



**Rafael Mas Hernández**

## **Periferias urbanas y nuevas formas espaciales**

Las nuevas periferias urbanas no son precisamente un terreno en el que la unanimidad de criterios sea muy fuerte, a juzgar por el abanico de términos empleados para su análisis. Espigando entre los trabajos científicos no es difícil hallar una mezcla de denominaciones que puede conducir con facilidad a una notable confusión.

De entrada, los términos utilizados en la explicación de la ciudad en etapas anteriores, tales como extrarradio o arrabal se hallan en franco desuso, y quedan limitadas a la identificación de tramas generadas en la expansión histórica de la ciudad, nunca después de la Guerra Civil. Y las expresiones de tipo posicional, como inmediaciones, afueras o áreas próximas tampoco abundan. Una excepción notable a la pérdida del uso de términos tradicionales es el caso de alfoz. Ya en 1983 se utiliza para dar título a una revista madrileña preocupada por el Área metropolitana de Madrid, publicación que ha logrado cumplir diez años de existencia. Más tarde, el término de alfoz ha sido reivindicado como sinónimo de espacio periurbano, de todo él en su conjunto, en una clara reivindicación de un concepto muy utilizado por Manuel de Terán (López Trigal, 1987, 20). Sin embargo, proliferan muchas otras denominaciones de las periferias, términos muchas veces asimilados desde la bibliografía urbanística internacional y que presentan no pocos problemas de comprensión y de adaptación a nuestra lengua. Un breve intento de sistematización quizás no sobre en esta presentación general.

Una doble segmentación de la realidad urbana puede ser procedente de cara a esa clarificación. Por un lado, los procesos de crecimiento urbano y de

difusión urbana tienden a ser objeto de denominaciones propias propuestas como categorías y que tienen un amplio uso, en tanto que los territorios concretos, las áreas urbanas, adquieren nombres distintos de acuerdo a criterios propios. Nombres de procesos y nombres de áreas, pues. Por otro lado, las diferencias existentes en las ciudades de acuerdo a su tamaño son muy sustantivas, tanto que aconsejan una segmentación interna por este motivo.

Vayamos primero al territorio, a las áreas urbanas.

Comenzando por los mayores núcleos, la denominación de Área metropolitana ha tenido un éxito indudable, gracias seguramente a su carácter administrativo y a estar basada en unos datos cuantificables desde el momento de su diseño inicial. El concepto no es nada equívoco: la ciudad central está rodeada por un área metropolitana, cuyos centros más dependientes han recibido la denominación de ciudades-dormitorio. Cuando la delimitación administrativa se ha quedado pequeña ante el proceso de expansión territorial se ha acuñado el término de área metropolitana funcional, y cuando la intensidad de los fenómenos adquiere ritmos distintos se ha tendido a hablar de coronas metropolitanas, ordenadas por su distancia al núcleo central, más escasa en la primera corona y mayor en la segunda. Para Barcelona ha sido muy común deslindar entre las periferias metropolitanas, atendiendo a antiguas divisiones territoriales derivadas del planeamiento, generalizándose el concepto de región metropolitana para la parte más lejana del área.

En las mayores regiones urbanas del país, los problemas terminológicos se agudizan cuando acaba el territorio de las áreas metropolitanas. Un buen número de autores coincide en señalar que fuera de las áreas metropolitanas el fenómeno periurbano es acusado; afecta a la denominada «trama rural de la industrialización difusa» (Ortega, 1990), que se ubica en la «periferia provincial de las mayores ciudades de nuestro país o incluso en las provincias aledañas, como las de Segovia, Toledo y Cuenca para el caso de Madrid» (Fernández, A., 1993, 325). No estaría de más incluir aquí a alguna provincia catalana, como Tarragona.

De hecho, el límite provincial se ha visto superado en parte de los elementos característicos de las áreas periurbanas, al margen de la industria, como pueden ser la segunda residencia o una intensa movilidad poblacional diaria. Es por ello que algunos autores insisten en la forma emergente de la «urbanización diluida» que se desparrama «por el territorio en torno a núcleos más densos». Esta nueva pieza urbana no es otra que la spread city, traducida alguna vez como «ciudad galáctica» y consistente en «nuevas piezas territoriales de dominante residencial difusa» (Valenzuela, 1988-89, 177-8.)

Las ciudades sin área metropolitana parecen tener un deslinde más claro si seguimos el criterio seguido con firmeza por un grupo de autores. La formulación de las categorías se hace explícita en un trabajo sobre la ciudad de Valladolid y luego se generaliza a otras ciudades. Frente a la ciudad compacta existe un espacio periurbano general, que de acuerdo a la intensidad y naturaleza de los fenómenos territoriales en ella registrados se divide en dos partes diferenciadas: un área suburbana, inmediata a la ciudad, con procesos de consumo de suelo muy intensos y un marcado carácter urbanizado, frente a un área periurbana, más lejana, con

menor presión urbana y con menor consumo de espacio, cuyos usos urbanos dominantes son la segunda residencia y los espacios de ocio. Para la ciudad de Valladolid en 1985 incluso se aventuraban unos límites ciertos: a unos 8 ó 10 kilómetros del frente de urbanización acaba el área suburbana para dejar paso al área periurbana, que a su vez tiene un radio variable, entre 20 y 40 kilómetros (González, 1985).

El contraste entre un área suburbana más cercana a la ciudad, frente a un área periurbana más distante es seguido por bastantes autores (Cabero, 1996, Delgado/García, 1995, López Trigal, 1987). En lo que se podría llamar la periferia inmediata, el área suburbana es la de formación más antigua, que incluye los antiguos arrabales, los primeros suburbios y polígonos, los bordes, extremos y orillas de la ciudad, alcanzando inclusive a algunos municipios vecinos de la ciudad central. En la periferia lejana, el área periurbana recoge las formas de urbanización difusa que están transformando el mundo rural.

El esquema es claro y eficaz, pero quizás se preste a equívoco en la denominación de área suburbana, aquí pegada a la ciudad, mientras en los territorios metropolitanos el término parece evocar ámbitos más lejanos. Así, en el área metropolitana madrileña referencias a la mancha de vivienda suburbana, por ejemplo, parecen involucrar a la totalidad del espacio periurbano, y no sólo a su corona más interior. Sin duda perturba el doble sentido del término suburbio, responsable del adjetivo: entre nosotros tiene un claro componente peyorativo y se asocia casi siempre a tramas edificadas marginales y de escasa calidad -las iniciales del área suburbana-, mientras que en el ámbito anglosajón el suburb recrea por lo usual unos espacios de residencia unifamiliar de una cierta calidad. La pujanza de la literatura anglosajona y la propia difusión de tramas de residencia unifamiliar de calidad en nuestras periferias coinciden en socavar progresivamente la acepción española del término. Quizás la referencia a las periferias cercanas y lejanas fuera una solución al problema, aunque muy prosaica, ciertamente.

Como se aprecia, los criterios para diferenciar las distintas periferias son de tipo administrativo en los mayores núcleos y más intuitivos en las ciudades pequeñas. En general, los datos de crecimiento poblacional son muy utilizados para fijar las aureolas de crecimiento, lo mismo que los desplazamientos laborales diarios son muy eficaces para evaluar el funcionamiento interno de las regiones metropolitanas. En este sentido, la relación existente, y su evolución temporal, entre la población residente y la población empleada de cada una de las zonas urbanas, proporciona unos resultados bastante ilustrativos (Massot/Orfeuill, 1995).

Dentro de las áreas urbanas, merecen consideración especial los núcleos urbanos. En los diferentes estudios acerca de jerarquía urbana, hay bastantes elementos de coincidencia en lo referente a las denominaciones, no así en los criterios seguidos para su delimitación. Parece claro el acuerdo en denominar metrópolis a las mayores ciudades del país; Madrid y Barcelona siempre tienen el carácter de metrópolis nacionales, condición que algunos discuten para Valencia, según el umbral se coloque en el medio millón de habitantes o en una cifra mayor. El segundo escalón urbano es el de las metrópolis regionales, en el que sólo se engloba a Sevilla, Zaragoza, Málaga y Bilbao, utilizando un criterio demográfico (Campesino,

1995), y se amplía a otras siete ciudades empleando como factor discriminador la cuota de mercado estimada para cada ciudad (López Trigal, 1995).

Por debajo de las metrópolis ya no hay consenso. López Trigal considera la categoría de capitales subregionales, incluyendo a 31 ciudades, por encima de las ciudades medias y de las ciudades pequeñas, mientras que Campesino, que sigue en esto a Precedo, no contempla esta categoría intercalada y pasa directamente de las metrópolis regionales a las ciudades medias. Los criterios de asignación entre ciudades medias y ciudades pequeñas no son uniformes entre estos dos autores, ni entre otros, que analizan grandes regiones urbanas (Delgado/García, 1995). El umbral más socorrido, el poblacional, que utiliza Campesino, establece un mínimo de 150.000 habitantes para la pequeña ciudad, 250.000 para la ciudad media y 500.000 para la metrópoli regional.

Pasemos ahora a los procesos. Los procesos están más sistematizados, pues se han hecho reflexiones desde otras perspectivas, como la agraria o la industrial. Los efectos de la fuerte expansión contemporánea, que afecta a unas periferias cada vez más lejanas, se manifiestan en denominaciones diferentes. Como se ha señalado, «si nos situamos en la óptica rural esta urbanización destructora se llama rururbanización y luego generalmente periurbanización; si nos colocamos desde un punto de vista urbano, se habla de exurbanización o de contraurbanización.» (Barrere, 1990).

En realidad, han tenido bastante aceptación las cuatro fases del proceso que enunció Klaasen en el año 1981. Una primera etapa es la urbanización, en la cual la ciudad central aglutina población y recursos. Una segunda fase es la suburbanización, marcada por un descenso demográfico de la ciudad central y un aumento del papel de las periferias. En tercer lugar figura la desurbanización, también llamada contraurbanización, consistente en un «decrecimiento de las zonas metropolitanas en beneficio de las zonas rurales colindantes o de ciudades medias más alejadas». El último de los períodos es la reurbanización, al que se llega cuando se revitaliza en términos de actividad y empleo el centro de la ciudad (Valenzuela, 1988-89). Todos estos neologismos son profusamente utilizados en la literatura geográfica española, aunque en muchas ciudades de tamaño reducido no se haya superado todavía la primera fase. En alguna área metropolitana, sin embargo, algunos autores creen reconocer ya atisbos, en términos de crecimiento relativo, de la tercera etapa.

Tras este breve repaso terminológico, creemos llegado el momento de pasar al análisis del contenido de las nuevas periferias.

## I. Las nuevas periferias en España

Ya son muchas las reflexiones de orden general existentes sobre la evolución reciente de la ciudad española y más concretamente sobre las zonas de su crecimiento periférico. Entre ellas destacan las de los especialistas, como son las varias de Valenzuela, o la de García Manrique.

Nuestro propósito es muy sencillo, el de realizar un encuadre general del fenómeno, reparando en los aspectos territoriales más evidentes, apoyándonos en los usos del suelo, en el plano o en las formas urbanas más llamativas. Una glosa terminológica y unas referencias generales sociales y demográficas enmarcan esta reflexión territorial.

Por todo ello, quisiéramos partir aquí de una visión, suponemos que bastante intuitiva, realizada por Rafael Moneo en el año 1982. Puesto a interpretar la evolución de la ciudad española entre 1950 y 1980, es relevante que se incline por analizar los cambios físicos de la ciudad, confiando en ellos como clave interpretativa del proceso; ello implica, es claro, una toma de partido por la morfología urbana, a la que tan propensos somos algunos geógrafos. Moneo basa su análisis en la comparación de fotografías aéreas de diferente fecha y en algunos casos recurre incluso a la observación de los contornos urbanos desde el avión. Muchas de las observaciones de Moneo son pertinentes para el asunto que nos ocupa. En concreto, cuando señala:

1. La «aparición de operaciones infraestructurales de gran escala, la mayor parte de las veces relacionadas con el sistema viario dada la creciente importancia del automóvil y que, por lo general, se resuelve en cinturones y variantes, de más a menos envergadura según las circunstancias, pero que, en todo caso, han afectado de manera decisiva y no siempre controlada a la ciudad, hipotecando su desarrollo futuro».

2. La «construcción de edificios institucionales, sobre todo escuelas y hospitales, en los extrarradios, que se incorporan a la ciudad con irrespetuosa autonomía...».

3. La «formación de áreas industriales indiscriminadas sobre las vías de acceso a las ciudades».

y 4. La «proliferación en las inmediaciones de las grandes ciudades, como consecuencia de la aparente facilidad de los desplazamientos que ha traído consigo la civilización del automóvil, de áreas de segunda residencia a modo de ciudad jardín», de las que pronostica que «su incidencia sobre el paisaje y sobre la estructura misma de la ciudad va a ser de mucho más alcance del que pensaban tanto quienes las proyectaron como quienes las legitimaron» (Moneo, 1982).

Esas constataciones sirven también para acotar temporalmente la evolución reciente de las nuevas periferias, por lo que volveremos a ellas después (vid. III). Los cambios que se evidencian hoy y no señalaba Moneo tenían poco o nulo desarrollo hacia 1980, erigiéndose pues en las modificaciones más recientes.

## II. Los cambios morfológicos representativos de los últimos veinte años

Comparando la situación descrita en 1980 con la actual, hay algunos hechos que resultan casi exclusivos del devenir reciente de la ciudad. Las antiguas periferias degradadas y suburbanas mejoran mucho en su calidad edificatoria, mientras que en el avance de la mancha urbana aparece una

trama largo tiempo pretendida en nuestras ciudades, la edificación unifamiliar. Por fin, respondiendo a los nuevos ritmos de vida, la plétora de nuevas formas comerciales en los bordes de las aglomeraciones resulta apabullante. Veamos estas tres circunstancias con algún detalle.

## 1. La remodelación de las periferias internas

Hasta 1975 era una nota clara la presencia en las ciudades españolas de dos tejidos periféricos de vivienda de baja calidad: las barriadas de autoconstrucción y los polígonos de vivienda pública. En ambos casos se ha notado el paso del tiempo, y para bien.

Los barrios de urbanización marginal han tenido en la península un fuerte proceso de remodelación interna, casi siempre autóctona, que dificulta hoy el reconocimiento en ellas de las características iniciales. El cambio ha venido de la mano del aumento del volumen construido, inducido por las ordenanzas, hasta un horizonte común de 3 ó 4 plantas. El proceso de cambio ha contado con el indudable beneficio del aumento de precio del suelo, que ha quedado por lo general en manos de los primeros usuarios de las barriadas, que han podido realizar también su plusvalía. Las nuevas construcciones son casi siempre residencias, de tono popular o medio, pero de una calidad constructiva incomparablemente mayor que los edificios a los que sustituyen. De un modo evidente, esta transformación puede simbolizar el cambio social y económico del país, en el que ya no se puede decir que sus ciudades están rodeadas de suburbios tercermundistas. Este cambio, trascendental, es comprobable en la mayor parte de las ciudades. Espacios que habían llegado a ser simbólicos en los medios universitarios, por la existencia de publicaciones científicas, como puedan ser el barrio de los Pajarillos Altos de Valladolid, las parcelaciones de la Bassa en Badalona o el barrio Schammann en Las Palmas, se hallan muy transformados: conviviendo las construcciones originales con las modernas, o totalmente sustituidas por éstas.

Este proceso general de remodelación del suburbio ha contado con el beneplácito del planeamiento, que, por lo general, ha legalizado las parcelaciones suburbanas, confiriéndoles además una calificación de residencial intensiva. Si sólo esta circunstancia ya dice mucho acerca de la planificación urbana y su relación con la política de hechos consumados en nuestro país, algunos matices de detalle dentro del panorama estatal también dan que pensar. Nos referimos en concreto a la conversión de algunos suburbios en barriadas jardín y al proceso de remodelación suburbial en Madrid.

En efecto, en algunas ocasiones, coincidiendo con una escasa densificación del suburbio inicial y su localización cercana a áreas cotizadas, el suburbio ha podido ser reconducido hacia la trama de vivienda unifamiliar, exenta, en hilera o adosada. Es lo que ha ocurrido en la barcelonesa barriada de C'an Caralleu, ubicada en el tramo occidental de la Sierra de Collçerola, y cercana por lo tanto al sector de mayores precios residenciales de la ciudad. Y en el sector nordeste del área metropolitana de Madrid también se halla algún caso, como Corralejos (Canosa, 1995,

212). Cabe recordar que este cambio no es demasiado extraño, si se tiene en cuenta que ya en el pasado algunas barriadas jardín de comienzos de siglo se habían acabado proletarizando, al menos en las ciudades de Madrid y Barcelona. Encontramos aquí, por lo tanto, otro ejemplo de la importancia que tiene la producción inicial del suelo urbano, sin que la modalidad primitiva sea lo decisivo, pues la propia ciudad se encarga luego de ir reinterpretando el papel que a cada pieza de la ciudad le corresponde.

La remodelación del suburbio de Madrid ha sido muchas veces comentada (Mas, 1989) y se ha convertido casi en enseña de un período urbanístico, que se proclama en los manuales y se muestra a los visitantes extranjeros como síntoma del cambio y del desarrollo español. En la remodelación de Palomeras, que incluye otra barriada casi mítica, como el Pozo del Tío Raimundo, el suburbio original ha desaparecido por completo, incluso en el plano. En su lugar hay bloques de vivienda en edificación abierta, que dejan lugar a múltiples servicios y equipamientos. La clave de la operación consistió en la negativa inicial del planeamiento a que el suburbio se consolidara, a diferencia de lo que era común, como hemos dicho, y a la concesión final de que la Administración pública garantizaba el realojamiento en viviendas de nueva construcción «in situ» para los habitantes del suburbio inicial. La remodelación ha sido tan completa que ha sobrado suelo para crear una minibarriada de nueva vivienda pública y social, Madrid Sur, y que el antiguo suburbio pasa a tener alguna centralidad, de lo que puede ser muestra de que allí se construye la próxima sede del parlamento autonómico, la Asamblea de Madrid. Los polígonos de vivienda pública han tenido también una evolución peculiar. De entrada han mantenido casi sin oposición su individualidad, pues después del franquismo no se ha vuelto a construir apenas vivienda de promoción pública en cantidades significativas. Lo que fuera llamado el suburbio vertical (García Fernández, 1974, 85) ha necesitado de unas fuertes inversiones de mantenimiento, que ha llegado incluso a su sustitución completa en bastantes ocasiones. Es importante señalar que la propiedad de las viviendas se ha transferido a las Comunidades Autónomas, con lo que se ha dado lugar a situaciones contrapuestas.

La marginalidad física se ha atenuado bastante, en vialidad, en transporte y en dotaciones. Muchas ciudades han tenido como prioritaria la búsqueda de la reconstrucción de las periferias, por utilizar el término de Bohigas (1986, 47), entendiéndolo por ello las actuaciones en el espacio público y los equipamientos, con lo que plazas, parques y paseos ocupan ahora el lugar de los antiguos descampados. Incluso los espacios vacantes de muchos polígonos públicos periféricos han dado lugar a equipamientos -deportivos, asistenciales, culturales- que están al servicio de la ciudad completa, como sucede en algunas ciudades pequeñas.

Estos polígonos, por lo demás, han tenido una vida asociativa muy rica, lo que ha acabado propiciando una más intensa labor pública de mejora general de las barriadas. Suelen tener una población muy envejecida, planteándose ahora el relevo generacional y fuertes interrogantes en la cohesión social futura. En estas barriadas, también se está realizando un trasvase general de la propiedad de los pisos, desde las instancias públicas hacia sus ocupantes, que a veces se ralentizan por la presión de los vecinos a que

las necesarias reformas de las obras las paguen los estamentos públicos antes de entregar las escrituras (Tatjer, 1995). De cara al futuro, la movilidad de la propiedad, ya privatizada, es la que acabará dando cuenta del diferente grado de marginalidad que puedan atesorar todavía tales barriadas.

A pesar de las monografías existentes sobre la creación de esos polígonos, suelen ser espacios bastante marginados en la literatura oficial de las ciudades, no suelen aparecer en los planos turísticos, en las guías, están al margen de los grandes fastos urbanos, etc... En realidad, gran parte de los habitantes de la ciudad pueden no conocerlos o no han estado nunca en ellos. Es por ello que hay que insistir en las iniciativas encaminadas a su plena inserción en la ciudad y en la vida comunitaria.

En conjunto, pensamos que en buena parte de las situaciones son válidos los términos utilizados para la evolución reciente de una barriada barcelonesa:

«Al final de casi medio siglo de vida, el barrio de la Trinidad Nueva puede afrontar su futuro con esperanza. Se ha consolidado un fuerte movimiento vecinal y asociativo que ha cohesionado una verdadera vida de barrio y ha propiciado el entendimiento entre todos los habitantes.

Se han mejorado los transportes públicos, los servicios y las infraestructuras, y la fisonomía del barrio ha cambiado en los últimos años de un modo tan espectacular que su paisaje tiene poco que ver con el que tuvo durante más de tres décadas. En definitiva, la Trinidad Nueva está dejando de ser periferia para comenzar a convertirse en ciudad»

(Tatjer, 1995, p. 129).

## 2. La reaparición de la trama de edificación unifamiliar como alternativa a los bloques de vivienda masiva en altura

La edificación unifamiliar, el chalé, ha reaparecido en la periferia de las ciudades españolas después de varias décadas en que estaba restringida a los escasos barrios de las élites (como las madrileñas) o a la muy extendida solución de la segunda periferia. No es que se haya sustituido al bloque de pisos como forma preferente del crecimiento, pero sí que la edificación unifamiliar participa ahora en ese crecimiento, cosa que antes apenas sucedía.

El inicio del fenómeno puede datarse en el área metropolitana de Madrid en los primeros años 80, cuando surgió la iniciativa del denominado Sector 3 de Getafe. Sobre 350 has. de suelo rústico surgen más de 6.000 casas adosadas de mano de un movimiento cooperativo de raíz sindical, acogiéndose todas las residencias a los beneficios de la Protección

Oficial (VPO) (Valenzuela, 1990, 227). También fue pionero, y de éxito fulgurante, el cometido de la cooperativa Rosa Luxemburgo, emanada del sindicato comunista CC.OO., cuya primera actuación, en San Sebastián de los Reyes, data de 1979 (Valenzuela/Vázquez, 1991).

En alguna ciudad concreta, como Castellón (Ortells/Querol/Martí, 1996) puede no observarse el fenómeno, seguramente por la presión edificatoria que implica el alto precio del regadío periurbano, pero bien puede decirse que el fenómeno es casi general. Afecta a grandes y a pequeñas ciudades, e inclusive a las ciudades dormitorio de las periferias metropolitanas, que han visto modificado su tradicional perfil de paralelepípedos masivos lindantes con el campo. Aquí y allí las promociones de unifamiliar salpican la periferia urbana española.

Semejante cambio, de gran alcance morfológico y territorial, está lejos de haber sido bien explicado.

El inicial paralelismo entre la fórmula unifamiliar y las cooperativas sindicales no ha durado mucho. Ciertamente que VITRA, la marca de Comisiones Obreras, sigue construyendo promociones, pero la quiebra de PSV resultó muy trascendente; muchas de las iniciativas emprendidas, y no finalizadas, incluían grandes números de vivienda unifamiliar, como los propuestos para Rivas-Vaciamadrid o Laguna de Duero<sup>2</sup>. Y el fiasco del brazo constructor del sindicato socialista ha resultado muy nocivo para la vivienda en cooperativa en general. De uno u otro modo, la iniciativa privada, las sociedades inmobiliarias se han involucrado en el proceso, por razones varias. Y la edificación unifamiliar está en todos los lugares, aunque asociada a unos costos unitarios elevados, por encima del precio de un piso medio. Dicho de otro modo, el adosado, como toda la edificación unifamiliar, se dirige hoy a un comprador con elevado poder adquisitivo, reconvirtiendo el sesgo social que tuvo la fórmula en los primeros años 80.

En el ámbito de las sociedades inmobiliarias se pueden reconocer los factores económicos que ayudan a explicar las ventajas de la fórmula unifamiliar desde el lado de la oferta, una vez detectada la demanda por parte de las promotoras sindicales. Con la edificación unifamiliar se evita la concentración de riesgos, pues la construcción individualizada, o en fases muy cortas, permite construir al ritmo de las ventas y, en todo caso, comprometerse menos en el inmovilizado y en su financiación que levantando bloques de pisos. Repasando la coyuntura reciente, marcada por el estancamiento del número total de viviendas producidas, se observa que, en los primeros años 90 las sociedades inmobiliarias no han desarrollado lo unifamiliar tanto como preveían, y que han tenido que centrarse más en una vivienda de tamaño y calidad medias, casi siempre en edificios plurifamiliares.

Otro posible factor explicativo del auge de la edificación unifamiliar viene de la mano del planeamiento. Abandonando la especialización impuesta por el «zoning», y con un claro rechazo hacia los bloques en edificación abierta, se recupera la calle, la alineación, el parcelario y, consecuentemente, la manzana cerrada. En la nueva moda de hacer ciudad, que entronca con los modelos tradicionales de los cascos o los ensanches (López de Lucio, 1995), la edificación unifamiliar tiene quizás más fácil cabida. En realidad, muchas de las actuaciones más señaladas así lo

atestiguan: cuando en la ACTUR de Tres Cantos se cambió el planeamiento, en 1986, fue para abandonar la mayor parte de la volumetría inicial, y para colocar unos cuantos miles de edificaciones unifamiliares (Mas, 1989). Y acudiendo otra vez a las más modernas de las experiencias urbanizadoras en la periferia madrileña, como Ciudad Loranca, también la residencia unifamiliar se codea con la plurifamiliar en los diseños encaminados a encauzar la vivienda social en la Comunidad de Madrid a través de los Consorcios Urbanísticos (Comunidad, 1995).

### 3. La abundancia de los centros comerciales periféricos

El cambio en los hábitos y en las fórmulas comerciales es, sin duda, uno de los más aparatosos en la ciudad española contemporánea. Y en el proceso general de cambio comercial, la periferia juega un papel muy destacado, erigiéndose en el lugar elegido por buena parte de las fórmulas más innovadoras.

El hipermercado es una fórmula comercial bien característica de las últimas décadas. Su primera instalación en España se produjo en el año 1973 (Gómez, 1983), pero diez años después el número de hipermercados era ya de 58. Y la evolución sigue después siendo muy rápida, pues para el año de 1995 se alcanza ya la cifra de 155 (López González, 1995). El total de instalaciones se distribuye de un modo muy consecuente con las áreas más urbanizadas y las turísticas, siendo claro su matiz periférico, tanto en las principales ciudades como en las áreas metropolitanas.

El crecimiento fulgurante de los hipermercados es paralelo, aunque retrasado, con respecto a lo ocurrido en los países europeos más urbanizados, Francia y Alemania, en especial. Y presenta unas notas muy distintivas en los diferentes planos del análisis urbano. En primer lugar, es un sector muy concentrado desde el punto de vista empresarial, con lo que la capacidad de decisión, y de organización espacial de tales sociedades es muy notoria y, en consecuencia, el gran comercio urbano se ha convertido ya en un poderoso agente urbano, con estrategias propias de localización y capaz de pugnar fuerte por ellas. En segundo término, su actuación territorial no es neutra, pues a la vez que se instala en emplazamientos estratégicos, su propia presencia tiende a inducir o reforzar nuevas pautas de urbanización en su entorno. Y ello es así, por la estricta dependencia de la mayor parte de los hipermercados con las vías periurbanas de circulación rápida, que acaba provocando una masiva utilización del vehículo privado y un fuerte aumento de la movilidad intraurbana (Gómez, 1983). Por lo que a su forma se refiere, el modelo se repite de un modo sistemático: grandes playas de aparcamiento rodeando a un núcleo comercial en el que la ubicación de las mercancías y los puntos de cobro siguen también pautas estereotipadas; tal es el tipo de hipermercado periférico, que puede tener variaciones en los emplazamientos más céntricos o los ubicados en los centros comerciales de nuevo cuño.

En el detalle de los emplazamientos se reconocen los principios generales con claridad. Así, cuando a mitad de los años 80 se hace un repaso de las grandes superficies comerciales en Madrid, el hipermercado tiene una localización mucho más periférica que las otras fórmulas comerciales analizadas, como eran los almacenes populares, los supermercados o los grandes almacenes; y se comprueba, además que la crisis económica de los primeros 80 repercutió en un acercamiento de los hipermercados a la ciudad consolidada, para lo que tuvo que adaptar su morfología, incorporando el aparcamiento en la superficie edificada (Sanabria, 1986).

Y puede resultar modélica, en la presentación general del modelo y en el detalle de la ubicación, la reflexión que se hace para un hipermercado de Murcia «... y no deja de tener interés el recordar que PRYCA -en suma, del centro a la periferia, de la ciudad de antaño a la que se está haciendo, la tercera generación de las superficies comerciales, después de la tienda de la ciudad vieja y el gran almacén del nuevo centro de negocios-, que PRYCA se ha instalado oportunamente en dos puntos estratégicos de la estructura urbana de la aglomeración: en el contacto de la ciudad y de la huerta, al encuentro de la metrópoli y de su zona de influencia, pero también en la frontera, social y espacial, de las clientelas acomodadas que residen en la ciudad y las clientelas populares que habitan los barrios más periféricos del casco o viven en la huerta» (Herin, 1990, 52).

Los centros comerciales suponen un segundo tipo de innovación comercial. Son espacios integrados de nuevo cuño, que además de comercio incluyen otras actividades, como la restauración o el ocio como complementos necesarios.

Uno de los centros comerciales más tempranos y simbólicos es La Vaguada en Madrid, inaugurado en 1983, que se vio involucrado en las luchas urbanas de la transición política y en la oposición del pequeño comercio. Su propia localización, junto a una barriada masiva popular, el barrio del Pilar, levantado en los años 60, puede ser tildado de periferia interna, que resulta muy abundante en los centros de este tipo, que no desdeñan tampoco ubicaciones más céntricas.

Los centros comerciales también han tenido un crecimiento fulgurante en las ciudades españolas. Si para el año 1985 su número se calculaba en 69, en el año 1992 la cifra de estos establecimientos ya era de 223. Con todo, la superficie comercial acumulada sólo era en 1992 del 7% de la total del país, quedando bastante lejos de la referencia extranjera usual, la francesa y la estadounidense (Filo, 1993). Este crecimiento rápido, y las posibilidades estimadas de un mayor aumento, han llevado precisamente a muchas sociedades inmobiliarias a interesarse por el centro comercial como producto, como después se señalará.

Precisamente, una de esas sociedades inmobiliarias acotaba las características del centro comercial ofrecido del modo siguiente:

- \* Superficie entre 25.000 y 60.000 metros cuadrados.
- \* Núcleo urbano próximo superior a los 200.000 habitantes.
- \* Disposición de varias «locomotoras» entre las que destaca un hipermercado, que combina adecuadamente su presencia con medianas superficies y tiendas especializadas.
- \* Buena calidad de las vías de acceso.

\* Facilidad de aparcamiento de vehículos. (Filo, 1993, p. 35).

Pero, como reconoce otro promotor, el centro comercial: «es un producto que está evolucionando constantemente de acuerdo con las tendencias que van imponiendo los países más desarrollados. Así del concepto anterior de una simple galería comercial con hipermercado se está pasando a parques comerciales, basados más en ocio, con mayor peso de medianas superficies, restaurantes y multicines dentro de las grandes ciudades» (Metrovacesa, 1997, p. 27).

Los centros comerciales, por lo tanto, son un concepto bastante versátil en su forma, pues puede incluir desde galerías comerciales céntricas hasta establecimientos periféricos, y de evolución conceptual muy rápida.

En los centros comerciales periféricos cabe destacar el factor de cambio que implican en los hábitos comerciales vigentes en los núcleos urbanos de menor tamaño, como puedan ser Cáceres, Palencia o Jaén. En las ciudades de mayor tamaño pueden convivir centros de diferente entidad y localización, pero son relevantes los que buscan una posición de periferia metropolitana, como Baracaldo en el caso de Bilbao o El Saler para Valencia. Y en el área metropolitana de Madrid, se nota incluso un claro matiz diferencial entre los múltiples centros de la periferia metropolitana, en términos de calidad, precios y diseño según su cercanía a los núcleos de diferente composición socioeconómica<sup>3</sup>.

Como decíamos, la potencia del fenómeno de los centros comerciales ha propiciado que a lo largo de los años 90 las principales sociedades inmobiliarias del país se hayan interesado por el producto, en paralelismo a la atonía del mercado de viviendas de nueva planta y a la saturación del mercado de oficinas. El hecho es que algunas sociedades se han lanzado al mercado nacional, abandonando antiguas especializaciones regionales. Una antigua sociedad inversora barcelonesa, Filo, penetrada por el capital cooperativo de Mondragón, ha promovido centros en Santander, Baracaldo y Hospitalet. Una de las principales promotoras de viviendas, Vallehermoso, ha levantado también centros en Palma de Mallorca, Málaga y Zaragoza. E inclusive una vieja inmobiliaria patrimonial madrileña, como Metrovacesa, se ha lanzado de lleno al subsector, atesorando un total de 7 centros inaugurados entre 1989 y 1996.

La estrategia de Metrovacesa puede servir para dar cuenta de los diferentes agentes involucrados en el proceso. La inmobiliaria actúa de un modo combinado. Por un lado, tiende a vender las grandes y medianas superficies «que actuarán como "locomotoras" de atracción de público» (Metrovacesa, 1997, 26). Y, por otro lado, la sociedad conserva como patrimonio en renta el espacio destinado a pequeña superficie comercial, confiada en la liquidez de los alquileres de unos espacios con fuerte demanda. Las otras inmobiliarias trabajan de modo similar, como lo hacía Filo cuando concertó con Eroski la adjudicación de las grandes superficies comerciales. En realidad, la estrategia de las inmobiliarias puede realizarse en paralelo a la de algunos grupos comerciales dominantes en los ámbitos locales, como ha ocurrido con Metrovacesa y el grupo Cruz Mayor en el centro La Ballena, de Las Palmas (Morales/Hernández, 1996). Pues bien, en esta situación tan cambiante y dinámica, ya han llegado a las ciudades españolas nuevas fórmulas comerciales, más allá de los hipermercados o los centros comerciales. Son los hipermercados

superespecializados, que ofrecen una sola línea de productos, basados en la más clásica de las economías de escala. Los hay de juguetes (Toy's), de bricolaje (Leroy Merlin, Akí), de electrodomésticos (Miró), de muebles (Ikea), de deportes (Decathlon).. Por lo usual no son de gran tamaño, pero repiten incansablemente la misma fórmula a través de un elevado número de centros: Decathlon ya tiene 14 instalaciones en nuestro país, a pesar de que la primera data del año 1992 (Barciela, 1997). En fin, una estrategia nueva, ya ensayada con éxito en los Estados Unidos. Por más que estas superficies especializadas pueden encajar en múltiples tramas por su reducido tamaño, de nuevo se prefiere la localización periférica, otra vez obligados por la necesaria óptima movilidad del cliente potencial. De ahí que no suelen estar lejos de las grandes arterias de tráfico, muchas veces en espacios nuevos preparados al efecto, y no muy lejos de hipermercados convencionales y centros comerciales. De lo que se derivan espacios modélicos, con múltiples posibilidades de compra, donde coinciden personas llegadas desde lugares muy distantes, y donde los hitos visuales son los grandes rótulos y letreros en lo alto para que puedan ser percibidos desde lejos por el automovilista, mimetizando por completo las formas acuñadas en la ciudad estadounidense. Entre esos novísimos espacios en uso, un lugar destacado es el parque comercial de Alcorcón, junto al cruce de la nacional V y la M-40, que ha sido precisamente señalado como producto tipo de la planificación urbana en periferia (Feria, 1996). En conjunto, todos estos enclaves han ayudado a modificar en alto grado los ritmos de la vida cotidiana, se combinan a la perfección con la expansión urbana y con el auge de la edificación unifamiliar. Son la expresión, en último término, de los cambios profundos que sufre la ciudad actual, y que han sido convenientemente sintetizados en su apartado comercial (Rubio/Santiago, 1993). Pero estos tres elementos nuevos en la periferia de la ciudad actual no se presentan aislados, sino que se incardinan en un conjunto territorial peculiar, algunos de cuyos síntomas ya se hacían presentes hacia 1980. Refirámonos ahora a estos últimos.

### III. La consolidación de las tendencias previas

En el panorama bosquejado por Moneo es evidente que había unas líneas de apertura espacial de la ciudad hacia el exterior, después de haber permanecido largo tiempo casi inmóvil, anclada en unas líneas tradicionales de crecimiento, que apenas habían tenido modificación desde la aparición del ferrocarril o el tranvía. Las nuevas pautas de organización del espacio que el automóvil supone no han hecho sino imponerse en los últimos veinte años, de modo que la importancia de los viales periféricos, la salida de las industrias del centro urbano, la

proliferación de equipamientos en las afueras y el crecimiento irrefrenable de la segunda residencia contribuyen a extremar la movilidad cotidiana de la población urbana, urdiendo en las afueras de las ciudades una maraña de relaciones complejas bastante difícil de desentrañar. Repasemos los fenómenos uno a uno.

## 1. La mejora de los accesos urbanos periféricos

La progresión de «cinturones y variantes» ha sido imparable en los últimos tiempos. El «urbanismo de las obras públicas» se ha seguido demostrando como el más eficaz motor de cambio en las periferias urbanas. Las nuevas vías organizan el crecimiento futuro de la periferia, afectando a toda su amplia gama de usos del suelo. En buena lógica no hay diferencia entre el polígono comercial que se ubica junto a una orbital en un área metropolitana o el campo de golf que se coloca en la variante de circunvalación de una ciudad media. Ambos usos buscan sobre todo accesibilidad; en estos casos los cambios son muy evidentes y se dan con rapidez.

Las nuevas carreteras son buscadas por los nuevos usos, pero también dan una mayor accesibilidad a los usos ya existentes en sus cercanías, aunque los cambios en este supuesto son más difíciles de apreciar y se manifiestan con una mayor lentitud.

La mayor parte de las ciudades españolas que carecían de ella se han dotado de vías de circunvalación en este período. En el caso de las autopistas, pensemos en la de Zaragoza o en el célebre «by-pass» de Valencia. Ambos tramos, públicos, han cambiado el curso del transporte pesado de larga distancia y buena parte del flujo de turismos, con las consecuencias inmediatas (almacenes, talleres, restauración,...), pero han incidido también en la organización interna de sus áreas metropolitanas, cambiando itinerarios, imponiendo nuevas distancias medibles en tiempo y mejorando en general la accesibilidad, tanto de dentro a afuera, como en el sentido contrario o la transversal. Y si hablamos de ciudades de menor tamaño las variantes de las nuevas autovías han afectado a un número amplísimo de núcleos, en los que los cambios no se han hecho esperar, tal como se atestigua en algunas publicaciones<sup>4</sup>.

Un caso peculiar de las circunvalaciones lo constituyen las denominadas orbitales existentes en las mayores áreas metropolitanas, a modo de anillos situados a distancias crecientes de los centros de la aglomeración. Correspondientes a la periferia interior son la M-30 en Madrid y el segundo cinturón (B-20) en Barcelona. Y las áreas metropolitanas contienen la B-30 en Barcelona y la M-40 y M-50 en Madrid, está última sólo con un pequeño tramo por ahora. En los últimos veinte años se han realizado la M-40, el tramo de la M-50 y la B-20, con repercusiones espectaculares en todos los casos. En Barcelona la operación vino de mano de las mejoras urbanas complementarias con los Juegos Olímpicos de 1992, incidiendo en buena parte de las zonas de mayor degradación material y social de la ciudad, con el consiguiente efecto de renovación y mejora. La M-40 madrileña, con 60 kilómetros de perímetro, se

construyó de modo casi autónomo frente al planeamiento urbanístico y ha repercutido en la salida de nuevos usos, en una mejora tremenda de la movilidad transversal y en el proyecto de nuevos espacios residenciales. La M-50, en fin, ya se ha diseñado para instalar nuevos usos en la zona sur metropolitana. Los mayores cambios morfológicos de ambas ciudades tienen que ver, sin duda, con estas vías de circunvalación.

Por otro lado, el reciente Plan Nacional de Autovías ha supuesto una reducción general de las distancias en muchas zonas del país. Las mejoras han sido tanto más espectaculares cuanto más difícil fuera el trazado de las vías previas. Así, se ha comprobado una gran mejora en los trayectos Bilbao-Santander, Madrid-Zaragoza, Oviedo-León, Valladolid-Palencia y un largo etcétera. Pues bien, ello ha tenido indudables consecuencias en la mayor irradiación de la segunda residencia, señalándose ya la presencia de asturianos en el norte de Castilla la Vieja y una mayor frecuentación de madrileños en las playas valencianas y alicantinas. Esta progresiva difusión de la segunda residencia hace que muchos espacios se saturen, como el mencionado eje Madrid-Zaragoza, que ya queda todo él bajo el alcance de la isocrona de la hora y media, cifra en la que se estima el alcance de los movimientos pendulares de fin de semana (Canto, 1995).

## 2. La industria en la periferia

La tendencia a la salida de la industria hacia las afueras de la ciudad no ha hecho sino incrementarse en los últimos veinte años. Como respuesta a la crisis industrial, la descentralización productiva ha supuesto una localización de los «nuevos establecimientos productivos... en las áreas periféricas (coronas metropolitanas y franjas periurbanas) y sobre los grandes ejes de conexión intermetropolitana» en búsqueda de las rentas espaciales y de situación (Fernández, A., 1993). Y se ha escrito mucho al respecto, por lo que no parece muy necesario insistir en ello<sup>5</sup>. Recordemos sólo que las razones tecnológicas de la salida parecen sólidas, lo mismo que la atracción de las zonas de mejor accesibilidad para el tráfico por carretera, cada vez más importante en el país. Asimismo, en los peores años de la crisis, los 80, los incentivos para la atracción de industrias pudieron ser otro factor de atracción para los nuevos emplazamientos.

Un elemento singular de la dinámica industrial ha sido la de los parques tecnológicos. En pleno proceso de cambio de modelo industrial, la mayor parte de las grandes ciudades han acabado construyendo sus polígonos aptos para las nuevas tecnologías, la investigación y el desarrollo (I+D), con desigual fortuna, pues resta por saber qué han supuesto tales esfuerzos en la evolución económica de cada territorio. En todo caso, los parques tecnológicos constituyen una buena síntesis de la coyuntura presente, pues responden a los criterios de innovación tecnológica, planificación estratégica y competitividad urbana tan en boga.

Sea como fuere, los bordes de las ciudades están repletos de polígonos

para talleres, almacenes y otros muchos usos, pues el concepto de polígono industrial ha evolucionado mucho, tal como refleja incluso el término de «parque industrial», tan extendido. Tan así ha sido, que incluso el suelo destinado a la industria ha sido objeto de la atención por parte de los promotores urbanos, que han observado posibilidades de negocio. En consecuencia, han aparecido polígonos con «imagen de marca» en distintas ciudades y grandes inmobiliarias -como Metrovacesa- se han dedicado de lleno al sector, por vez primera en toda su existencia. Y qué decir de las instancias oficiales: Ayuntamientos, a través de empresas públicas de suelo, los organismos pertinentes de las Comunidades Autónomas, el propio SEPES actuando a un ritmo muy veloz,... No puede decirse que haya faltado suelo para la industria, lo que se contradice con la atonía del empleo industrial y el progresivo aumento de los servicios. El proceso de creación de suelo industrial ha sido muy potente, pero no por ello siempre se ha realizado dentro de la normativa urbanística. Precisamente es en este ramo donde parece apreciarse una mayor indisciplina, con la consecuente mezcla de las instalaciones industriales con el parcelario rural, para un mayor elogio de la irracionalidad.

El denominado vaciado industrial de las ciudades (Pardo, 1991) encuentra también apoyo en las cuestiones medioambientales o en la propia presión de las rentas de situación, que provocan un alto precio de las instalaciones de la fábrica central si se puede destinar a otro uso, residencial por ejemplo. De ahí ha resultado un fluido diálogo entre empresarios, municipios, asociaciones de vecinos y sindicatos, que ilustran mucho sobre el funcionamiento de la ciudad y de la sociedad en su conjunto. La consecuencia suele ser un cierre de la factoría central, un traslado lejano y una generosa edificabilidad en los antiguos terrenos fabriles, donde alguna vez hay algún equipamiento comunitario. El fenómeno afecta en especial a las ciudades centrales, inclusive en sus bordes, pero ya hay indicios de que las periferias más antiguas también pierden sus industrias para dejar paso a otros usos (Costa/Canales, 1991).

En su conjunto, el proceso centrífugo de la industria, la gran industria en especial, no afecta sólo a los viejos tejidos industriales, sino que involucra también a partes relativamente recientes de la ciudad. Un modelo de la industria franquista como era la fábrica automovilística de SEAT, en la zona franca de Barcelona, ya ha sido preterido, por una factoría más lejana, en Martorell, con mayor tecnificación, mejor situada en la red de transportes, etc.... La misma zona franca ya tiende a asumir funciones terciarias, vinculadas al transporte y al puerto.

Esa movilidad rotunda del panorama industrial no se ve acompañada por idéntico ritmo en lo que a los trabajadores se refiere. Ya es conocida la rigidez de nuestro mercado de la vivienda, anclado por el régimen de propiedad, con lo que el cambio de domicilio no es siempre fácil. Y la consecuencia global es que acaba incrementándose la movilidad cotidiana de los trabajadores industriales, en un sentido inverso al de los empleados terciarios que gravitan sobre la ciudad central.

### 3. Los múltiples usos periféricos

Pero son muchas las personas que cada mañana salen de la ciudad con destino a la periferia. Moneo señalaba las escuelas y los hospitales como nuevos usos periféricos, pero la serie de establecimientos se está haciendo ya muy larga. En las áreas extremas de la ciudad encontramos a muchas Universidades, que además proliferan incluso en ciudades pequeñas, al calor de la organización autonómica. Están también los mercados centrales, que de modo sistemático están fuera, a la espera de las mercancías alimenticias que traen los camiones. Incluso se han hecho ya centros de transporte periféricos, donde se maneja todo tipo de mercancía y se facilita su transbordo a vehículos mejor adaptados al tráfico urbano. También salen de la ciudad los cuarteles, los cementerios privados, los recintos feriales, las cárceles o los equipamientos deportivos.

Un uso que ha salido sólo esporádicamente del centro es el sector de oficinas. En realidad, las puede haber en algún eje de salida con buena accesibilidad, cerca de algún aeropuerto o junto a recintos feriales de nuevo cuño y parques industriales de punta. Pero en torno a 1990 se creyó en la descentralización masiva de las oficinas, coincidiendo con una subida de precios muy fuerte en el subsector. Y ello animó a la iniciativa privada, y al sector público, a promover polígonos de oficinas en las afueras. En el área metropolitana de Madrid las oficinas se levantaron a unos 20 km. del centro de la ciudad, y no han tenido ciertamente mucho éxito, pues su ocupación ha coincidido con una sobreoferta de oficinas en el centro, con la consiguiente reducción de precios y la preferencia por el emplazamiento céntrico<sup>6</sup>. Es ésta una buena muestra de la influencia de los ciclos inmobiliarios en la organización espacial de la ciudad.

La implantación de esos usos periféricos varía, como es lógico, según el tamaño de la ciudad. En las mayores áreas metropolitanas las últimas excrecencias de la ciudad, como pueden ser los grandes centros penitenciarios (Ciempozuelos, Alcalá-Meco, Soto del Real, Cardedeu-La Roca,..) están ya a decenas de kilómetros del centro, confundidas con la industria o la segunda residencia, en plena amalgama periurbana. Y en las ciudades de menor tamaño hay una mayor gradación territorial, tal como se ha descrito recientemente para Salamanca de un modo ejemplar:

\* en los bordes de la ciudad: el cementerio, los cuarteles, la plaza de toros, la Campsa y, desde hace poco, el gran hipermercado del Pryca.

\* en los municipios inmediatos: barrios dormitorio, polígonos residenciales segregados, urbanizaciones de segunda residencia reconvertidas, industrias, talleres y almacenes en polígonos o agrupaciones dispersas, una gran instalación deportiva como el Estadio Helmántico.

\* en pleno medio rural: a 20 km. están el aeropuerto y una fábrica de envasado de uranio, y a 25 un macrocentro penitenciario. A distancias similares del centro han aparecido también un campo de golf (en Zarapicos) y un centro de recuperación de toxicómanos en la Armuña. Junto a estas instalaciones puntuales «habría que sumar de manera generalizada los usos residenciales que han transformado el caserío de los núcleos rurales o han

picoteado con urbanizaciones parte del ancestral paisaje agrario y ganadero» (Cabero, 1996, 113).

Los equipamientos deportivos tienen un especial protagonismo en el relleno de la periferia, en consonancia con una mayor disponibilidad de tiempo libre y el aumento de la calidad de vida. En ese ámbito, la práctica del golf adquiere un notable interés geográfico, por cuanto exige una cantidad de terreno determinada, en torno a 50 hectáreas, lo que le hace ser relevante en términos de usos del suelo. Además el golf se vincula casi siempre a soluciones urbanísticas de residencia unifamiliar de lujo, con lo que propicia también una clara lectura social del espacio. Y el golf se asocia también a las tan debatidas estrategias urbanas, pues se suele incluir la existencia de estos recintos como un atractivo más en las áreas de expansión económica. Donde sí hay una relación clara es en la versión turística del golf, muy comprobada en las zonas de turismo litoral (Costa del Sol, Mallorca, Costa Blanca), que parece intentarse ahora también en alguna que otra ciudad del interior (Cáceres, Lerma). Muchos de esos factores se combinan y explican la presencia de estas nuevas instalaciones en un número creciente de ciudades.

Un ejemplo que combina muchos de los factores, ya referidos, de reciente transformación de la periferia, es la descripción de una promoción inmobiliaria en las cercanías de Murcia, que se transcribe como modelo de funcionamiento actual de las zonas extremas de la ciudad:

«Urbanización Altorreal, Murcia. Situada a 10 km. de Murcia, con el único campo de golf de la ciudad. La nueva autovía de Murcia, autovía nacional Madrid-Albacete, pondrá la urbanización de Altorreal a 5 minutos del centro de la ciudad. La urbanización bordeada por la autovía dispondrá de salida a la misma mediante un enlace a distinto nivel. Urbis está comercializando parcelas individuales de 800 metros cuadrados, casas adosadas con parcela de 300 metros cuadrados y residencial colectiva. Con independencia de la forma, tamaño y distribución de parcelas, los derechos edificatorios en dicha urbanización permitirán a Urbis una actuación continuada durante 8 a 10 años»

(Urbis, 1995, 39).

#### 4. La evolución de la segunda residencia periférica

Sin duda, el cambio más trascendente en términos de cantidad de suelo involucrado es el de la segunda residencia periurbana. Se han cumplido las previsiones de Moneo cuando alertaba sobre la trascendencia futura de unas manchas residenciales proyectadas y legitimadas con demasiada alegría. Y es que de modo general, la segunda residencia ha ampliado su radio de acción, gracias a la mejora de las vías de comunicación, pero buena parte

de lo que nació como segunda residencia se ha convertido, se está transformando, en residencia permanente. Es éste un asunto crucial en la periferia urbana, que merece perfilarse en detalle.

Son muchos los factores que inciden en el proceso y no es fácil deslindar entre ellos, pues lo que resulta trascendente es precisamente su mezcla y no uno de ellos en solitario. Cuando menos, tenemos la salida de muchos centros de trabajo (industriales, comerciales) que proporcionan una nueva demanda residencial, la mejora de las carreteras periféricas y de los ferrocarriles de cercanías, que reducen tiempos y mejoran la accesibilidad, el brutal encarecimiento de la vivienda urbana, que induce a la búsqueda de la residencia lejana, siempre más barata, la proliferación de las nuevas tecnologías, que permiten cada vez más realizar ciertos trabajos en su propio domicilio, la contribución de los promotores y sociedades inmobiliarias a través de la publicidad, creando una imagen favorable a la vida suburbana, etc...

Entre todos ellos, uno estaría tentado de destacar a dos. En primer lugar la ya indicada tendencia reciente hacia la edificación unifamiliar, que se encuentra con una gran cantidad de promociones ya cuajadas de antigua segunda residencia y a precios competitivos, sólo que unos kilómetros más lejos. Y la propia dificultad de acceso a la vivienda en la ciudad central puede arrimar a muchos a utilizar más intensivamente un patrimonio construido, aunque para ello haya que ampliar el tiempo destinado al transporte. En el caso de Valencia, dado el esmero con el que la segunda residencia se adaptaba al contraste tradicional entre secano y regadío, muchas de las manchas tradicionales están muy cercanas a la ciudad central (Miranda, 1985), con lo que el actual proceso de conversión es muy rotundo.

Sea cuales fueren las causas, el hecho evidente es que en el área metropolitana de Madrid la mayor parte de la vivienda nueva en núcleos distantes de 45 kilómetros, y con servicio de ferrocarril de cercanías, es adquirida para primera residencia y que la distancia se reduce, pero poco, en los núcleos que carecen de servicio ferroviario. En ciudades de menor tamaño, el radio de vigencia del fenómeno es más corto, pero su propia existencia está atestiguada por numerosos estudios.

En la traducción espacial del fenómeno hay un importante matiz, la diferencia entre las ciudades turísticas del litoral y el resto. La mezcla de usos es mucho mayor en el Mediterráneo o en Canarias, habida cuenta de las infraestructuras y el equipamiento existentes al servicio del flujo turístico creciente, que se mezcla con la propia segunda residencia de origen urbano.

Se trata de otro fenómeno complejo. La tendencia a la ampliación de la temporada turística hace que la presencia de muchos equipamientos y servicios sea más activa, pues la propia temporada turística basta muchas veces para su supervivencia, y su localización puede ser muy difusa, al servicio de los centros turísticos, que no siempre coinciden con las ciudades tradicionales. Además, el grado de utilización de la segunda residencia litoral es mayor que en el interior, por razones de bondad climática, lo que contribuye a la permanencia de dichos equipamientos y servicios. En determinados lugares, además, el propio tejido turístico tiende a ser utilizado como residencia permanente por la

población de edad, como sucede en determinados ámbitos (Costa del Sol, Mallorca, Costa Blanca) y la tendencia parece creciente.

En suma, este complejo turístico y residencial es en muchos lugares un espacio, de forma lineal, plenamente urbanizado. Hablar de la existencia de una ciudad lineal real entre Blanes (Gerona) y Cambrils (Tarragona), por ejemplo, puede sorprender, pero se trata de un ámbito casi completamente edificado, y la población que se encarga de su construcción, mantenimiento, abastecimiento o dotación de servicios ejerce unas actividades plenamente urbanas, los precios del suelo son también de corte urbano y la atracción de población es un hecho, comprobable por el crecimiento demográfico de los núcleos y la atracción de inmigrantes. Más aún, en algunos lugares, como la Costa del Sol, la propia franja turística ya actúa como centro urbano, con problemas de encarecimiento del suelo, de modo que algunas actividades, como la residencia de trabajadores de hostelería se ve obligada a retirarse del área más cara, en este caso hacia el interior rural.

Nos parece indudable que en un contexto de segunda residencia litoral muy urbanizado como el descrito, la tendencia a la conversión de la residencia temporal en permanente es más acusada. Máxime cuando la abundancia de fórmulas de alojamiento más módicas, como los apartamentos, posibilita el acceso a los grupos de edad con mayores problemas de vivienda, los adultos jóvenes. En cualquier caso, hay constancia de que tal conversión en algunos productos de sociedades inmobiliarias en apuros ha funcionado<sup>7</sup>.

#### IV. Otras pautas del proceso de urbanización

Hasta ahora hemos prestado atención preferente a los aspectos físicos de las periferias, pero llegado es el momento de reseñar también otras cuestiones que carecen a veces de una traducción espacial tan clara, pero no por ello son menos significativas<sup>8</sup>. Al respecto figuran algunos hechos reseñables, como los relativos a la distribución de la población y su movilidad, la permanencia de la segregación social de las periferias y las pautas recientes del planeamiento del espacio suburbano.

##### 1. La movilidad de la población suburbana

Como suele ocurrir, el estudio de la población siempre constituye un punto de referencia básico en los asuntos de geografía humana. En tal sentido, una síntesis muy clarificadora de las modificaciones recientes en las periferias urbanas es la cartografía realizada de los potenciales demográficos y su variación reciente en el Atlas Nacional de España. Las cuadrículas de 25 kilómetros cuadrados allí delimitadas muestran de modo

rotundo la evolución poblacional de las principales áreas urbanas en los últimos recuentos de población. Entre 1970 y 1991 resulta evidente a la pérdida de dinamismo demográfico en las ciudades centrales frente al aumento del ritmo de crecimiento poblacional de sus periferias. Lo que hace 25 años era exclusivo de Madrid y Barcelona, en 1991 se extiende ya a un total de doce ciudades. Aunque fenómenos de índole diversa explican casos particulares, como el de las ciudades vascas, Cádiz o Cartagena, la atribución del fenómeno a la difusión urbana resulta inequívoca (Calvo/Pueyo/Jover, 1992).

Y hay detalles de la evolución demográfica reciente en las mayores áreas metropolitanas que ponen de relieve fenómenos de interés. Para Madrid, se ha señalado un decrecimiento del ritmo de aumento en las ciudades-dormitorio, mientras las mayores tasas de aumento demográfico corren a cargo de los núcleos más alejados, el denominado «rural metropolitano» para el período 1986-1991; en ello, los autores del trabajo creen ver un ejemplo del «modelo de difusión por contagio en ondas» (Méndez/Razquín, 1992). Procesos similares se observan en Barcelona, donde las coronas metropolitanas parecen basar su crecimiento en «la lenta redistribución desde la metrópoli hacia la periferia» (Suau, 1995, 105); es singular algún detalle, como el retroceso absoluto de población en el último intercensal de un núcleo de la primera corona metropolitana, como es Badalona, fenómeno en el que debe haber influido la emigración de retorno (Dura, 1995).

En cualquier caso, la propia movilidad cotidiana de la población pone de relieve el alcance de los fenómenos de integración laboral de las periferias urbanas. En las áreas metropolitanas es ya un asunto recurrente en los análisis, pero recientes trabajos ponen de manifiesto que el fenómeno afecta también a ciudades medias y pequeñas (Ganau, 1995, Salom/Carrasco y otros, 1995). Se confirma el hecho de que la incorporación de la población periurbana al mercado laboral urbano es un fenómeno más extendido que el de la incorporación de población urbana a los núcleos rurales periurbanos (Valenzuela, 1986, 104).

## 2. La segregación de la periferia

Hemos insistido anteriormente en la mejora general de la calidad de la vivienda y de la remodelación de los antiguos suburbios, pero ello no debe conducirnos a una idea equivocada acerca del mercado residencial periférico.

En primer lugar, la marginación extrema no ha desaparecido. Los enclaves de población gitana siguen asentándose en los lugares más insospechados de los alrededores de la ciudad, mostrando la continuidad, la permanencia de nuestra peculiar parcela de segregación urbana. Pero en los últimos años hay otros ocupantes de esas perfectas «bidonvilles» que sólo se llegan a visualizar desde una vía periférica, que se reseñan en las páginas de sucesos de la prensa o que son campo de acción de la asistencia social;

nos referimos a las abundantes poblaciones de inmigrantes extranjeros, que no siempre tienen fácil el camino de la integración residencial. En concreto, las barriadas marginales de inmigrantes magrebíes parecen especialmente abundantes, aunque por lo general no hay suficientes estudios que den cuenta de ello<sup>9</sup>.

Más allá de las incrustaciones tercermundistas que orlan nuestros bordes urbanos, el mercado normalizado de vivienda no puede decirse que se mueva por el camino de la igualdad. La jerarquía de precios en las periferias metropolitanas no decrece, sino que parece acentuarse. El tono general de la vivienda ha mejorado, pero las diferencias de tamaño subsisten y hay nuevos contrastes en la accesibilidad general, en la disponibilidad de ciertos recursos y servicios, en la cercanía de las zonas de mayor calidad ambiental, etc...

En realidad, como señala Lois la periferia es actualmente el nuevo ámbito de la segregación urbana: la residencia unifamiliar frente al bloque de pisos, las nuevas y rutilantes implantaciones periféricas frente a las antiguas en decadencia... (Lois, 1997). Da la impresión de que los precios de la vivienda no se mueven sólo en relación a la calidad material de la construcción, sino a la calidad social del espacio circundante. El ejemplo de las grandes «urbanizaciones cerradas» de residencia unifamiliar, con servicios y equipamientos de lujo parece cundir, en una tendencia fuerte a un mayor anonimato y a la pérdida de los valores comunitarios. De ahí que muchas promociones de alta calidad incluyan entre sus reclamos «la privacidad» o «la exclusividad» como valores positivos y otras de nivel medio alto tiendan a imitarlas. En el lado opuesto, tendríamos muchos núcleos periféricos, nacidos como ciudades-dormitorio, compuestos de promociones masivas de pisos de calidad media y baja, a los que les resulta muy difícil mejorar sus niveles de vida, aunque hayan sido reequipados en los últimos lustros. En cualquier caso, no parece que la solidaridad territorial sea muy abundante, si atendemos a los conflictos que ocasionalmente se dan entre estas dos tramas de la periferia cuando conviven en un mismo marco territorial, como ocurre en el municipio de Alcobendas<sup>10</sup>.

El hecho es que la periferia, se está segregando en unos ámbitos de mucha calidad, que prolongan casi siempre los distritos más valorados de la ciudad central, frente a otras zonas de mucha menor valoración. En Barcelona se ha comprobado que «las diferencias de precios de la vivienda entre las diversas ciudades del área metropolitana tienden a aumentar con el tiempo... Entre 1987 y 1993 las diferencias han aumentado considerablemente dando lugar a ciudades caras -Sant Just, Sant Cugat- y a ciudades baratas -Badalona y Cerdanyola...» a la vez que se afirma que «el precio de la vivienda se ha convertido en factor predominante de la localización residencial, mientras que ha perdido relevancia el lugar de trabajo» (Tello/Martínez, 1995, 49-50). Para el área metropolitana de Madrid parece también evidente que la segregación social no hace sino aumentar (Mas, 1992), y que en la zona más problemática del sur metropolitano no se produce una mejora notable de la calidad de vida, a pesar de algunos esfuerzos públicos.

En su mayor parte, por lo tanto, la periferia ha tenido hasta hace poco en España un concepto claramente peyorativo, en la creencia generalizada de

que la ciudad central se abandona obligado por tener unos ingresos insuficientes<sup>11</sup>, pero pensamos que en los últimos años, en parte por la difusión de la edificación, unifamiliar y por la absorción de la antigua segunda residencia, está progresando una periferia de calidad basada en las mejores condiciones ambientales. Este contraste es seguramente más intenso en las grandes ciudades que en las pequeñas, con lo que la segregación es más evidente en las primeras.

### 3. ¿Un planeamiento periférico ineficaz?

Con los presupuestos ya enunciados, de mejoras en la vialidad, de gran movilidad laboral, de fuertes tendencias centrífugas en las grandes metrópolis, parece claro que el planeamiento municipal es incapaz de lograr una organización territorial coherente en las periferias urbanas, pues las fronteras municipales están presentes en la mayor parte de los alrededores de las principales ciudades del país. La periferia exige para su ordenación un plano de actuación supramunicipal.

Pero los especialistas indican una y otra vez sobre la dificultad de este planeamiento, en buena parte por razones políticas. Eduardo Mangada, por ejemplo, ha insistido en la gran cantidad de buen planeamiento nunca llevado a la práctica por la falta de una autoridad supramunicipal, y ha señalado el carácter negativo de la supresión del área metropolitana de Barcelona (Mangada, 1993). Por su lado, José María Fera, ha señalado el intento de coordinación que supone la aprobación de las Normas de Coordinación Metropolitana de la Comarca de L'Horta, y el papel positivo que en Madrid supone la Comunidad de Madrid como autoridad urbanística de todo el ámbito de influencia metropolitana, pero lamenta la ineficacia de la coordinación territorial en Andalucía. En conjunto, Fera afirma que, debido a una planificación inconsistente, la periferia se convierte en «un espacio fragmentado, funcionalmente inconexo y formalmente confuso» (Fera, 1996).

La claridad del diagnóstico formulada desde unas perspectivas generales se ve corroborada por la evidencia de los casos concretos. El panorama descrito para la evolución reciente de Ponferrada y sus contornos es esclarecedor, con dispersión indiscriminada del hábitat individual, carencia abundante de servicios básicos, fuerte competencia de municipios vecinos en la creación de polígonos industriales hasta lograr el despilfarro territorial, etc... (Alonso, 1996). Y parece que no es un fenómeno aislado.

En cualquier caso, siempre hay alguna excepción que señalar. En tal sentido cabría aducir algún resultado de la ambiciosa política territorial emprendida en la Comunidad de Madrid a finales de los años 80. Buena parte de los presupuestos iniciales no se han conseguido, pero al menos quedan unos espacios bien urbanizados que se abren ya camino en las coronas metropolitanas de Madrid. Se reconocen bajo el nombre de Consorcios Urbanísticos, que son las fórmulas de gestión utilizadas para su creación.

Entre ellos se puede resaltar a Ciudad Loranca, en Fuenlabrada, y los Espartales, en Alcalá de Henares, que ya están muy adelantados. Hasta cierto punto son simbólicos de estos últimos años: combinan la edificación unifamiliar con la plurifamiliar, contienen un buen número de promociones a cargo de promotores sociales, tienen mayoría de vivienda de VPO,... Aunque hayan sido de gestión problemática en algunos casos, por problemas políticos y por interferencias de los promotores privados, los Consorcios son, a nuestro entender, ejemplo de un buen quehacer que debería ser mucho más abundante en nuestro país si se cree en la contribución del urbanismo para una mayor equidad territorial.

#### Referencias bibliográficas

- ALONSO SANTOS, J. L. (1996): «La ciudad de Ponferrada: interacciones en su periferia y comarca», en LÓPEZ TRIGAL, L. (dir.) (1996): Ciudad y alfoz. Centro y periferia urbana. Jornadas de estudio y debates urbanos, León, Universidad de León, 199 p., pp. 117-127.
- BARCIELA, F. (1997): «Verdugos de los "híper"», El País. Suplemento «Los Negocios», 6-abril-1997, p. 6.
- BARRERE, P. (1988): «Urbanización del campo en los países industrializados», en II CONGRESO MUNDIAL VASCO: Espacios rurales y urbanos en áreas industrializadas, Barcelona, Oikos-Tau, 254 p., pp. 59-78.
- BEAUREGARD, R. A. (1995): «Edge cities: peripheralizing the center», Urban geography, 16, pp. 708-721.
- BODEGA, I., CEBRIÁN, J., FRANCHINI, T., LORA-TAMAYO, G., y MARTIN, M. (1992): «Inmigrantes marroquíes en la CAM», Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 12, pp. 291-311.
- BOHIGAS, O. (1986): Reconstrucción de Barcelona, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 201 p.
- BRANDIS, D. y DEL RÍO, I. (1996): «Diez años creando periferia en Madrid», III Coloquio de Geografía Urbana, Antequera, junio 1996; en este mismo volumen.
- CABERO DIÉGUEZ, V. (1996): «Salamanca: del paisaje monumental a la ocupación de sernas, vegas y dehesas», en LÓPEZ TRIGAL, L. (dir.): Ciudad y alfoz. Centro y periferia urbana..., op. cit., pp. 107-115.
- CALVO, J. L., PUEYO, A. y JOVER, J. M. (1992): «Potenciales demográficos», en DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (1992): Atlas

Nacional de España, sección IV, grupo 14 b, VII + 24 p.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. J. (1995): «Ciudades y metrópolis españolas, 1979-1992. Políticas urbanísticas y planeamiento democrático», en AUTORES VARIOS (1995): VI COLOQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFÍA. ACTAS. A

#### Península

Ibérica, un espaço em mutação, Porto, Publicações da Universidade do Porto, volume I, 608 p, pp. 149-173.

CANOSA ZAMORA, E. (1995): La promoción inmobiliaria en la periferia noreste de Madrid, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda/Universidad Autónoma de Madrid, 233 p.

CANTO FRESNO, C. (1995): «El papel del turismo en el desarrollo rural», en TROITIÑO VINUESA, M. A. (coord.) (1995): Gredos: territorio, sociedad y cultura, Ávila, Diputación Provincial de Ávila/Fundación Marcelo Gómez Matías, 317 p., pp. 149-172.

CARAVACA BARROSO, I. (1991): «Descentralización productiva y nuevos modelos de articulación territorial y urbana», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: XII Congreso Nacional de Geografía. Sociedad y Territorio. Valencia, 28-31 de mayo de 1991, Valencia, AGE/Universitat de València, 662 p., pp. 425-429.

CARRERAS VERDAGUER, C. (1995): «Los nuevos espacios del consumo en Barcelona», Revista de Geografía, vol. XXIX, n.º 2, pp. 69-77.

COMUNIDAD DE MADRID (1995): Los Consorcios Urbanísticos en la Comunidad de

Madrid. Una fórmula de gestión de suelo para los años noventa, Madrid, (Consejería de Política Territorial), 146 p.

CONTE, J.: La Font dels Capellans. Manresa, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Colección «Els barris d'Adigsa», n.º 1, 117 p.

COSTA MAS, J. y CANALES MARTÍNEZ, G. (1991): «Evolución de la propiedad industrial en la periferia de Alicante y su cambio hacia el uso residencial», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: XII Congreso..., op.

cit., pp. 451-456.

COURTOT, R.: Campagnes et villes dans les huertas valencienes, Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 191 p.

DELGADO VIÑAS, C. y GARCÍA MERINO, L. V. (1995): «Procesos y formas de crecimiento recientes en las ciudades del Norte de España», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: XIV Congreso Nacional de Geografía. Cambios regionales a finales del siglo XX, Salamanca, AGE/Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca, 487 p., pp. 377-380.

DURA GUIMERA, A. (1995): «Uso de las entrevistas en profundidad en el análisis de la descongestión residencial de la región de Barcelona», en XIV Congreso Nacional de Geografía. Cambios regionales a finales del siglo XX. Comunicaciones, Salamanca, Asociación de Geógrafos Españoles/Universidad de Salamanca, 487 p., pp. 244-247.

FERIA TORIBIO, J. M. (1996): «Nuevas periferias urbanas y planificación pública», III Coloquio de Geografía Urbana, Antequera, junio 1996; en este mismo volumen.

FERNÁNDEZ GARCÍA, A. (1993): «La reestructuración económica: sus implicaciones territoriales y urbanas», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: Nuevos procesos territoriales. XIII Congreso Nacional de

- Geografía, Sevilla, Universidad de Sevilla/Fundación El Monte, 620 p., pp. 321-326.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1985): «Los aspectos funcionales de los espacios periurbanos», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: IX Coloquio de Geografía. Murcia, 16 al 21 diciembre 1985. Ponencias, Valencia, AGE, tomo II, pp. 1-9.
- FILO, S. A. (1993): Informe anual. 1992, Madrid, 115 p. (folleto impreso).
- GANAU CASAS, J. (1995): «Las áreas de mercado laboral de Cataluña. El caso de la provincia de Lleida. Análisis de la movilidad laboral 1986-1991», en XIV Congreso Nacional de Geografía..., op. cit., pp. 290-293.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (1974): Crecimiento y estructura urbana de Valladolid, Barcelona, Los Libros de la Frontera, 142 p.
- GARCÍA MANRIQUE, E. y GÓMEZ MORENO, M. L. (1992): «La dinámica rural urbana», en AUTORES VARIOS (1992): La Geografía en España (1970-1990). Aportación Española al XXVII Congreso de la Unión Geográfica Internacional. Washington, 1992, Madrid, Real Sociedad Geográfica/Asociación de Geógrafos Españoles, 326 p., pp. 263-275.
- GARCÍA, A., LÓPEZ, L., LÓPEZ-PELÁEZ, A. y REDONDO, J. M. (1996): «El área urbana de León. Un recorrido por los problemas del espacio periurbano», en LÓPEZ TRIGAL, L. (dir.) (1996): Ciudad y alfoz. Centro y periferia urbana. Jornadas de estudio y debate urbanos, León, Universidad de León, 199 p., pp. 71-88.
- GIMÉNEZ, C. (1995): «Madrid y la cuestión inmigrante», Alfoz, 91-92, pp. 78-104.
- GINES DE LA NUEZ, M. C. y BARRA AZNAR, J. A. (1995): «Desplazamientos diarios en la isla de Gran Canaria: pasos previos para la determinación de las áreas de influencia», en AUTORES VARIOS (1995): VI COLOQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFÍA..., op. cit., pp. 435-441.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1983): «Estructuras y estrategias comerciales urbanas en España», Ciudad y Territorio, 55, 1/83, pp. 5-23.
- GONZÁLEZ URRUELA, E. (1985): «Consumo de espacio y dominación territorial. El área periurbana de Valladolid», Ciudad y Territorio, 65, pp. 17-36. —231&#8594;
- HERIN, R. (1990): «Paysages murciens d'aujourd'hui. Ruptures et traditions», en FOURNEAU, F., HUMBERT, A. y VALENZUELA, M. (coord.) (1990): Géographie d'une Espagne en mutation. Prospections aériennes II, Madrid, Casa de Velázquez, 267 p., pp. 33-52.
- INMOBILIARIA ZABALBURU (1992): Memoria 1991, Madrid, 105 p., (folleto impreso).
- (1994): Informe anual 1993, Madrid, 95 p., (folleto impreso).
- LOIS GONZÁLEZ, R. C. (1997): «Presentación a edición galega», en PETSIMERIS, P. (de.) (1997): As redes urbanas. Una nova xeografía das cidades, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, 188 p., pp. 11-13.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (1995): «Los hipermercados y su distribución espacial», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: XIV Congreso..., op. cit., pp. 142-143.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1995): «La recuperación de una forma urbana clásica.

- Revisión crítica de una experiencia y análisis comparado de datos», en LÓPEZ DE LUCIO, R. y HERNÁNDEZ-AJA, A. (1995): Los nuevos Ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente, 1985-1993, Madrid, Ayuntamiento de Madrid (Gerencia Municipal de Urbanismo), 271 p., pp. 15-83.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (1987): La ciudad de León y su alfoz, León, Universidad de León, 144 p.
- (dir.) (1996): Ciudad y Alfoz. Centro y periferia urbana. Jornadas de estudio y debate urbanos, León, Universidad de León, 199 p.
- MANGADA, E. (1993): «Ciudad metropolitana: planeamiento y construcción del territorio», en AUTORES VARIOS (1993): La gestión de la ciudad. Conferencias y ponencias invitadas al V Congreso Iberoamericano de Urbanismo, Valencia, Generalitat Valenciana, 241 p.
- MAS HERNÁNDEZ, R. (1989): «Dinámica actual de los espacios urbanos», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES (1989): XI Congreso Nacional de Geografía. Madrid, 25-29 septiembre 1989, Madrid, AGE/Universidad Complutense de Madrid, vol. IV, 382 p., pp. 201-245.
- (1992): «Segregación social», en MAS HERNÁNDEZ, R. (dir.) (1992): Atlas de la Comunidad de Madrid, Madrid, Comunidad de Madrid/Fundación Cajamadrid, 88 p., pp. 58-59.
- MASSOT, M. H. y ORFEUIL, J. P. (1995): «La mobilité, une alternative à la densification du centre», Les Annales de la recherche urbaine, 67, pp. 23-31.
- MENDEZ, R. (1990): «Crecimiento periférico y reestructuración metropolitana», Alfoz, 71, pp. 47-52.
- MENDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y RAZQUIN SÁNCHEZ DE VIVAR, J. (1992):
- «Ciclo urbano y difusión del crecimiento en la Comunidad de Madrid», Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 12, pp. 333-344.
- METROVACESA (1997): 1996. Informe anual, Madrid, 121 p. (folleto impreso).
- MIRANDA MONTERO, M. J. (1985): La segunda residencia en la provincia de Valencia, Valencia, Facultad de Geografía e Historia, 260 p.
- (1993): «La vivienda en España. 1991», Cuadernos de Geografía, n.º 53, pp. 127-143.
- MONEO, R. (1982): «El urbanismo contemporáneo: 1950-1980», en AUTORES VARIOS: Vivienda y urbanismo en España, Barcelona, Banco Hipotecario de España, 227 p., pp. 199-215.
- MORALES MATOS, G. y HERNÁNDEZ TORRES, S. (1996): «Áreas industriales y grandes superficies comerciales en el área periurbana de Las Palmas de Gran Canaria», en III Coloquio de Geografía Urbana, Antequera, junio 1996; en este mismo volumen.
- OCAÑA OCAÑA, C. (1995): Málaga, población y espacio metropolitano, Málaga, Universidad de Málaga, 201 p.
- OLIVERAS SAMITIER, J. (1989): «Urbanización y turismo en la zona costera catalana», en ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES: XI Congreso Nacional de Geografía. Madrid 25-29 septiembre 1989. Comunicaciones, Madrid, AGE/Universidad Complutense de Madrid, volumen III, pp. 346-355.
- OLIVERAS, J. y ROQUER, S. (1990): «Le littoral méridional de la Catalogne.

Agriculture, tourisme, industrie: un parytage difficile de l'espace», en  
FOURNEAU, F./HUMBERT, A./VALENZUELA, M. (coord.) (1990): Géographie  
d'une

Espagne en mutation..., op. cit., pp. 53-72.

ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1988): «Los límites de la explotación agraria  
periurbana», en II CONGRESO MUNDIAL VASCO: op. cit., pp. 79-100.

ORTELLS, V., QUEROL, A. y MARTI, R. (1996): «Especialización funcional en  
el espacio periurbano de Castelló de la Plana: la Ciudad del Transporte»,  
en III Coloquio de Geografía Urbana, Antequera, junio 1996; en este mismo  
volumen.

PARDO ABAD, C. J. (1991): «La liberación de suelo industrial como  
indicador de los cambios urbanos», Estudios Territoriales, 37, pp.  
139-156.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. y JIMÉNEZ OLIVENCIA, Y. (1995): «La  
aglomeración

urbana de Granada: articulación territorial y funcionalidad urbana», en

AUTORES VARIOS (1995): VI COLOQUIO IBÉRICO DE GEOGRAFÍA..., op.  
cit., pp.  
21-33.

RUBIO DÍAZ, A. y SANTIAGO RUIZ, F. J. (1993): «Elementos para una  
geografía del consumo intraurbano», Baética. Estudios de Arte, Geografía e  
Historia, 15, pp. 99-118.

SALOM, J., ALBERTOS, J. M. y otros (1995): «La movilidad obligada por  
motivos de trabajo en la Comunidad Valenciana», en XIV Congreso Nacional  
de Geografía..., op. cit., pp. 313-317.

SANABRIA BRASSART, C. (1986): «Las grandes superficies comerciales de  
Madrid», 70, 4/86, pp. 45-58.

SUAU REVENTOS, E. (1995): «El creixement del sistema urbà de Catalunya  
(1950-1991). De la concentració a la desconcentració metropolitana?»,  
Documents d'Anàlisi Geogràfica, 27, pp. 97-113.

TATJER MIR, M. (1995): La Trinitat Nova -Barcelona-, Barcelona,  
Generalitat de Catalunya, col. Els barris d'Adigsa, 160 p.

TELLO ROBIRA, R. y MARTÍNEZ RIGOL, S. (1995): «Terciarización y  
encarecimiento de la vivienda en Barcelona», Revista de Geografía, vol.  
XXIX, n.º 2, pp. 41-51.

URBIS (1995): Informe anual 1994, Madrid, 127 p. (folleto impreso).

VALENZUELA RUBIO, M. (1986): «Los espacios periurbanos», en  
ASOCIACIÓN DE

GEÓGRAFOS ESPAÑOLES (1986): IX Coloquio de Geógrafos Españoles. Actas,  
discursos, ponencias y mesas redondas, Murcia, AGE/Universidad de Murcia,  
pp. 81-123.

— (1988-1989): «Áreas centrales y periferias urbanas en la Europa  
comunitaria. Un estado de la cuestión al filo de los noventa», Boletín de  
la Real Sociedad Geográfica, tomo CXXIV-CXXV, núms. 1 al 12, pp. 157-193

— (1990): «Madrid. Les nouvelles périphéries», en FOURNEAU, F.,

HUMBERT,

A. y VALENZUELA, M. (coord.) (1990): Géographie d'une Espagne en  
mutation..., op. cit., pp. 221-242.

VALENZUELA, M. y VÁZQUEZ, C. (1991): «Promoción cooperativa y nuevas

periferias en el Área Metropolitana de Madrid», en ASOCIACIÓN DE  
GEÓGRAFOS  
ESPAÑÓLES: XII Congreso..., op. cit., pp. 625-630.

---

[Facilitado por la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes](#)

2006 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

Súmese como [voluntario](#) o [donante](#) , para promover el crecimiento y la difusión de la  
[Biblioteca Virtual Universal](#) [www.biblioteca.org.ar](http://www.biblioteca.org.ar)

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite  
el siguiente [enlace](http://www.biblioteca.org.ar/comentario). [www.biblioteca.org.ar/comentario](http://www.biblioteca.org.ar/comentario)

