MÁLAGA.

La ciudad de Málaga, a diferencia de Madrid y Barcelona, se trata de una ciudad que puede considerarse como secundaria dentro de la clasificación de ciudades de España en cuanto a factores urbanísticos, económicos o de población. A pesar de ello, la ciudad de Málaga es una ciudad que desde el último siglo siempre ha estado a la cabeza de desarrollo económico y urbanístico a nivel nacional e incluso internacional. Su localización geográfica, su inigualable entrono natural y su fantástico clima, además de sus recursos naturales, han hecho posible que Málaga pase de ser de una pequeña ciudad a una gran ciudad.

Antes de la gran transformación urbana que sufre Málaga en el siglo XIX, la ciudad de Málaga estaba organizada entrono a la medina y a la muralla que rodeaba la ciudad, con calles estrechas e irregulares, adaptándose al terreno. Con el desarrollo industrial e intenso comercio marítimo que experimenta la ciudad en el siglo XIX, la población de Málaga se multiplica, alcanzando la cifra aproximada de 94.000 habitantes en 1857, por lo que la antigua ciudad de Málaga se quedaba pequeña. (Censo 1857, INE). <https://bit.ly/360ByqS>

En el siglo XIX se produce la desamortización de una gran cantidad de terrenos y edificios religiosos, que serán el origen de algunas calles y edificaciones que encontramos en la actualidad. Sin embargo, el gran crecimiento urbano que experimenta Málaga sucede gracias al plan urbanístico de José Moreno Monroy de 1861 (Sánchez, A., San Martín, F., Olmedo, M., 2006. Apuntes sobre el pasado y el futuro del urbanismo malagueño) <https://bit.ly/3qmyjDn>, que mediante la aplicación de un complejo y efectivo plan de ensanche y remodelación de la ciudad, permitió a la ciudad de Málaga crecer urbanísticamente con un plano urbano similar a los planes aplicados en Madrid y Barcelona.

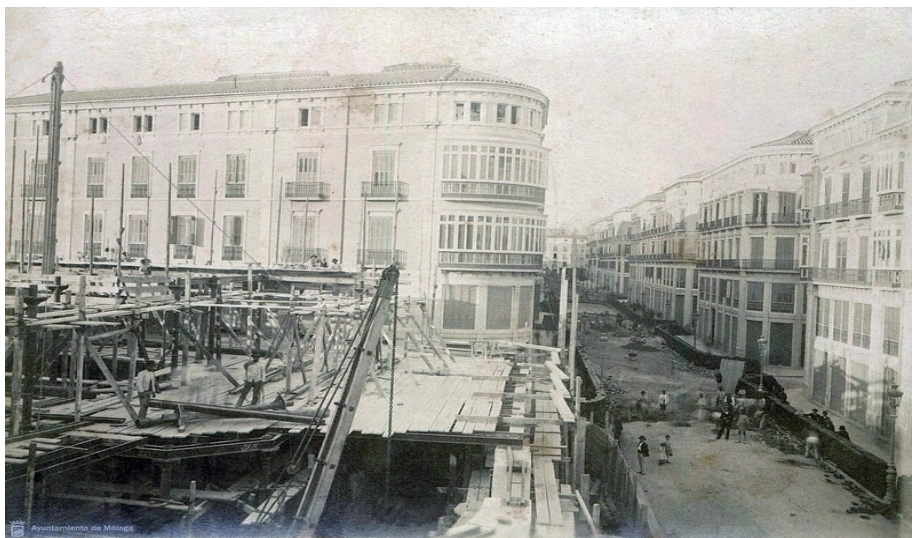
Monroy pretende modificar el plano urbano de Málaga existente hasta ese momento. Para ello, planifica una ordenación que incluía las zonas situadas entre la Alameda y la calle Granada y Compañía. Por la zona norte, se planificó una ordenación de la zona comprendida entre la actual plaza de la Merced y la calle Puerta Nueva. Con esta ordenación, se crearon calles que desembocaban en la catedral de Málaga y la plaza de la Constitución. También se lleva a cabo una serie de reformas urbanas entorno a ambos márgenes del río Guadalmedina.

Otra gran remodelación urbana que experimentó la ciudad de Málaga a principios de la década de 1860 fue la llegada de la primera línea de ferrocarril. Esta línea ferroviaria uniría la ciudad de Málaga con Córdoba, lo que significó el desarrollo del transporte de mercancías, ya que esa línea ferroviaria llegaba hasta la zona portuaria. Esto permitió el transporte terrestre de grandes mercancías entre Málaga y otros puntos de la península, lo que se vio reflejado positivamente en la industria de la ciudad.

Pero sin duda alguna, la parte de la ciudad que sufre una transformación radical a finales del siglo XIX será la zona comprendida entre el actual paseo de la Alameda y la catedral de Málaga. Fue en la década de 1880, cuando se inician las obras de la que será una de las calles comerciales más importantes de España en la actualidad. En 1887 comienzan las obras, como se puede apreciar en la **Ilustración 24**, demoliendo una serie de edificios, para planificar una calle completamente recta, con el fin de comunicar la plaza de la Constitución con el paseo de Alameda y la actual plaza de la Marina.

Ilustración 24.

Construcción de la calle Marqués de Larios y edificios colindantes a esta calle.



Nota. Autor desconocido, año 1890.

Fuente: <https://bit.ly/3eQu4vF>

La calle Marqués de Larios, se inauguró de forma oficial el 27 de agosto de 1891. En esta calle se levantaron edificios señoriales, todos con la misma altura, con unas características arquitectónicas simples y a la vez elegantes, con grandes y majestuosos balcones y ventanales. Estas serían las viviendas que ocuparía la clase alta de la sociedad de la época. Poco a poco, se instalaron numerosos comercios y puestos ambulantes en esa calle y su entorno,

convirtiéndola en una calle muy transitada desde su origen. La calle desde su inauguración contaba con alumbrado público y diferente mobiliario urbano, por lo que se convirtió en una calle de comercio y ocio en el siglo XX.

A finales del siglo XIX, en 1892, surge un nuevo plan urbano en la ciudad, conocido como el plan de ensanche proyectado por Emilio de la Cerdá. Este plan puede considerarse como moderado, lo que hace considerarlo por muchos como un plan de la crisis de la industrialización de la ciudad, pues a finales del siglo XIX la ciudad de Málaga presentaba un cierto estancamiento en el crecimiento de la población (Cerdá, 1892). Las cifras hablan por sí solas, entorno a 1877 encontramos una población aproximada de 116.000 habitantes, que en 1887 asciende hasta la cifra de 134.000 habitantes, pero es en 1897 cuando la población se sitúa con una cifra cercana a los 126.000 habitantes. Cano, L. (28/03/2019) ABC <https://bit.ly/3zX0Cww>

Sin embargo, este plan urbano incluía importantes transformaciones urbanas de la ciudad, tanto en puntos ya urbanizados como en otras zonas periféricas. Entre los principales proyectos que recoge este plan, podemos destacar la prolongación de la Alameda debido al desarrollo de la zona portuaria, la creación de la calle Armengual de la Mota o la ordenación de la Malagueta.

Los comienzos del siglo XX se caracterizaron por esa tendencia de ralentización del crecimiento de población y de desarrollo económico. Sin embargo, se produce un incremento de la producción en la industria en la década de 1920, ya que aumentan las exportaciones de productos y materias primas a otros países europeos, lo que provocó un desarrollo de la industria que a su vez incrementó la llegada de inmigrantes procedentes de otras partes de Andalucía.

La llegada masiva de inmigrantes se refleja en las cifras de población, alcanzando en 1930 la cifra de 188.000 habitantes (Censo 1930, INE) <https://bit.ly/2U4IrVm>. Es entonces cuando surge el plan de ensanche de Daniel Rubio en 1928-1929. Este plan urbano aplicado a la ciudad de Málaga se caracterizó por la presencia de varios proyectos para aumentar los barrios obreros de la ciudad, para acoger y ofrecer la venta de viviendas asequibles a los inmigrantes procedentes de escasos recursos.

Con este plan urbano se pretendía extender la ciudad por la zona oeste del río Guadalmedina, creando grandes avenidas con bloques de pisos. También, se lleva a cabo la remodelación de algunas zonas del centro de la ciudad, con la prolongación de calles o la creación de una efectiva red viaria. También se modifican ciertas áreas de la Alameda y se construye el paseo marítimo, como podemos ver en la *Ilustración 25*.

Ilustración 25.

Construcción del paseo marítimo de Málaga.



Nota. Autor desconocido, finales de la década de los años 20.

Fuente: <https://bit.ly/3bsr14c>

Desde 1930 hasta 1950 la ciudad de Málaga continua creciendo a un ritmo rápido, por lo que es en esta época cuando se planifican barrios residenciales con viviendas de protección oficial para las familias con menos recursos. Una zona que nace en estos momentos es el barrio de Ciudad Jardín de Málaga.

A mitad del siglo XX, en 1950 se aprueba el plan de ordenación urbana de González Edo, que prepararía a la ciudad de Málaga para acoger el crecimiento urbano de la ciudad durante las décadas siguientes. En este plan se tratan varios proyectos, entre ellos la mejora de la ronda exterior de Málaga que comunicaba el centro de la ciudad con los barrios más aislados, como por ejemplo la zona de el Palo o Pedregalejo. También es con este plan donde encontramos el origen de una de las zonas más turísticas de la capital de la Costa del Sol, la playa de la Malagueta y su entramado urbano. La zona de la Malagueta pasó de ser una zona prácticamente desierta (con apenas unas fábricas y la plaza de toros) a ser una zona muy urbanizada con grandes bloques de apartamentos, tal y como vemos en la *Ilustración 26 y 27*.

Ilustración 26.

Barrio de la Malagueta en 1940.

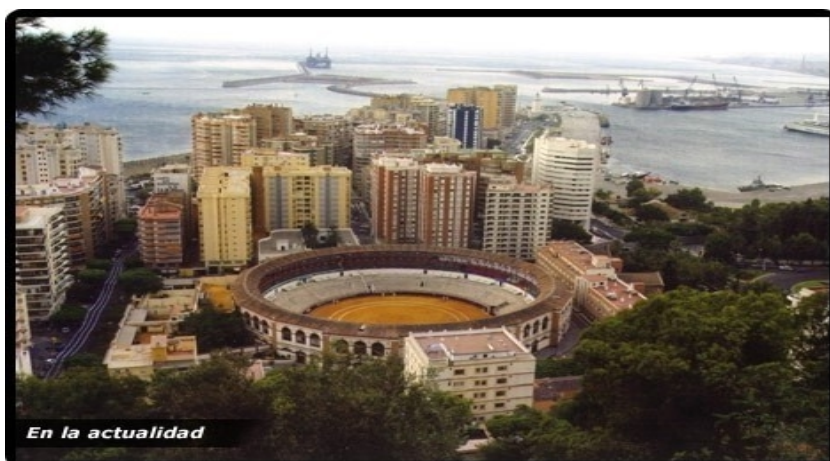


Nota. Autor desconocido, 1940. Fuente: <https://bit.ly/2RURd7a>

Fotografía de 1940 del barrio de la Malagueta. Entre los edificios que se encontraban en la época destacamos la plaza de toros, la central eléctrica con su gran chimenea, al fondo podemos ver la “farola” y el muelle.

Ilustración 27.

Barrio de la Malagueta en la actualidad.



Nota. Autor Javier González, 2006. Fuente: <https://bit.ly/3eSApqq>

Fotografía actual del barrio de la Malagueta. Destacamos los numerosos bloques de viviendas que rodean a la plaza de toros. Bloques que surgen a partir de los años sesenta con el boom del turismo de la Costa del Sol.

En la década de 1980, la población de la ciudad de Málaga alcanza la increíble cifra de 502.000 habitantes, por lo que en cuestión de unas décadas, la ciudad ha alcanzado el medio millón de habitantes. Este crecimiento de la población se explica debido al boom turístico que alcanza la Costa del Sol desde los años 50 (Censo 1981, INE). <https://bit.ly/3vQz4Ws>

La apertura de España al comercio exterior y el boom turístico de la Costa del Sol, hizo que los promotores inmobiliarios urbanizaran grandes zonas de la ciudad, creando numerosos hoteles y apartamentos turísticos, además de un atractivo y extenso paseo marítimo y zonas de ocio. La cifra de turistas en la ciudad de Málaga, y en zonas turísticas cercanas como Torremolinos, Benalmádena o Nerja, crece año tras año. La buena conexión aérea entre Málaga y el resto de Europa, el clima, la oferta cultural o la oferta gastronómica, atraía a un

elevado número de turistas extranjeros del norte de Europa con un alto poder adquisitivo, lo que enriqueció a la ciudad y a sus habitantes.

Las oportunidades de empleo relacionadas con el turismo fueron las responsables de que a finales del siglo XX y la década de los 2000, la población de Málaga aumentase. Al aumentar la población, la ciudad crece hacia el este del río Guadalhorce, creando numerosos barrios residenciales con bloques de viviendas de gran altura en torno a la carretera de Cádiz, una vía que une Málaga con el aeropuerto y los municipios de Torremolinos y Benalmádena.

Plano 1.

Plan General de Ordenación Urbana de 1983, Málaga.



Nota. Autor José Seguí Pérez, 1983.

Fuente: <https://bit.ly/3onrWyQ>

En el plan de ordenación urbana de 1983 (véase **Plano 1**), que se corresponde con el plano , participaron varios arquitectos, que fueron José Seguí Pérez, Damián Quero y Salvador Moreno, que planificaron un trazado urbano para el crecimiento de la ciudad desde los años 80 hasta la actualidad. Es en este momento cuando se urbaniza el barrio de Teatinos y alrededores. El imparable crecimiento de la ciudad no solo demandaba la construcción de nuevas áreas residenciales, sino que también la ciudad de Málaga debía de dotarse con infraestructuras y espacios públicos para el uso y disfrute de su población. (Plan General de Ordenación Urbana, 1983) <https://bit.ly/3xa1b4x>.

Con este plan se crearían una serie de espacios destinados a espacios públicos y al entramado de una red viaria que uniría las zonas periféricas de la ciudad con el centro. Dentro de los espacios públicos que aparecen con este plan urbano, podemos destacar el campus universitario de Teatinos, instalaciones deportivas, sanitarias, red viaria de RENFE, el parque del cementerio o zonas dedicadas a parques comerciales y polígonos industriales. En la **Ilustración 28** que aparece en el presente trabajo, se refleja como espacios públicos de la ciudad han dado paso a una remodelación urbana. En dicha ilustración, a la izquierda observamos la zona de Teatinos con los antiguos terrenos del real de la feria. Sin embargo, con el paso del tiempo y el crecimiento de la ciudad, observamos a la derecha de la fotografía como esos terrenos se han convertido en áreas residenciales y espacios verdes.

Ilustración 28.

Fotografía que muestra la evolución de Teatinos entre 1980 y la actualidad.



Nota. Autor fotomontaje Jesús Hinojosa, 2016.

Fuente: <https://bit.ly/3w9qzpR>

La falta de espacio urbano en la ciudad de Málaga, al igual que en Madrid o Barcelona, ha provocado que el precio de la vivienda sea muy elevado, sobre todo en las zonas más cercanas al centro de la ciudad. Esto ha provocado que se haya frenado el ritmo de crecimiento de población de la ciudad, ya que muchos optan por adquirir una vivienda en municipios limítrofes o cercanos a Málaga capital. Esto ha provocado que municipios como Torremolinos o Alhaurín de la Torre hayan incrementado su población. Esto ha supuesto la creación del área metropolitana de Málaga, que incluye una amplia lista de municipios.

4. TIPOLOGÍA DE LAS EDIFICACIONES Y SU EVOLUCIÓN.

4.1. ARQUITECTURA DEL SIGLO XIX.

Con el trazado de nuevos planes urbanos, surgieron nuevos ensanches compuestos con una red de grandes avenidas y calles que con el paso del tiempo, fueron llenándose de nuevas edificaciones públicas o privadas conforme crecía la ciudad.

Las edificaciones que encontramos en el siglo XIX son muy diversas, aunque la mayor parte de ellas presentan las mismas características arquitectónicas. Tanto en Madrid como en Barcelona, el enriquecimiento de la ciudad gracias a la revolución industrial se refleja en su arquitectura. Con la aparición de la alta clase burguesa, la arquitectura del siglo XIX y principios del siglo XX experimenta su mayor desarrollo. Este sector de la sociedad presenta un alto poder adquisitivo que decide invertir en la ciudad, por lo que es en este momento cuando se modifica el aspecto de los edificios de la ciudad.

Un ejemplo de este cambio lo encontramos en el actual barrio de Salamanca de Madrid, donde nos encontramos una serie de calles que presentan una arquitectura muy particular, como los edificios de la *Ilustración 29* y *30*. Se trata de grandes edificios de estilo neoclásico con elementos decorativos muy señoriales y elegantes. Nos encontramos con edificios de cinco o seis plantas, con numerosos balcones con barandas de hierro forjado o con balaustradas de piedra. Este tipo de casas señoriales o palacetes, se caracterizan por fachadas elegantes, con elementos arquitectónicos rectilíneos, con acabados en las ventanas y balcones ostentosos y excesivamente decorativos. Encontramos este tipo de edificios en zonas como la calle Serrano de Madrid.

Ilustración 29. Edificio en la calle Goya.



Nota. Autora Ángela, 2008. Fuente: <https://bit.ly/3yfyhRj>

Ilustración 30. Hotel en la calle Serrano.



Nota. Autora Laura Blanco, 2014. Fuente: <https://bit.ly/3oiy0Zi>

Fue en el siglo XIX cuando se construyen también grandes edificios públicos para la ciudad de Madrid, ya que en esta época se fomenta la cultura, creándose importantes edificios de grandes dimensiones destinados a albergar museos o bibliotecas. Algunos ejemplos son el Museo del Prado, el Palacio de las Cortes (*Ilustración 31*), la Biblioteca Nacional (*ilustración 28*), el Palacio de la Bolsa de Madrid o el Teatro Real.

Se trata de edificios de grandes dimensiones, con elementos decorativos muy señoriales y elegantes, con la utilización de columnas u otros elementos decorativos que realzan la grandeza de estos edificios. Estos edificios no presentan mucha altura, básicamente porque están planificados para ocupar una extensión horizontal. A pesar de ello, estos edificios gracias a su decoración exterior y elementos arquitectónicos, además de las fuentes o jardines que presentan en su exterior, le dan un resalte de grandeza en comparación con los edificios que haya en sus proximidades.

Ilustración 31. *Palacio de las Cortes, Congreso de los Diputados.*



Nota. Fue inaugurado en 1850. Autor de la fotografía Jorge del Caz Martín.

Fuente: <https://bit.ly/2QnBHQN>

Ilustración 32. *Biblioteca Nacional de Madrid.*



Nota. Data de 1896. Autora de la fotografía Belén Rodrigo, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3uU5Syb>

En la ciudad de Barcelona, al igual que en Madrid, se produce un enriquecimiento de los habitantes de la ciudad gracias al desarrollo de la industria textil en Cataluña. Fueron muchos los edificios públicos y privados creados en el siglo XIX a partir de las diferentes desamortizaciones en la ciudad.

Sin embargo, estilos arquitectónicos como el neoclasicismo no será tan visible como en Madrid. Sin embargo, encontramos algunos edificios públicos que presentan un estilo neoclásico. Uno de los ejemplos más representativos es el edificio de la Casa de la Ciudad de Barcelona, edificio donde se encuentra el ayuntamiento de la ciudad (*Ilustración 33*). Data del año 1830 y se trata de un edificio que presenta un carácter monumental, con una parte central que sobresale del resto del edificio. Su majestuosidad y elegancia resalta gracias a la presencia de varias columnas, medallones o dos estatuas situadas entre su puerta principal.

Ilustración 33. *Fachada principal de la Casa de la Ciudad de Barcelona.*



Nota. Carmen P. Flores, año 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3tUP0G2>

A pesar de encontrar poca variedad de edificios neoclásicos, en Barcelona encontramos una gran variedad de estilos arquitectónicos. Uno de estos estilos será el denominado historicismo, un estilo presente en varios edificios representativos de la ciudad de Barcelona. Uno de los edificios que presentan este estilo arquitectónico es la fachada de la sede de la Universidad de Barcelona, que se caracteriza por presentar un aspecto formal y sobrio, con cierto carácter religioso, mezclando una serie de elementos islámicos y góticos. Otro edificio muy representativo de la ciudad condal en el siglo XIX es el Gran Teatro del Liceo (*Ilustración 34*), que destaca por su fachada y sobre todo por la arquitectura de su interior.

Ilustración 34.

Fachada principal del Gran Teatro del Liceo.



Nota. Autor de la fotografía Coladario, 2019.

Fuente: <https://bit.ly/2SQ9oLH>

Madrid y Barcelona, presentan una gran cantidad de edificios representativos del siglo XIX, por lo que solamente hemos visto algunos ejemplos. La ciudad de Málaga, al tener un crecimiento urbano más tardío, encontramos menos edificios representativos en este siglo. Algunos de los edificios más representativos de la ciudad de Málaga de este momento son los que surgen en las inmediaciones de la Alameda y el centro de la ciudad. Aunque los edificios más representativos de la ciudad aparecen a comienzos del siglo XX.

4.2. ARQUITECTURA DEL SIGLO XX.

Podemos decir, que en las tres ciudades anteriores, el siglo XX es determinante para la consolidación de su arquitectura urbana. En este siglo, las ciudades de Madrid y Barcelona experimentan su mayor crecimiento, convirtiéndose en ciudades muy pobladas. Lo mismo ocurre en ciudades de carácter secundario como Málaga.

La ciudad de Madrid, como capital de España, gana centralidad con respecto al resto de España. Esto la convierte en la ciudad en las que más proyectos urbanos se van a desarrollar durante el siglo XX. En las primeras décadas del siglo pasado, el centro de la ciudad de Madrid se llenará de grandes edificios públicos y privados. Con la apertura de nuevas calles como la Gran Vía, se produce la construcción de edificios en los que predomina el eclecticismo, dejando atrás al neoclasicismo.

Uno de los primeros edificios que presentan este estilo arquitectónico y que se ha convertido en un icono de la ciudad es el edificio de La Unión y el Fénix, al que se le conoce como edificio Metrópolis, inaugurado en 1911 (*Ilustración 35*). Está situado justamente entre el inicio de la Gran Vía y la calle de Alcalá. Sus elementos arquitectónicos nos recuerdan al estilo francés, siendo uno de los primeros edificios en los que se emplea como material principal de construcción el hormigón armado. De su fachada nos llama la atención la combinación de lo arquitectónico con lo escultórico, con cúpulas de pizarra negra acabada con detalles de oro.

Ilustración 35. *Edificio Metrópolis de Madrid.*



Nota. Autora de la fotografía Raquel F. Novoa.

Fuente: <https://bit.ly/3w927VJ>

Desde 1920, en la Gran Vía de Madrid se levantarán edificios que cambiaran el paisaje urbano de la ciudad, con estilos arquitectónicos que cambian con el tiempo. En la Gran Vía se construirán edificios tan emblemáticos como el Hotel Roma o el primer rascacielos de la ciudad a finales de los años veinte, el edificio de Telefónica. A partir de 1930, aparecen nuevos edificios, como el edificio Carrión, aunque popularmente se conoce como edificio Capitol, con un estilo arquitectónico expresionista.

No solamente se crearan edificios en esta zona de Madrid, sino que en la plaza de Cibeles se levantará en 1919, el Palacio de Cibeles (*Ilustración 36*), con un estilo arquitectónico ecléctico que realza la grandeza del edificio, que actualmente es sede del ayuntamiento de Madrid. En la glorieta donde se ubica este palacio, nos encontramos también con la popular fuente de Cibeles.

Ilustración 36. Fachada principal del Palacio de Cibeles, junto a la fuente de Cibeles.



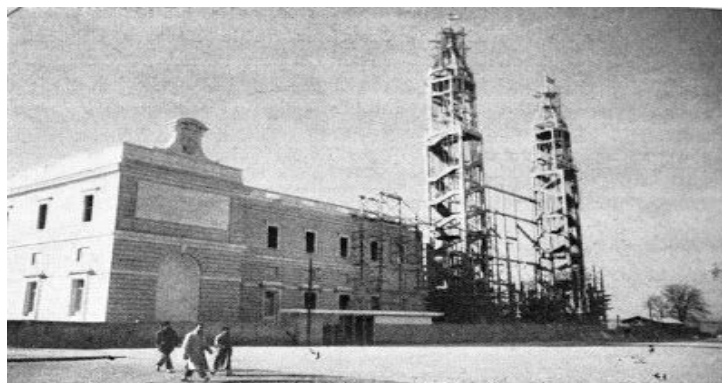
Nota. Autora de la fotografía Lucía Mos, 2019.

Fuente: <https://bit.ly/3uRN3f3>

También se realizan grandes proyectos religiosos en la ciudad. Aunque el proyecto de la Catedral de Nuestra Señora de la Almudena se iniciase a finales del siglo XIX, es a lo largo del siglo XX cuando tiene lugar la construcción de esta catedral (*Ilustración 37*), inaugurándose en 1993 (*Ilustración 38*), presentando un estilo neoclásico en su exterior y neogótico en su interior.

Ilustración 37.

Construcción de la fachada y torres de la catedral



Nota. Autor desconocido, año 1953.

Fuente: <https://bit.ly/2RlpzjG>

Ilustración 38.

Catedral de la Almudena en la actualidad.



Nota. Autor Jorge del Caz Martín, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/33LmxYI>

La segunda mitad del siglo XX en la ciudad de Madrid se caracteriza por la construcción de grandes rascacielos al estilo de Nueva York. Los primeros grandes rascacielos representativos en la ciudad aparecen en la Plaza de España (**Ilustración 39**). El primero de ellos fue el edificio España en 1953, con una altura de 117 metros y unas 25 plantas. Se trataba de un gran rascacielos de hormigón de estilo neobarroco. Unos años después, aparecería el rascacielos vecino llamado torre Madrid, finalizada en 1960. La torre Madrid se convertiría en el edificio más alto de la ciudad, con más de 140 metros de altura y 37 plantas. Casalins, R. (2020) Rutas con Historia. <https://bit.ly/3qpm4pH>

Ilustración 39. *Plaza de España, al fondo el edificio España y la torre Madrid.*



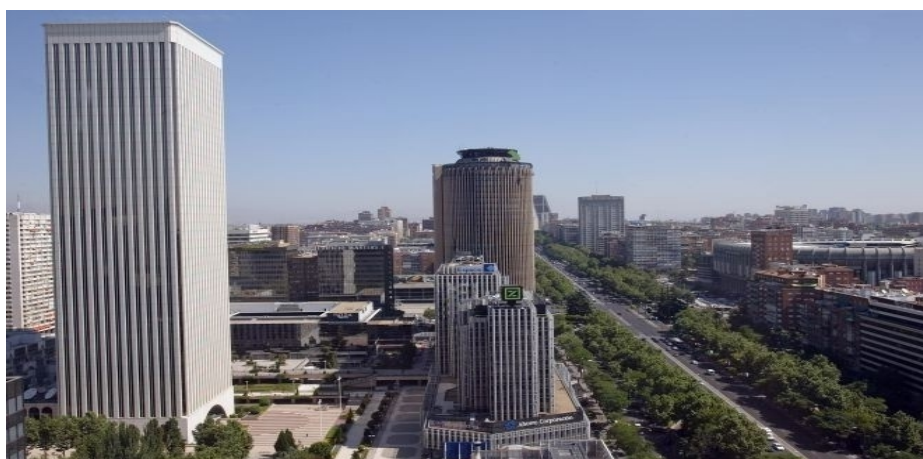
Nota. Autor anónimo, año 2014.

Fuente: <https://bit.ly/3tST75q>

Las décadas finales del siglo XX se caracterizan por la urbanización de grandes bloques de viviendas en la periferia de la ciudad y ciudades limítrofes. Sin embargo, encontramos los primeros rascacielos en el Paseo de la Castellana. Aparece la torre Europa en 1975 con 120 metros de altura y 33 plantas. Rodrigo, B. (10/02/2019) ABC. <https://bit.ly/2UDX2Y5> .

El más representativo de la época fue la torre Picasso, inaugurada en 1988, con un estilo similar al las desaparecidas torres Gemelas de Nueva York. Cuenta con 156 metros de altura y 43 plantas de oficinas. Ambas torres aparecen en la **Ilustración 40**. Montoliú, P. (23/03/2015) Madridiario. <https://bit.ly/3xOBmGM>

Ilustración 40. Paseo de la Castellana con las torres Picasso y Europa.



Nota. Autor de la fotografía Pablo Monge, 2017.

Fuente: <https://bit.ly/3om08up>

El siglo XX en la ciudad de Barcelona comienza con la incorporación de pequeños y mediados edificios y complejos urbanos que se convertirán en icono de la ciudad, debido a que presentan un estilo arquitectónico único a nivel mundial. En este momento, la ciudad de Barcelona tiene una industria muy desarrollada, con una clase social alta de gran poder adquisitivo, por lo que en el Paseo de Gracia, aparecen edificios señoriales y palacetes muy particulares.

En el Paseo de Gracia, los edificios más representativos que surgen en este momento fueron los planificados por Gaudí. El primero de ellos es la Casa Batlló (**Ilustración 41**), que se trata de un edificio de viviendas de estilo modernista, con una impresionante fachada e interior, que presenta elementos arquitectónicos inspirados en las formas de la naturaleza. Presenta una altura de 32 metros y su construcción finalizó en 1906. Duque, K., (06/12/2010) Clásicos de

arquitectura: Casa Batlló/Antonio Gaudí <https://bit.ly/3gYZsZY>. Muy próxima a la Casa Batlló, nos encontramos con otro edificio de Gaudí, la Casa Milá (*Ilustración 42*), finalizada en 1910. La Casa Milá se trata de un edificio de viviendas de estilo modernista, con formas arquitectónicas inspiradas en la naturaleza. Molloy, J. (16/07/2013) Clásicos de arquitectura: Casa Milà/ Antonio Gaudí. <https://bit.ly/3h7Ty7M>. La creación de estos edificios en esta zona de la ciudad resaltaba sobre el resto de edificios de estilo neoclásico y modernistas, pero con elementos arquitectónicos similares a los empleados en los edificios de ese estilo en Madrid.

Ilustración 41. Casa Batlló de Gaudí.



Nota. Autor de la fotografía Asun Luján, año 2019.

Fuente: <https://bit.ly/3wdWRQv>

Ilustración 42. Casa Milá de Gaudí.



Nota. Autor de la fotografía Marco Rubino, 2017.

Fuente: <https://bit.ly/3wbAyLk>

No solamente se construyen edificios destinados a viviendas en esta parte del ensanche, sino que son muchos más los edificios que surgen en este momento, como el Hospital de la Santa Cruz y San Pablo (1913) o el Palacio de la Música Catalana (1908). Pero una construcción muy significativa y particular será la construcción del parque Guell.

El parque Guell (*Ilustración 43*) se trata de un parque de grandes dimensiones planificado en la cara de la montaña, alejado del centro de la ciudad. En un principio pretendía ser una urbanización compuesta por alrededor de 60 viviendas, pero solamente se llegó a construir dos, por lo que el proyecto pasó a transformarse para crear un parque público distinto a los demás. El parque estaría compuesto por zonas de jardines, fuentes, mobiliario urbano y numerosos elementos arquitectónicos con formas peculiares naturalistas. Fue inaugurado en 1926.

Ilustración 43. Gran escalinata del parque Guell de Barcelona.



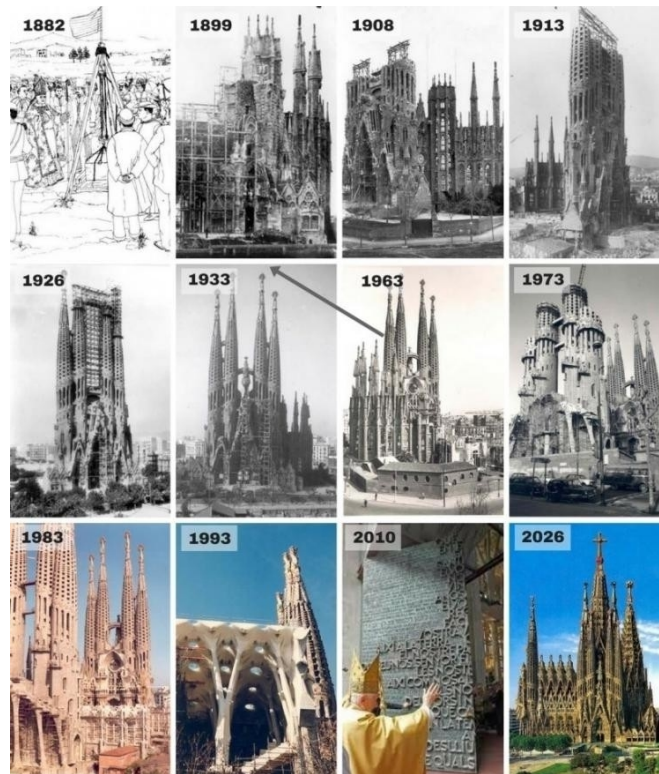
Nota. Autora Viorina Emanuela Boteanu, 2015.

Fuente: <https://bit.ly/3fqHr4I>

También en este momento es cuando se alcanza un alto grado de desarrollo urbano del templo religioso de la Sagrada Familia (**Ilustración 44**). El proyecto surge a finales del siglo XIX, pero es en el siglo XX cuando se observan grandes avances del templo. Es en 1925 cuando el templo de la Sagrada Familia comienza a coger su forma actual, con el acabado de la fachada del nacimiento y campanarios de San Bernabé. Un año después, se produce la muerte de Gaudí, y unos años después, con la llegada de la guerra civil española, se destruyen los planos de Gaudí y la obra avanza lentamente. No será hasta el año 1977 cuando se finaliza la construcción de la fachada de la Pasión y de los campanarios. Seguidamente, se construye toda la nave central que finaliza en el año 2010.

A día de hoy, la construcción de la Sagrada Familia avanza según lo previsto, a un ritmo medio- lento. Según los pronósticos, en el año 2026 se espera que todo el conjunto del templo de la Sagrada Familia esté finalizado. Cuando esté finalizado, la altura de la Sagrada Familia será de 172,5 metros, siendo uno de los edificios más altos de la ciudad. El estilo arquitectónico de la Sagrada Familia se caracteriza por su estilo modernista con elementos arquitectónicos inspirados en la naturaleza. García, A. (19/09/2019) El País <https://bit.ly/2T8VepA>

Ilustración 44. Fotomontaje de la evolución de la construcción del Templo de la Sagrada Familia.



Fuente: <https://bit.ly/3btFe7s>

Durante la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de Barcelona experimenta uno de sus mayores crecimientos urbanos, sobre todo en la década de los 50, 60 y 70. En estas décadas aparecen grandes bloques de viviendas en barrios obreros, bloques de viviendas que se caracterizan generalmente por ser todos estéticamente iguales, con elementos arquitectónicos básicos.

Será a partir de los años 60 y 70 cuando vemos por primera vez en la ciudad una arquitectura más actual, apareciendo los primeros grandes edificios de la ciudad. Justamente en 1970 aparece uno de los grandes rascacielos del siglo XX de Barcelona. Este rascacielos es el edificio Colón (**Ilustración 45**), con unos 110 metros de altura y 28 plantas, dedicadas a albergar oficinas. Se sitúa muy cerca del monumento a Colón, situado este al final de la Rambla. Moreno, J. (16/07/2009). *Naucher.Blogspot.com* <https://bit.ly/3vYcRWA>

Ilustración 45. Edificio Colón de Barcelona.



Nota. Auto anónimo, año 2011.

Fuente: <https://bit.ly/3olyJZG>

Tenemos que esperar hasta la última década del siglo XX para que la ciudad presente nuevos rascacielos. Con la llegada de los juegos olímpicos de la ciudad de Barcelona en 1992, la ciudad experimenta una nueva transformación urbana, por lo que aparecen nuevos edificios e instalaciones públicas que cambiaran el paisaje urbano de la ciudad. No solo se proyectan instalaciones deportivas y pabellones en la cara opuesta del cementerio y del castillo de Montjuic, sino que en otras zonas, como el Puerto Olímpico, se proyectan grandes rascacielos.

Estos serán el hotel Arts y la torre Mapfre (*Ilustración 46*), dos grandes rascacielos de 154 metros de altura y más de 40 plantas. Inaugurados en 1992, se caracterizan por emplear materiales de construcción como el acero y cristal. Actualmente, estos dos rascacielos son los edificios más altos de Barcelona.

Ilustración 46. Hotel Arts y torre Mapfre, Barcelona.



Nota. Autor Ignasi Jorro, 2021. Fuente: <https://bit.ly/2SX6S6v>

En cuanto a la ciudad de Málaga, destacamos una arquitectura a principios del siglo XX que es muy similar a la de final del siglo XIX en Málaga. Desde 1890 a las primeras décadas del siglo XX, la arquitectura del centro de la ciudad de Málaga se caracteriza por edificios destinados a viviendas de la burguesía, todos muy simétricos entre sí y que presentan unas características arquitectónicas muy particulares.

Un claro ejemplo de este tipo de arquitectura la encontramos en la calle Marqués de Larios y las calles cercanas (*Ilustración 47*). Se trata de viviendas con un estilo ecléctico con influencias arquitectónicas procedentes de la ciudad estadounidense de Chicago. Por lo general, son edificios de 3 o 4 plantas, con una decoración muy sencilla y un color de la fachada llamativo. Los principales detalles los encontramos en los balcones, ventanas y cornisas. Muchos de estos edificios hacen esquina, que curiosamente no forma un ángulo recto, sino que presentan una forma redondeada, una tendencia arquitectónica muy útil para la mejor circulación del aire.

Ilustración 47. *Calle Marqués de Larios con sus particulares edificios de esquinas redondeadas.*



Nota. Autor periódico la opinión de Málaga, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3uWHIIS>

Un edificio particular que presenta una arquitectura que destaca sobre el resto de edificios en la Casa Consistorial de Málaga (*Ilustración 48*), es decir, el ayuntamiento de la ciudad. Este edificio se encuentra situado en la avenida de Cervantes, justamente en el paseo del Parque. Las obras comenzaron en el año 1911 y finalizaron en 1919. Se trata de un edificio de planta rectangular que se caracteriza por sus fachadas, de estilo neobarroco pero

con detalles modernistas, lo que realza la grandeza del edificio. La fachada principal presenta una escalinata, varias columnas, medallones y relieves, entre otros muchos detalles y elementos arquitectónicos.

Ilustración 48. *Fachada principal del ayuntamiento de Málaga.*



Nota. Diario Sur, 2020. Fuente: <https://bit.ly/3y97hTo>

En la década de los años 20 y 30, en la zona este de la ciudad, surge la creación de parcelas con pequeños y medianos palacetes pertenecientes a la clase social alta de la ciudad. La mayoría se sitúan en el paseo de Sancha y paseo Reding. Se trata de casas señoriales y pequeños palacetes con unas características arquitectónicas peculiares. En sus fachadas es habitual encontrar elementos neomudéjares, arcos de medio punto, columnas, capiteles o medallones. Cada casa de este estilo presenta una fachada diferente. Los más destacados son la villa Cele Maria o la Bougainvillae (**Ilustración 49**).

Ilustración 49. *Palacete de la Bougainvillae.*



Fuente: <https://bit.ly/2S2guMA>

La segunda mitad del siglo XX en Málaga se caracteriza por la aparición de edificios destinados a viviendas, oficinas o centros comerciales de gran altura. Las zonas principales en las que aparecerán este tipo de bloques de viviendas de más de 10 plantas será la avenida de Andalucía o la zona de la Malagueta.

Con el crecimiento urbano y de población en la ciudad de Málaga en la segunda mitad del siglo XX, prolifera la creación de grandes bloques de viviendas y edificios para las instituciones públicas. A partir de los años 60, en la avenida de Andalucía (*Ilustración 50*), comenzando por el margen oeste del río Guadalmedina, nos encontramos con el edificio de Correos y con el edificio de la Delegación de Hacienda. A lo largo de esa avenida, nos encontramos con numerosos bloques de viviendas, separados entre sí y que se caracterizan por tener un gran número de plantas.

Ilustración 50. *Aspecto actual de la avenida de Andalucía de Málaga.*



Nota. Pedro J. Quero, 2020.

Fuente: <https://bit.ly/2RSHKgF>

Otra zona en la que prolifera la masiva creación de grandes bloques de viviendas será el barrio de la Malagueta (*Ilustración 51*). Este barrio pasó de albergar unas cuantas fábricas y pequeñas viviendas a principios del siglo XX a tener un aspecto muy urbano, con la construcción de grandes bloques de viviendas en los años 50, 60 y 70, debido al boom del turismo nacional e internacional en la Costa del Sol. Los edificios situados en el paseo marítimo se caracterizan por ser edificios de gran altura, con amplios balcones y terrazas con vistas al mar, que generalmente suelen ser viviendas de segunda residencia para periodos vacacionales.

Ilustración 51. *Grandes bloques de viviendas a orillas de la playa de la Malagueta.*



Nota. Ana Pérez-Bryan, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3tPTs8X>

4.3. ARQUITECTURA DEL SIGLO XXI.

Los grandes proyectos urbanísticos más destacados de España surgen en las grandes metrópolis en la década del 2000 y 2010. En las grandes ciudades como Madrid y Barcelona, desde finales del siglo XX, se empiezan a instalar las sedes de grandes empresas multinacionales, sobre todo empresas inmobiliarias y tecnológicas.

En la ciudad de Madrid, desde finales del siglo XX, el paseo de la Castellana se convierte en una gran avenida en la que se instalan importantes sedes de empresas nacionales e internacionales, por lo que surgen grandes edificios destinados a oficinas. Será en los primeros años de la década del 2000 cuando se crea un nuevo parque empresarial en la zona norte del paseo de la Castellana, llamado Cuatro Torres Business Area (*Ilustración 52*).

En este gran complejo del siglo XXI, se proyectan cuatro grandes rascacielos, que se caracterizan por emplear las más avanzadas técnicas en arquitectura moderna y por emplear materiales de construcción como el acero y el cristal.

Las obras de estos rascacielos comienzan en el año 2004, en una zona situada cerca de la plaza de Castilla. El primer edificio que se finaliza será la torre Espacio en el año 2007, con una altura de 224 metros y 57 plantas, destinadas a oficinas. El segundo edificio completado será la torre PWC en 2008, con una altura de 236 metros y 58 plantas, en este edificio

encontramos un lujoso hotel y oficinas y salas de congresos. En 2009 se completa la torre Cepsa con 248 metros de altura y 45 plantas de oficinas, y un poco más tarde se finaliza la torre Cristal, que con 249 metros de altura se convierte en el rascacielos más alto de España. Estrada, J. (19/10/2019) Revista Placet <https://bit.ly/3jkyVI0>

Ilustración 52. Paseo de la Castellana junto a cuatro grandes rascacielos.

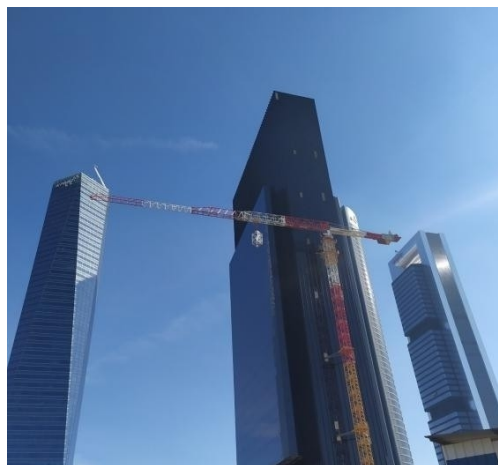


Nota. Autora Rebeca Arroyo, 2019.

Fuente: <https://bit.ly/33PQcjm>

Con la construcción de estos cuatro rascacielos, esta zona de Madrid se consolida como un centro financiero referente a nivel nacional e internacional. Con la crisis económica su expansión urbana se ha frenado, pero con la recuperación de la economía esta zona de la ciudad sigue en expansión. En el año 2017 comienza la construcción de un quinto rascacielos, llamado Caleido (**Ilustración 53**), que tendrá cuando finalice una altura de más de 180 metros.

Ilustración 53. Torre Caleido en construcción.



Nota. Año de la fotografía 2020. Este edificio tiene previsto inaugurarse en 2021

Fuente: <https://bit.ly/3uUcpJc>

Otra gran ciudad de España en la que encontramos numerosos proyectos arquitectónicos modernos a partir del año 2000 es la ciudad de Barcelona. Barcelona ocupa la tercera posición del ranking en cantidad de edificios que superan los 100 metros. El segundo lugar lo ocupa la ciudad de Madrid y la ciudad de España con más rascacielos es Benidorm (Alicante).

La tendencia de construir grandes edificios en la ciudad de Barcelona comienza con los juegos olímpicos de 1992, cuando en Barcelona surgen dos grandes rascacielos modernos con 154 metros de altura. La construcción del hotel Arts y la torre Mapfre marcarían el inicio de la aparición de una serie de edificios modernos en Barcelona.

La gran mayoría de proyectos de edificios modernos en Barcelona estarán destinados al turismo. En la década de los 2000 se construyen grandes rascacielos, en los que se emplean las técnicas más modernas, con el empleo predominante del acero y el cristal. Los ejemplos más destacados son el hotel Melia Sky Barcelona (***Ilustración 54***) y el hotel W Barcelona (***Ilustración 55***) situado en la Barceloneta.

Ilustración 54. Melia Barcelona Sky (115 metros).



Fuente: <https://bit.ly/3oncQct>

Ilustración 55. Hotel W Barcelona (99 metros).



Fuente: <https://bit.ly/3ybSOWZ>

También surgen grandes rascacielos dispersos por Barcelona y Hospitalet de Llobregat para albergar grandes complejos de oficinas y sedes nacionales e internacionales. Algunos de ellos se han convertido en icono de la ciudad, como los que aparecen en la ***Ilustración 56*** y la ***Ilustración 57***.

Ilustración 56. Torre Glòries (144 metros).



Fuente: <https://bit.ly/3hyy71h>

Ilustración 57. Torre Diagonal Zero Zero (110 metros).



Autor: José Miguel Hernández Hernández, 2011.

Fuente: <https://bit.ly/3ykeVur>

5. - DISTRIBUCIÓN DE LOS HABITANTES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA CIUDAD.

Al mismo tiempo que las ciudades de Madrid, Barcelona y Málaga crecían urbanísticamente, crecían en el número de su población. Con el crecimiento urbano de las ciudades, aumentan el número de distritos en las ciudades.

La ciudad de Madrid tiene en la actualidad más de 3.250.000 habitantes, distribuidos en una serie de distritos. La ciudad de Madrid cuenta con un total de 21 distritos (**Ilustración 58**), con cinco distritos que superan los 200.000 habitantes. El más poblado es el distrito de Carabanchel con más de 250.000 habitantes. En la cara opuesta, nos encontramos que Barajas es el distrito con menor población, con algo de menos de 50.000 habitantes, debido a que en este distrito se encuentra el aeropuerto internacional Adolfo Suárez - Barajas. La mayor parte de los distritos de la ciudad tiene una población que varía entre los 110.000 y 180.000 habitantes. Ayuntamiento de Madrid (26/11/2020). <https://bit.ly/2SwPiGH>

Desde el siglo XIX, los distritos más poblados fueron el distrito Centro y el distrito de Salamanca, pero desde mediados del siglo XX, con la creación de nuevos barrios ocupados por familias inmigrantes, los distritos más periféricos ganan más población que los del centro. Las principales causas que hacen que la población de los distritos más céntricos pierdan año tras año población es el encarecimiento de la vivienda debido a la especulación inmobiliaria y a la terciarización del centro.

Ilustración 58. Ubicación y distribución de los 21 distritos de la ciudad de Madrid.



Fuente: <https://bit.ly/3v80yHH>

Madrid, es una de las ciudades que más turismo recibe de España, un turismo que crece año tras año desde la segunda mitad del siglo XX. La ciudad de Madrid alberga una gran cantidad de patrimonio arquitectónico, histórico y cultural, que junto al buen clima y la rica gastronomía, atrae a millones de visitantes. En 2019, la ciudad recibió a más de 10,4 millones de turistas. Anuario de Turismo (20/03/2020) Madrid Destino <https://bit.ly/3vVh4Kp>

Estos turistas visitan principalmente el distrito Centro, ya que es aquí donde se encuentran la mayoría de lugares y monumentos turísticos. Esto ha supuesto que en el centro de la ciudad, los edificios de viviendas se hayan rehabilitado para transformarse en grandes hoteles, centros comerciales y apartamentos turísticos, lo que ha contribuido a un “empuje forzoso” de la población del centro hacia los barrios periféricos.

Esto ha provocado que el centro de la ciudad de Madrid, se haya visto con un desarrollo de la terciarización de sus sectores económicos. Las principales arterias de la ciudad, se han llenado de grandes cadenas internacionales de tiendas de ropa, restaurantes y hoteles, dejando atrás negocios tradicionales que se localizaban en esta zona. Actualmente, calles como Preciados (*Ilustración 59*) o la Gran Vía, se han convertido en grandes calles comerciales y de ocio, donde los locales comerciales para ampliar su espacio han comprado pisos superiores al comercio o incluso edificios enteros para instalarse. En estas calles es habitual encontrar tiendas y restaurantes que ocupan varias plantas o incluso edificios completos.

Ilustración 59. *Calle de Preciados llena de personas y comercios.*



Nota. Autora Nerea San Esteban, 2019.

Fuente: <https://bit.ly/2Qqpb2Z>

El resto de actividades económicas de la ciudad, se localizan distribuidas en el resto de distritos de la ciudad. Por ejemplo, prácticamente toda la actividad financiera y de negocios se localiza en el paseo de la Castellana a su paso por el distrito de Chamartín. Sin embargo, otras actividades económicas que suponen una parte importante de la economía de la ciudad y el resto de la provincia, la localizamos en distritos como el de Vicálvaro, donde se localiza una desarrollada y variada industria, como podemos ver en la *Ilustración 60*.

Ilustración 60. *Polígono industrial en el distrito de Vicálvaro.*



Fuente: <https://bit.ly/3yh10Fo>

La ciudad de Barcelona cuenta actualmente con más de 1.650.000 habitantes, lo que la convierte en la segunda ciudad más poblada de España por detrás de Madrid. Su rápido crecimiento de población ha fomentado la expansión del urbanismo en el término municipal de la ciudad, ocupando una gran área de terreno. En la actualidad, la ciudad ocupa un total de 10 distritos. En la **Ilustración 61** podemos observar la ubicación en el territorio de los 10 distritos de la ciudad de Barcelona. Instituto de Estadística de Cataluña (27/01/2020). <https://bit.ly/3jlQJCU>

De los 10 distritos hablaremos de los más destacados. El distrito más poblado de Barcelona es el Exaample, que abarca el plan urbano trazado por Cerdá, con más de 265.000 habitantes, destacando barrios como el de la Sagrada Familia. El distrito más pequeño en extensión se corresponde con el de Ciutat Vella, con una población de algo más de 103.000 habitantes y que dentro de él se incluyen algunos de los barrios más conocidos de la ciudad, como el barrio Gótico, el Raval o la Barceloneta. También destacamos el distrito de Gracia, con más de 120.000 habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña (27/01/2020). <https://bit.ly/3jlQJCU>

Sant Martí es el segundo distrito con más población, con más de 238.000 habitantes. En este distrito encontramos barrios en plena expansión, debido a que se localiza en el litoral, destacando los barrios de la Villa Olímpica del Poblenou o Diagonal Mar. El distrito menos poblado es Les Corts con algo más de 80.000 habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña (27/01/2020). <https://bit.ly/3jlQJCU>

Ilustración 61. Ubicación y distribución de los 10 distritos de la ciudad de Barcelona.



Fuente: <https://bit.ly/3fnnCqU>

Al igual que ocurre con Madrid, el centro de la ciudad de Barcelona experimenta una terciarización de las actividades económicas. La ciudad de Barcelona rondó en 2019 la cifra de 12 millones de turistas (Montilla, P. 27/01/2020. La Vanguardia <https://bit.ly/3hgA6FI>), la mayoría internacionales, atraídos generalmente por el rico patrimonio histórico, monumental y cultural de la ciudad. Otros muchos son atraídos por el ocio, la playa o el buen clima. Barcelona alberga algunos de los monumentos más visitados de España, como la Sagrada Familia, la casa Batlló o el parque Guell.

La mayor parte de los turistas son internacionales, procedentes de diferentes partes del mundo (China, países nórdicos de Europa, Japón, Rusia, Estados Unidos...). Muchos de ellos lo hacen por vía aérea gracias a las buenas conexiones con el resto de ciudades importantes o bien por vía marítima, con la llegada de numerosos cruceros que llegan diariamente al puerto de Barcelona, donde desembarcan decenas de miles de turistas a diario, lo que genera grandes fuentes de ingresos, como podemos apreciar en la **Ilustración 62**.

Ilustración 62. *Cruceros realizando una escala en el puerto de Barcelona.*



Nota. Autor Ignasi Jorro, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3tU5Apy>

En el siglo XXI, el turismo ha superado en buena medida a la industria y a otros sectores económicos en la ciudad. Buena parte de la población trabaja en trabajos relacionados con el turismo, ya que Barcelona es una ciudad que recibe turistas en cualquier época del año, siendo la principal ciudad de España enfocada al turismo. El centro y las zonas costeras se han llenado de establecimientos dedicados al turismo (hoteles, centros comerciales, restaurantes, discotecas, museos...).

A pesar de la importancia del turismo, Barcelona es una ciudad con una gran tradición industrial, que a día de hoy se mantiene, con importantes industrias que emplean a buena parte de la población de Barcelona y municipios colindantes. En los distritos más alejados a la costa, por donde se sitúan las grandes vías de comunicación (carreteras, ferrocarril...),

encontramos grandes polígonos y parques empresariales (*Ilustración 63*). En algunas zonas de la ciudad, como la avenida Diagonal, encontramos numerosos complejos de oficinas y bancos, con grandes rascacielos que son el corazón financiero y de negocios de la ciudad.

Ilustración 63. *Polígono industrial en las inmediaciones del puerto de Barcelona.*



Fuente: <https://bit.ly/33RARiw>

En cuanto a la ciudad de Málaga, su población se sitúa actualmente cerca de los 575.000 habitantes, que se distribuyen en 10 distritos a lo largo de la ciudad (*Ilustración 64*). Dentro de los distritos más destacados, podemos hablar del distrito Centro, que cuenta con más de 80.000 habitantes y está compuesto por las zonas más comerciales y turísticas de la ciudad, como por ejemplo la Malagueta o el centro histórico. La población de este distrito comienza crecer desde el siglo XIX pero la tendencia cambia en la actualidad. Padrón de habitantes (31/12/2019) Ayuntamiento de Málaga <https://bit.ly/2SxdFE9>.

Ilustración 64. *Ubicación y distribución de los 10 distritos de la ciudad de Málaga.*



Fuente: <https://bit.ly/3fnZBEq>

El distrito más poblado de toda la ciudad lo encontramos al oeste del río Guadalmedina. Se trata del distrito de la carretera de Cádiz, con más de 115.000 habitantes, destacando barrios como la Luz o el Torcal. En cuanto al distrito menos poblado de la ciudad, nos encontramos con el distrito de Campanillas, con algo más de 18.000 habitantes. Padrón de habitantes (31/12/2019) Ayuntamiento de Málaga <https://bit.ly/2SxdFE9>.

Al igual que Madrid y Barcelona, en las últimas décadas esta observando el fenómeno de la terciarización de las actividades económicas en su centro histórico. Algunas zonas residenciales como la calle Marqués de Larios son ejemplos de este suceso. Surgieron como calles residenciales para la sociedad media-alta de la ciudad, pero en la actualidad, los edificios se han convertido en tiendas con varias plantas, hoteles y apartamentos turísticos. Esto ha provocado un encarecimiento de la vivienda en el centro de la ciudad, por lo que la población de este barrio sufre un “empuje forzoso”.

El turismo se ha consolidado como el sector económico que más ingresos genera en la ciudad desde el boom turístico de la Costa del Sol. Sectores como la construcción o la hostelería se han beneficiado del turismo que recibe la Costa del Sol. La ciudad de Málaga recibió en 2019 alrededor de 1,5 millones de turistas, que llegan a través del aeropuerto de la ciudad o bien por vía marítima, ya que al igual que en Barcelona, son varios los cruceros que hacen parada en el puerto de la ciudad. Marinetto, P. (03/01/2020) ABC Andalucía <https://bit.ly/3qxydsH>

La ciudad de Málaga también obtiene importantes ingresos con otros sectores económicos, como por ejemplo la industria o la agricultura. En las zonas más montañosas se practica un cultivo intensivo de frutos tropicales para su exportación. También encontramos importantes polígonos industriales, como el polígono del Guadalhorce.

6. DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE Y ESPACIOS PÚBLICOS.

Al mismo tiempo que se ha producido el crecimiento de la población y el crecimiento urbano de ciudades como Madrid, Barcelona o Málaga, la red de transporte y medios de transporte público han ido evolucionando. Hablaré sobre la evolución del transporte en Madrid, ya que es el ejemplo más significativo de este hecho.

En el caso de Madrid, en la última década del siglo XIX, las principales vías se equipaban con una extensa red de tranvías eléctricos que circulaban desde el centro de la ciudad hasta algunas zonas de los ensanches y nuevos barrios más periféricos. La línea más utilizada era la que comunicaba la Puerta del Sol con Cuatro Caminos. Estéticamente, los tranvías fueron cambiando y modernizándose con el paso de los años (*Ilustración 65*).

La red de tranvías se amplía desde principios del siglo XX hasta la década de 1950, alcanzando su mayor esplendor, con una red de tranvías próxima a los 200 kilómetros. Sin embargo, desde los años 50 comienza el auge automovilístico de la ciudad (*Ilustración 66*), llenándose las grandes avenidas y calles de coches y autobuses, que en ocasiones acarreaban grandes atascos y accidentes de tráfico, por lo que el uso de este transporte se fue reduciendo significativamente y sus coches y líneas quedaban obsoletas en comparación con otros medios de transporte como el metro o el autobús. Finalmente, en junio de 1972, desaparece la red de tranvías en la ciudad (Redacción Vía Libre, 2010). <https://bit.ly/3x2AJJX>

Ilustración 65. Tranvía de Madrid en 1920.



Nota. Autor desconocido, año 1920.

Fuente: <https://bit.ly/3fvsRt0>

Ilustración 66. Tranvía de Madrid en 1971.



Nota. Autor Frank Butts, año 1971.

Fuente: <https://bit.ly/3on52r8>

En parte, el responsable de que la red de tranvías de Madrid quedara obsoleta, se aplicaa la aparición de un nuevo transporte bajo el suelo de la ciudad, el **metro**. Se trata de una red de transporte metropolitano, cuya primera línea aparecía en el año 1919. Este transporte surge por la necesidad de poner fin al tráfico caótico de tranvías, carrozas y primeros vehículos a motor en el centro de la ciudad a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

La primera línea se inauguró en 1919, una línea que unía la Puerta del Sol con Cuatro Caminos. En sus inicios, el metro solo tenía una longitud inferior a 4 kilómetros y solamente 8 estaciones. Con el paso del tiempo se convertirá en el transporte público más utilizado de la ciudad. Su mayor desarrollo comienza en los años 70 cuando se amplía en gran medida su recorrido, llegando el metro a la mayor parte de los barrios de la ciudad. En la actualidad, cuanta con más de 300 estaciones y 12 líneas de metro, convirtiéndola en la tercera red ferroviaria metropolitana más extensa de Europa tras la de Londres y Moscú (*Ilustración 67*). También es una de las diez redes ferroviarias metropolitanas más extensas del mundo, El metro de Madrid cuenta con 294 kilómetros. Cano, L. (10/05/2021) ABC Madrid <https://bit.ly/3gYLZ4f>

Ilustración 67. Estación de metro Sol.



Fuente: <https://bit.ly/3byvFEn>

Otras de las grandes infraestructuras urbanas que se crean en Madrid a lo largo del siglo XX serán una serie de rondas que bordean la ciudad para aliviar el tráfico del centro. Actualmente, la ciudad cuenta con 5 anillos concéntricos que bordean la ciudad, que se han construido a lo largo de los años conforme ha ido creciendo la ciudad. Los más conocidos son la M-30, la M-40 y la M-50. La M-30 se trata de una red viaria con varios carriles que rodea a la denominada “**almendra central**”, esta se encuentra a unos 5 kilómetros aproximadamente desde el conocido como kilómetro cero de la Puerta del Sol (*Ilustración 68*).

Ilustración 68. Red de circunvalaciones y arterias viarias de la ciudad de Madrid.



Fuente: <https://bit.ly/3bxaFhp>

Otra de las grandes aportaciones en cuanto a transporte público en la ciudad de Madrid es la extensa red de ferrocarril que comunica la capital con los distintos municipios cercanos. Desde el siglo XIX, se han ido ampliando y mejorando las vías e instalaciones ferroviarias en la ciudad y su entorno. Será desde ese momento cuando se crean importantes estaciones ferroviarias, como la estación de Atocha o la estación de Chamartín. La estación de Atocha se ha convertido en la que más tránsito hay de viajeros de toda España, con alrededor de 100 millones de pasajeros al año. En esta estación encontramos trenes de alta velocidad (AVE), trenes de larga distancia, trenes de cercanías y la estación de metro.

En cuanto al transporte aéreo, la ciudad de Madrid cuenta con dos aeropuertos, el de Cuatro Vientos y el aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas. Este último aeropuerto es el más importante de toda España. Data de 1931, siendo uno de los primeros aeropuertos construidos en España. En los años 50, se construye una segunda terminal de pasajeros, que alcanza la cifra de medio millón de pasajeros. Será en los años 70 cuando este aeropuerto obtenga un gran desarrollo, debido al aumento de vuelos, destinos y pasajeros.

Ya en el año 2000, debido al intenso tráfico aéreo y volumen de pasajeros, se construyen nuevas pistas y una nueva terminal. En el año 2006 se lleva a cabo una importante ampliación del aeropuerto, con la construcción de la terminal 4, que se caracteriza por una arquitectura única. En el año 2018, por el aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas pasaron alrededor de 57,8 millones de pasajeros. (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, 2019). <https://bit.ly/3h0POBI>

7. - IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DEL DESARROLLO URBANO EN EL MEDIO NATURAL.

El crecimiento de las ciudades desde el siglo XIX lleva consigo una serie de consecuencias negativas a corto y a largo plazo. Las ciudades que más han experimentado las consecuencias positivas de este rápido crecimiento urbano han sido las grandes ciudades del país como Madrid o Barcelona. Madrid, seguida de Barcelona, son las dos ciudades que más arrastran las consecuencias negativas de su gran expansión urbana.

El principal problema medioambiental que presentan estas ciudades es la **contaminación del aire**. Este grave problema ambiental ha tomado fuerza desde los últimos años del siglo XX, acentuándose su gravedad en la década del 2010. En Madrid es habitual encontrar una nube densa de polución de tonos oscuro que cubre prácticamente todo el término municipal e incluso municipios colindantes, una contaminación que pone en peligro la salud de millones de personas, incrementándose año tras año los problemas de salud de la población, incrementándose el número de pacientes con problemas respiratorios y cierto tipo de enfermedades. Tal es la densa nube de contaminación, que a veces es imposible observar la ciudad desde un punto elevado, ya que la contaminación lo impide (*Ilustración 69*). La contaminación del aire en Madrid tiene como consecuencias negativas la muerte de miles de personas de forma prematura, una cifra que crece año tras año.

Ilustración 69. Nube de contaminación cubriendo toda la ciudad de Madrid.



Nota. Rebeca Álvarez, 2016.

Fuente: <https://bit.ly/3tZ8I3z>

Los principales causantes de esta nube de polución son las grandes toneladas de dióxido de carbono que se emiten a la atmósfera. La intensa utilización del transporte privado y público, la industria y el uso saturado de sistemas de climatización, son las principales causas de los altos niveles de dióxido de carbono y otras partículas contaminantes que se emiten a la atmósfera.

Los altos niveles de tráfico rodado por la ciudad son el principal factor de contaminación ambiental. Se calcula que aproximadamente circulan alrededor de 2,5 millones de vehículos por Madrid y su área metropolitana. También, el intenso tráfico aéreo de la ciudad de Madrid con cientos de vuelos comerciales diarios nacionales e internacionales desde el aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid Barajas, es el responsable de la contaminación del aire en la capital y alrededores. Fraile, O. (18/05/2011) 20 Minutos <https://bit.ly/3hbwFQV>.

A finales del 2018, el ayuntamiento de Madrid plantea un plan para la redistribución del tráfico en la zona centro, al que se le llama **Madrid Central** (*Ilustración 70*). Con este plan, se establecen una serie de normas y requisitos para circular con vehículos a motor por el centro de la ciudad. La zona más céntrica de la ciudad, mantiene restricciones al tráfico, lo que favorecerá al peatón, al transporte público, a la bicicleta o al uso de vehículos sostenibles. Este plan ha contribuido a aliviar el tráfico en calles como la Gran Vía y a reducir los niveles de contaminación ambiental del aire. Además, la peatonalización de varias calles del centro y la reforma urbana llevada a cabo en la Gran Vía con la ampliación de las aceras y la reducción de carriles viarios, ha fomentado la concienciación de la población a utilizar el transporte público (metro, autobuses...).

Ilustración 70. Área restringida al tráfico con el plan Madrid Central.



Nota. Autora Noelia López, 2018.

Fuente: <https://bit.ly/3fph3bu>

En cuanto a Barcelona, se trata de una ciudad que junto a su extensa área metropolitana, soporta diariamente una gran circulación de tráfico rodado. Diariamente, circulan alrededor de 1,2 millones de vehículos a motor por toda la ciudad, principalmente por sus rondas principales y avenidas y calles del Eixample (Subirana, J. 18/08/2018, Metropoli <https://bit.ly/3jhp3iq>). La ciudad de Barcelona, junto a Madrid, es una de las más contaminadas de España y de Europa. Madrid presenta mayores índices de contaminación debido a que es una ciudad más poblada y a su posición geográfica, que hace efecto de encajonamiento de la contaminación al estar rodeada de zonas más elevadas.

A pesar de que Barcelona es una ciudad situada en el litoral, en ocasiones también es habitual encontrar una densa nube de polución que cubre toda la ciudad, sobre todo en periodos de escasas precipitaciones. En Málaga, los niveles de contaminación no son alarmantes. Sin embargo, el crecimiento urbanístico de Málaga y la Costa del Sol ha provocado un cambio en el paisaje, desapareciendo zonas verdes y parajes naturales de alto valor ecológico, a la vez de la alteración del hábitat de especies de la zona.

8. EXPECTATIVAS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO DE CARA AL FUTURO.

Conforme el paso del tiempo, la ciudad debe adaptarse y evolucionar teniendo en cuenta las necesidades de la población. No es posible conocer al 100% como cambiarán las principales ciudades españolas dentro de 30 o 40 años. Pero sin duda, la tecnología, las innovaciones arquitectónicas o la economía, influirán en menor o mayor grado en el desarrollo urbanístico de las ciudades en un futuro no muy lejano. En el caso de Madrid, la ciudad desde la última década, esta preparando y estudiando planes urbanísticos con proyección para el crecimiento de la ciudad en los próximos años.

El plan urbano de carácter futuro más ambicioso en la capital es el desarrollo de Madrid Nuevo Norte (*Ilustración 71*). Se trata de un proyecto de planificación urbana para el crecimiento de Madrid en las próximas décadas. La zona elegida es Chamartín, en la zona próxima a donde se localizan las cuatro torres de cristal, entorno al paseo de la Castellana. Este plan recoge la creación de un gran centro financiero y de negocios, con grandes rascacielos. También recoge la creación de más de 10.000 viviendas de distinto tamaño, además de una remodelación del entorno urbano y sistemas de transporte público.

Ilustración 71. *Recreación del plan Madrid Nuevo Norte.*

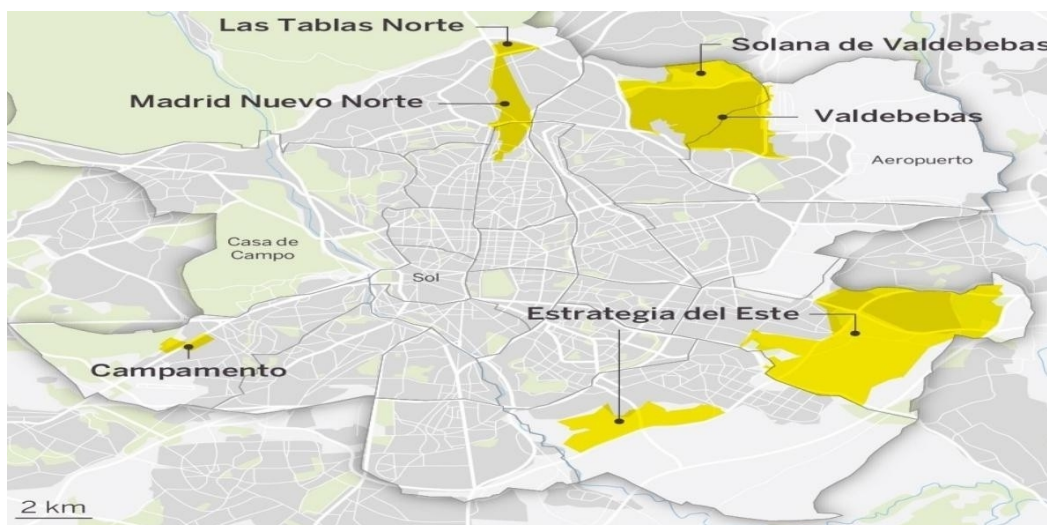


Fuente: <https://bit.ly/2SUP8sl>

A continuación dejaré un enlace para ver un vídeo explicativo del proyecto urbano de Madrid Nuevo Norte. Título del vídeo: Descripción del proyecto Madrid Nuevo Norte. Enlace: <https://bit.ly/35XLnp0> (Distrito Castellana Norte, 2019). <https://bit.ly/3x1opJO>

También en la capital de España, hay ciertos proyectos urbanísticos previstos para los años próximo, presentando algunos de ellos una gran complejidad urbanística (**Ilustración 72**). Uno de los más destacados será el desarrollo urbano del Sureste de la capital. En esta zona se realizarán continuas transformaciones urbanas para albergar finalmente más de 100.000 viviendas, muchas de ellas viviendas de protección oficial. Dentro de este proyecto del Sureste, la zona de los Cerros y Valdecarros, serán las que experimenten una mayor transformación urbana de su entorno. Además, para aliviar y reducir los efectos de la contaminación ambiental, se pretende crear varias zonas verdes a lo largo de la ciudad.

Ilustración 72. *Principales planes urbanísticos de Madrid para los próximos años.*



Fuente: Ayuntamiento de Madrid. EL PAÍS

Fuente: <https://bit.ly/3tXqr1K>

Como hemos visto, los principales proyectos urbanos para las próximas décadas se localizan en la capital. Sin embargo, en ciudades como Barcelona y Málaga también se realizan estudios y planes urbanísticos a menor escala que los realizados en Madrid para las décadas próximas.

En el caso de Barcelona, debido a la falta de espacio urbanizable en el término municipal de Barcelona, los planes urbanísticos de desarrollo para el futuro se enfocan en el crecimiento sostenible del área metropolitana de Barcelona, lo que supondrá un crecimiento de las ciudades y municipios de su área de influencia, como por ejemplo Hospitalet de Llobregat, Badalona o Sabadell. Además, se estudian planes de peatonalización de algunas calles y avenidas del centro de la ciudad, favoreciendo al peatón y al transporte urbano.

En cuanto a la ciudad de Málaga, actualmente no hay grandes proyectos urbanísticos como en Madrid, aunque existen pequeños planes urbanísticos de creación de áreas residenciales y espacios verdes, además de la remodelación de muchas calles y avenidas para ampliar el espacio disponible para los peatones. Para los próximos años se pretenden urbanizar ciertas zonas para enfocarlas al turismo, con la creación de urbanizaciones residenciales cercanas al mar.

9.- CONCLUSIONES.

Con la realización de este trabajo fin de grado, hemos podido establecer una serie de conclusiones entorno al estudio geográfico y urbano de las principales ciudades españolas objeto de estudio, Madrid, Barcelona y Málaga. El estudio de investigación nos ha permitido comprender porque ciudades como Madrid o Barcelona han experimentado un crecimiento demográfico, económico y urbano tan grande desde el siglo XIX. A su vez, también hemos podido comprobar como la riqueza de la población se refleja en el urbanismo de la ciudad, un ejemplo claro de ello es la alta sociedad del siglo XIX y principios del XX.

Al inicio de este trabajo de investigación hemos marcado una serie de objetivos, de los cuales prácticamente todos se han cumplido, debido a la gran cantidad de referencias bibliográficas que se han consultado (libros, enciclopedias, periódicos, portales web...). Con la profunda investigación en fuentes bibliográficas que se ha realizado, hemos podido dar

respuesta a dudas y preguntas que antes se tenían, como por ejemplo dar una explicación precisa sobre el origen del plano urbano de las ciudades de Madrid, Barcelona y Málaga, exponiendo los factores sociales o económicos que llevaron a la realización de grandes ensanches en estas tres ciudades.

A su vez, también hemos logrado comprender y relacionar dos factores muy importantes en estas tres ciudades, por un lado el desarrollo económico que experimentaron desde mediados del siglo XIX gracias al fenómeno histórico que se conoce como revolución industrial, y por otro lado, el desarrollo urbanístico que experimentan estas tres ciudades repartidas a lo largo del territorio peninsular. El creciente desarrollo industrial fue el causante en buena medida de la puesta en marcha de grandes ensanches y proyectos urbanísticos.

Gracias a la consulta de numerosas fuentes bibliográficas y numerosos portales web donde se recogen numerosas críticas realizadas por autores de prestigio y por periodistas de gran proyección profesional, hemos podido determinar y analizar el comportamiento urbano que las ciudades han experimentado con el paso del tiempo, además de opinar sobre aquellos aspectos positivos y negativos que ha traído consigo el desarrollo de estas grandes ciudades.

Como conclusión, podemos decir que las ciudades cambian con el paso del tiempo, es decir, no conservan la misma estructura urbana o la misma arquitectura con el paso de los años. Es evidente que el tiempo juega un papel fundamental en la ciudad, y que la arquitectura y el urbanismo se han sabido adaptar a lo largo del tiempo.

Cada ciudad presenta sus particularidades urbanas y arquitectónicas, y desde mi opinión, son esas particularidades las que hacen que cada ciudad sea única y diferente al resto. Pienso que esas particularidades que encontramos tanto en el trazado de calles como en la arquitectura de los edificios y monumentos históricos de la ciudad, son en cierto modo responsables del desarrollo en mayor o menor grado de ciertas actividades económicas, como el turismo. Hay ciudades que han sabido reinventarse y aprovecharse de su urbanismo, mientras que hay ciudades que no aprovechan esa oportunidad.

Pensamos que existe la posibilidad de que aquellos interesados o interesadas en el urbanismo y sus vertientes, continúen profundizando en esta temática, incluso llegando a investigar y trabajar con otras ciudades de España que presenten casos similares, incluso poder profundizar en el análisis de ciudades Europeas o de otros continentes.

10.- REFERENCIAS.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (2019). Pasajeros aeropuerto de Barajas, Madrid. <https://bit.ly/3h0P0Bl>

Anuario de Turismo (20/03/2020) Madrid Destino <https://bit.ly/3vVh4Kp>

Ayuntamiento de Madrid (26/11/2020). Distritos en cifras, información de barrios. <https://bit.ly/2SwPiGH>

Ayuntamiento de Barcelona (1959) Plan comarcal de ordenación urbana de Barcelona: normas, ley y reglamento. Barcelona. <https://bit.ly/3x4Tv3d>

Borja, J., Muxí, Z., Cenicacelaya, J., Leira, E., Leguina, J. (2009). Urbanismo en el siglo XXI. Ediciones UPC.

Cano, L. (28/03/2019) Población de las ciudades españolas. ABC <https://bit.ly/3zX0Cww>

Cano, L. (10/05/2021). Cien curiosidades que debes conocer en el centenario del metro de Madrid. ABC Madrid <https://bit.ly/3gYLZ4f>

Carrera, J. (1961). *La economía de Cataluña en el siglo XIX*. Bosch.

Casalins, R. (2020) Rutas con Historia. <https://bit.ly/3qpm4pH>

Castelao, J., Criado, A., Jalvo, J. (2020). La crisis del modelo urbanístico actual. Hacia el urbanismo del siglo XXI. El Consultor de los Ayuntamientos.

Castro, C. (1860). Memoria descriptiva del ante-proyecto de ensanche de Madrid formado por el Carlos Maria de Castro. Madrid.

Castro, C., Bonet, A. (1978) Plan Castro. Colegio Oficial de Arquitectos, Servicio de Información y Publicaciones, D.L. 1978

Cerdá, I. (1991). Teoría de la construcción de las ciudades. Ministerio para las Administraciones Públicas.

Censo de población (1857), Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://bit.ly/360ByqS>

Censo de población (1930) Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://bit.ly/2U4IrVm>

Censo de la población de España en 1950 (31/12/1950) Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://n9.cl/xhmu0>

Censo de la población de España en 1981 (31/12/1981) Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://n9.cl/he7xc>

Censo de la población de España en 1991 (31/12/1991) Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://bit.ly/3zJXQuq>

Cirici-Pellicer, A. (1952). La Sagrada Familia de Antonio Gaudí. Omega.

Descripción del proyecto Madrid Nuevo Norte. Enlace: <https://bit.ly/35XLnpo> (Distrito Castellana Norte, 2019). <https://bit.ly/3x1opJO>

Duque, K., (06/12/2010) Clásicos de arquitectura: Casa Batlló/Antonio Gaudí <https://bit.ly/3gYZsZY>

Erdozáin, P., Mikelarena, F. (1996). Algunas consideraciones acerca de la evolución de la población rural en España en el siglo XIX. Sociedad Española de Historia Agraria (SEHA) <https://bit.ly/3w1g5IL>

Estévez, A., Gaudí, A. (2011). Arquitectura de Gaudí. Editorial Tikal. Estrada, J. (19/10/2019) Algunas curiosidades que no conocías sobre las 4 torres. *Revista Placet* <https://bit.ly/3jkyVI0>

Fernández, C., González, I., Morán, N. (2010) La singularidad de la Gran Vía en la centralidad madrileña. Procesos de homogeneización y resistencia. Colegio de Arquitectura de Madrid.

<https://bit.ly/3zQCD22>

Fidel, E. (14/10/2010) Urban Idade, Memoria de las Redes Urbanas. Ensanche de Madrid.

Fraile, O. (18/05/2011) Cada día circulan por Madrid casi dos millones y medio de coches, un 5% menos que en 2006. *20 Minutos* <https://bit.ly/3hbwFQV>

García, A. (19/09/2019) La evolución de la Sagrada Familia. *El País* <https://bit.ly/2T8VepA>

García, F. (2020). Forma urbana en la construcción de la periferia de Málaga, Murcia y Valladolid a lo largo del siglo XX. Editorial Universidad de Sevilla.

Instituto de Estadística de Cataluña (27/01/2020). Distribución de los habitantes por distritos <https://bit.ly/3jlQJCU>

Llorente, A. (30/08/2017) El Paseo del Prado: el Despotismo Ilustrado en forma de Paseo (Primera parte). *Espacio Madrid*. <https://bit.ly/3qmMsR1>

Marinetto, P. (03/01/2020) Málaga cierra 2019 con las mejores cifras turísticas desde que hay registros. *ABC Andalucía* <https://bit.ly/3qxydsH>

Martorell, V., Florensa, A., Martorell Otzet, V. (1970). Historia del urbanismo en Barcelona ; del Plan Cerda al Area Metropolitana. Editorial Labor.

Mas, R. (1982). El barrio de Salamanca. Instituto de Estudios de Administración Local.

Molloy, J. (16/07/2013) Clásicos de arquitectura: Casa Milà/ Antonio Gaudí. <https://bit.ly/3h7Ty7M>

Montilla, P. (27/01/2020). Barcelona recibió el año pasado cerca de 12 millones de visitantes. *La Vanguardia* <https://bit.ly/3hgA6FI>

Montoliú, P. (23/03/2015) Torre Picasso: el “World Trade Center” madrileño. *Madridiario*.

<https://bit.ly/3xOBmGM>

Moreno, J. (16/07/2009). 40 años del edificio Colón. *Naucher.Blogspot.com*
<https://bit.ly/3vYcRWA>

Padrón de habitantes (31/12/2019) Ayuntamiento de Málaga <https://bit.ly/2SxdFE9>.

Plan General de Ordenación Urbana (1983) Observatorio de Medio Ambiente Urbano (OMAU)
Ayuntamiento de Málaga. <https://bit.ly/3xa1b4x>.

Ramos, C. (2016). Construyendo la modernidad. Universitat de Lleida.
<https://bit.ly/3hi2h7g>

Redacción Vía Libre (2010). Historia tranvías de Madrid. <https://bit.ly/3x2AJJX>

Resumen general de la población de España (31/12/1900) Instituto Nacional de Estadística (INE).
<https://n9.cl/e2nt>

Rocha, O., Muñoz, R. (2009). Madrid modernista. Editorial Tébar Flores.

Rodrigo, B. (10/02/2019) La nueva imagen de Torre Europa, el rascacielos “más inteligente” de España. *ABC*. <https://bit.ly/2UDX2Y5>

Rodríguez, P. (16/08/2018) La Rambla se replantea el futuro mientras supera el atentado del 17A. *elDiario.es* <https://bit.ly/2UDDMKp>

Rubio, A. (2003). Málaga. De ciudad a metrópolis. Editorial Asociación Provincial
de Constructores y Promotores.

Sanchez, A., San Martín, F., Olmedo, M. (2006) Apuntes sobre el pasado y el futuro del
urbanismo malagueño. <https://bit.ly/3qmyjDn>

Sánchez, J. (2000). Instalaciones de transporte. Fundación Escuela de la Edificación.
<https://bit.ly/3xXGCYI>

Sebastiá, J. (2010) Luces y sombras del urbanismo de Barcelona. Editorial UOC.

<https://bit.ly/3Aa3sys>

Serrano, J. (1998) Crecimiento de la población urbana española y complejidad del modelo de organización de su red urbana. Interpretación de los cambios producidos durante los últimos decenios. Universidad de Murcia. <https://bit.ly/3hgSput>

Serrano, M. (enero 1991) La ciudad percibida. Murallas y ensanches desde las guías urbanas del siglo XIX. Cuadernos Críticos de Geografía Humana. <https://bit.ly/2SrEJok>

Sevillano, L.; Ballesteros, M.; Anguera, I. (24/07/2017) Barcelona, antes y después de los Juegos Olímpicos. *El Independiente*. <https://bit.ly/2T0ccpW>

Subirana, J. (18/08/2018) Barcelona se acerca al millón de vehículos... pero nunca lo supera. *Metropoli* <https://bit.ly/3jhp3iq>

Solá, I.; Bofill, E., fot.; Puigdefàbregas, R., fot. (1992) Arquitectura modernista: fin de siglo en Barcelona. D. L. <https://bit.ly/3jlysW2>

Urteaga, L., Nadal, F. (2017). *Historia de la cartografía urbana en España*. Centro Nacional de Información Geográfica.