

II Congresso Histórico Internacional

AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE

18 a 20 de outubro de 2017

ATAS

CIDADE INDUSTRIAL

2017

FICHA TÉCNICA

Título

II Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Sociedade

Volume

III - Cidade Industrial

Edição

Câmara Municipal de Guimarães

Coordenação técnica

Antero Ferreira
Alexandra Marques

Fotografia

Paulo Pacheco

Design gráfico

Maria Alexandre Neves

Tiragem

200 exemplares

Data de saída

Dezembro 2019

ISBN (Obra completa)

978-989-8474-54-4

Depósito Legal

364247/13

Execução gráfica

Diário do Minho

ÍNDICE

CIDADE INDUSTRIAL

CONFERÊNCIAS

pág. 7

La Industria en la Historia de las Ciudades Medias Españolas: Una Reflexión Espacial

Gonzalo Andrés López

pág. 29

Cidade Industrial

Jorge Fernandes Alves

COMUNICAÇÕES

pág. 37

A fábrica de curtumes de José Maria Leite no Casal ou Quinta de Vila Verde (S. Sebastião e Urgezes, Guimarães): resultado de duas intervenções arqueológicas

Andreia Silva

pág. 65

A cidade a partir do edifício: narrativas urbano-edilícias na cartografia histórica de Belém (1886 a 1912)

Celma Chaves, Rebeca Dias

pág. 89

Cidade Industrial e o Mercado de Trabalho em pequenos Municípios no Brasil

Denis Cereja dos Santos, Silvio Roberto Stefano, Edgar Gandra

pág. 109

A Beira do Cais: Trabalho e Cotidianidade entre os Portuários de Rio Grande-RS e Lisboa-PT

Edgar Ávila Gandra, Silvio Roberto Stefano

pág. 113

O largo da Mumadona. História, desenho e evolução da sua importância na estrutura urbana de Guimarães

Eduardo Fernandes

pág. 135

Porto: a cidade industrial e o sistema portuário

Elsa Pacheco, Jorge Fernandes Alves

pág. 157

“Pela Creche!” As dinâmicas sociais em torno da proteção da prole infantil, na sede de concelho de Vila Nova de Gaia, na viragem para o século XX

Eva Baptista

pág. 187

A modernidade urbana em corpos adestrados: o futebol no ritmo (e nas contradições) da industrialização

Gilmar Mascarenhas

pág. 209

Vila Nova de Gaia, a “Southwark do Porto” nos primórdios da época industrial

J. A. Gonçalves Guimarães

pág. 241

Dinâmicas industriais corporativas e sociais em Guimarães: anos 50 e 70 do século XX

José Mano Torres

pág. 261

Do lugar à cidade da Trofa - Um século de industrialização

José Pedro Maia Reis

pág. 291

Caminhos da Modernidade: a Cidade de Belém-Pará-Brasil sob os Signos de um Tempo Acelerado

Leticia Souto Pantoja

pág. 323

O Centro Urbano de Vila Nova de Gaia em Finais de Oitocentos

Licínio Santos, Maria de Fátima Teixeira

pág. 351

Aveiro: a cidade e a indústria na primeira metade do séc. XX

Manuel Ferreira Rodrigues

pág. 375

Políticas higienistas e de saúde pública e o seu impacto na vida económica da cidade do Porto: 1930-60

Maria da Luz Sampaio

pág. 397

O impacto da indústria dos plásticos no desenvolvimento da cidade de Leiria

Maria Elvira Callapez, Sara Marques da Cruz, Guilherme Francisco

pág. 429

O Comércio e a Evolução Espacial das Áreas Centrais das Pequenas Cidades. O caso de Portalegre

Miguel Castro

pág. 459

Transformações Sociais e económicas na cidade da Guarda com a instalação da luz elétrica

Paula Amaro, Décio R. Martins

pág. 477

Indústria têxtil: expor Guimarães ao mundo desde o século XIX

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 507

Guimarães, cidade industrial? Entre a memória e o esquecimento

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 527

Consequências da Revolução Industrial na cidade de Guimarães

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 553

¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo xx

Santiago de Miguel Salanova

pág. 585

El Mercado Municipal de la Praça 1º de Maio de Évora: Pasado, presente y ¿futuro?

Sheila Palomares Alarcón

La Industria en la Historia de las Ciudades Medias Españolas: Una Reflexión Espacial

Gonzalo Andrés López

Universidad de Burgos

Departamento de Historia, Geografía y Comunicación

Geografía Humana

gandres@ubu.es

Resumen

En buena parte de las ciudades medias españolas la actividad industrial se presenta como un aspecto esencial en un doble sentido: por un lado, como elemento estructurante del plano, en cuanto al significado espacial que la industria tiene en la forma urbana; y, por otro, desde una perspectiva histórica, en cuanto a la relevancia que el proceso de industrialización ha tenido en la construcción de la ciudad. En esta contribución se plantea una reflexión desde la Geografía para entender, con perspectiva espacial, cómo se ha producido la urbanización en esta tipología de ciudades y determinar, en definitiva, el significado que la industria ha tenido a lo largo de la historia urbana.

1. Un acercamiento a la industria en la historia de la ciudad.

La industria ha explicado históricamente buena parte del significado del desarrollo urbano contemporáneo como agente económico impulsor del empleo y responsable de los grandes cambios sociales en la historia urbana reciente. Las empresas y las fábricas han tenido una influencia decisiva en la configuración de las estructuras urbanas. La composición espacial de buena parte de las ciudades medias contemporáneas en España proviene del desarrollo industrial.

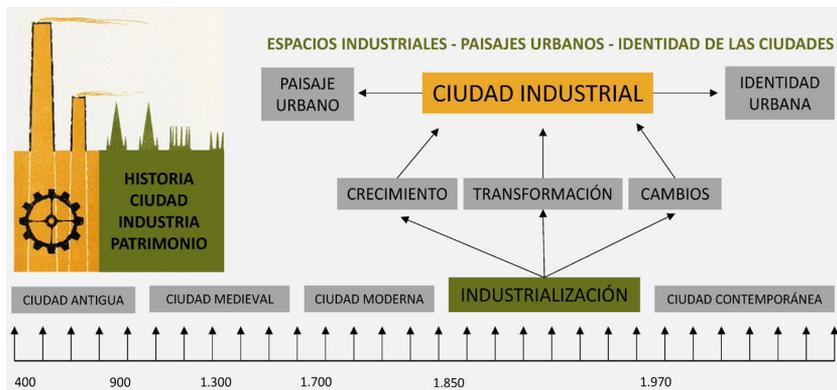
Desde esta perspectiva, es evidente que la actividad industrial, a lo largo de los siglos XIX y XX, se ha constituido como uno de los principales elementos definitorios de la evolución de las ciudades y de la configuración de las estructuras urbanas. En España, aludir a la ciudad contemporánea implica la necesidad de estudiar, en mayor o menor medida, el significado que la industria ha tenido en cada núcleo. El binomio industria-ciudad manifiesta una vinculación tan definida que, en términos generales, se asocia la historia industrial con la evolución paralela e interrelacionada de la historia urbana. Y se llega a considerar que el crecimiento industrial no solamente explica la configuración de las ciudades, sino también los cambios del espacio rural y las nuevas estructuras funcionales del resto de entornos espaciales. La industria encuentra, en verdad, en la ciudad, su ámbito más favorable para el desarrollo de esta actividad transformadora, pero desde esta posición hegemónica configura y modifica la estructura general del territorio en su conjunto (Ponce y Martínez, 2001; Caravaca, 2006, Fernández Cuesta, 2010).

Industria y ciudad, industria y sociedad, industria y territorio: planteamientos interrelacionados y aspectos convergentes a lo largo de la historia. No cabe duda de que la actividad manufacturera es en este sentido un agente transformador de las dinámicas sociales, económicas y, obviamente, espaciales en sentido amplio. Pero en este caso nuestro objeto se focaliza en analizar de qué modo se ha producido esta interrelación de procesos con dos orientaciones bien determinadas: de un lado, en el ámbito concreto de la ciudad y,

específicamente, en el segmento de las ciudades medias en España; y, de otro lado, desde una perspectiva espacial, más allá de las amplias aportaciones ya realizadas en este sentido con carácter histórico o económico¹.

Es cierto que la industrialización española si bien no se produjo de forma tan temprana como en otros países europeos, sí comenzó a definirse claramente con iniciativas de entidad y significado económico y social en la primera mitad del siglo XIX. En una secuencia básica, que podemos interpretar en la figura 1, se resume muy esquemáticamente cómo el proceso industrializador español arrancó en este contexto y trajo consigo cambios rápidos, significativos y relevantes en las estructuras precedentes. No es necesario destacar aquí, tal y como ya se ha dicho, de qué modo se produjo ese proceso, ya suficientemente analizado. Simplemente se trata de identificar cómo en el esquema general de la ciudad desde la Edad Antigua, la llegada de la contemporaneidad trajo consigo el avance industrial que, a su vez, aceleró la verdadera configuración de las ciudades y difundió un lento pero significativo progreso, que cambiaría estructuralmente la configuración anterior de los núcleos urbanos (Fernández Cuesta y Fernández Prieto, 1999; Carreras 2010; Tortella y Núñez, 2011).

Figura 1. Esquema básico de interpretación de algunas de las principales cuestiones relacionadas con el impacto del proceso de industrialización contemporáneo en las ciudades españolas



Elaboración propia.

¹ Son muy proliferas y numerosas las aportaciones que han estudiado la industria española desde una perspectiva histórica y/o económica, con el afán de relatar sus procesos, determinar sus causas, principales agentes y evolución. No es objeto de este trabajo la reflexión sobre todas estas cuestiones ni la explicación de las causas, factores, consecuencias o principales características del proceso industrializador. Todos estos hechos han sido ya suficientemente analizados y difundidos en decenas de publicaciones. No es posible detallar en esta anotación todas ellas, ni resulta oportuno hacer siquiera una somera selección. No obstante, en la bibliografía final del trabajo se han incorporado las que se consideran como más relevantes desde esta perspectiva histórica y/o económica, elaboradas por autores como Carreras, Nadal o Tortella.

En relación con el planteamiento anterior, las principales manifestaciones de la industria como agente transformador en las pautas de crecimiento urbano se registran, sin duda, en las grandes aglomeraciones urbanas. En ciudades como Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Alicante, Málaga o Valencia se han estudiado e identificado los rasgos generales del proceso industrializador español, haciendo coincidir de hecho en gran medida la explicación de la historia industrial del país con la de estas grandes capitales económicas. Sin embargo, la industria ha tenido en los últimos 150 años una trascendencia espacialmente significativa en la configuración de las ciudades de tamaño medio, por lo que resulta interesante reflexionar sobre el significado espacial y socioeconómico que tiene en esta tipología urbana, más allá de los núcleos urbanos de mayor dimensión.

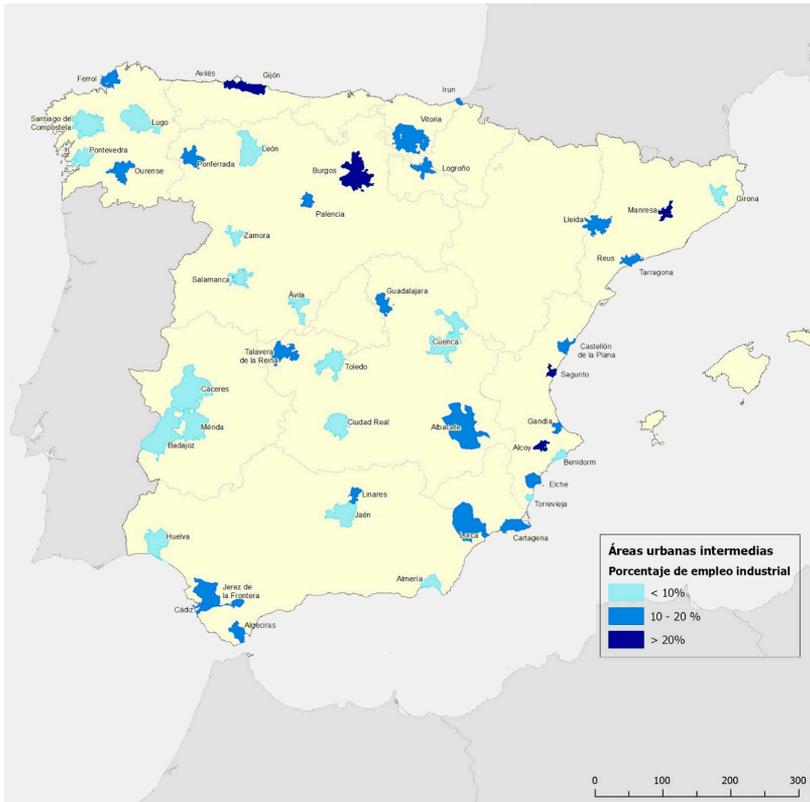
2. La industria en las ciudades medias: un análisis general mediante la cartografía.

Si consideramos el significado en las principales áreas urbanas españolas de los volúmenes de empleo, el número de empresas y el suelo ocupado por la actividad productiva y cartografiamos estas variables, podemos obtener un primer diagnóstico sobre el impacto que la industria tiene en esta escala de ciudades. Las 48 ciudades medias españolas agrupan el 23% de la población total urbana del país, pero suman sin embargo cerca del 25% del empleo industrial y más del 33% del suelo productivo de las ciudades.

Pero, más allá de estas cifras generales, el perfil de las ciudades medias industriales españolas se define claramente en el significado relativo que la industria tiene sobre el espacio de esta escala urbana. En dicho sentido, es bien ilustrativo fijarse en la circunstancia de que la ratio de suelo industrial por habitante en las ciudades medias supera ampliamente el de la media nacional y el de las grandes ciudades y aglomeraciones -65 m²/hab frente a 45 m²/hab-. La realidad es que la industria asentada en este amplio conjunto de espacio urbanizado para usos productivos en las ciudades intermedias implica un volumen de empleo superior a las 300.000 personas, lo que supone un porcentaje de población activa industrial cercano al 12%.

En las figuras 2 y 3 se refleja la representación territorial de ambos valores -empleo industrial y porcentaje de población activa industrial- y se identifican los principales centros industriales intermedios españoles. De las casi 50 ciudades medias, en más de la mitad se superan los 5.000 empleos industriales y, en aproximadamente la misma ratio (22 de 48 ciudades), el porcentaje de población industrial es superior a la media nacional y a la de los grandes centros urbanos. Tal y como se ve en las referidas figuras, hay diez ciudades medias que suman más de 10.000 empleos y cuatro de ellas (Vitoria, Burgos, Elche y Avilés) se encuentran dentro de los 20 principales núcleos urbanos del país según esta variable, con valores absolutos por encima de varias ciudades del rango superior.

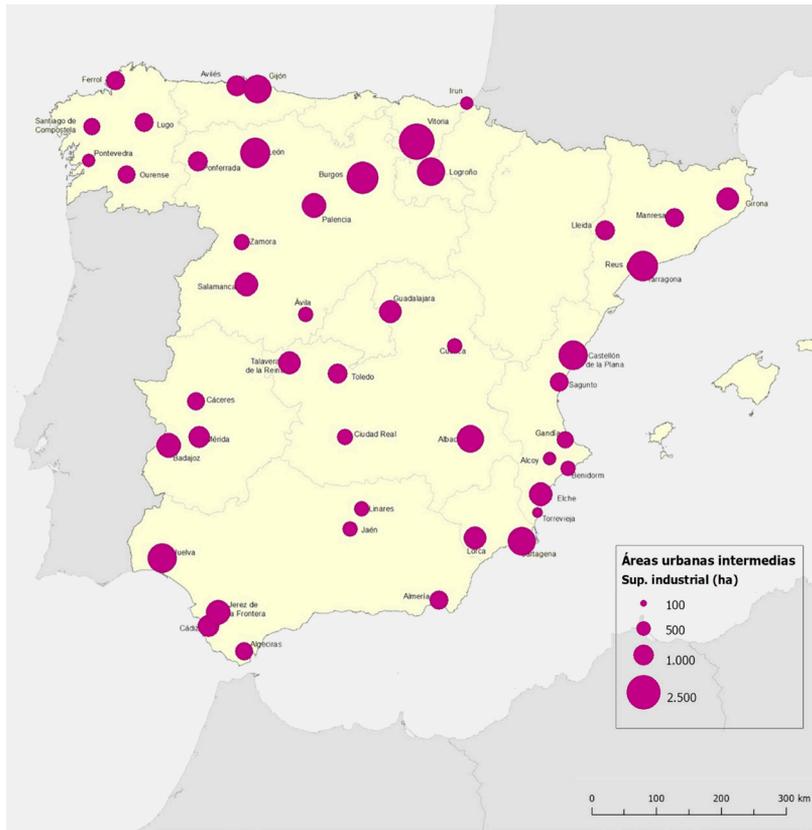
Figura 3. La población activa industrial en las áreas urbanas intermedias españolas



Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística (INE) (Serie de Indicadores Urbanos. URBAN AUDIT. Año 2017).

En cuanto al significado relativo del empleo industrial sobre el conjunto laboral, aparecen tres ciudades con un definido perfil productivo: Avilés (28,5%), Alcoy (24,1%) y Burgos (22,8%). En este caso, resulta muy ilustrativo el hecho de que, si observamos el listado completo de ciudades españolas respecto a esta variable, en 15 de los 20 primeros casos, hablamos de ciudades de tamaño medio. Se trata de áreas urbanas como Cartagena, Logroño, Irún, Ponferrada, Ferrol, Elche, Vitoria, Palencia, Gijón, Sagunto, Manresa o, las ya citadas, Burgos, Alcoy y Avilés, que encabezan el ranking con porcentajes de población industrial superiores en todos los casos al 15%.

Figura 4. El suelo industrial urbanizado en las áreas urbanas intermedias españolas. Año 2012



Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Instituto Geográfico Nacional (Mapa de ocupación de Suelo en España. Corine Land Cover. Año 2012).

Si analizamos la localización de estas ciudades, obtenemos, en verdad, una imagen bien definida del sistema urbano intermedio español, apreciándose claramente el conjunto de ciudades gallegas-asturiano-leonesas, los centros del eje Portugal-Castilla y León-País Vasco-Francia, la extensión de núcleos del litoral mediterráneo, desde Huelva a Girona, y la ubicación menos definida de un conjunto de núcleos del interior peninsular (desde Extremadura y Castilla la Mancha, al entorno de Madrid). Llama la atención poderosamente la falta de ciudades medias significativas en este sentido en el territorio de Aragón, en el que el contraste del área urbana de Zaragoza con el resto de los núcleos de menor tamaño es determinante.

Si observamos la figura 4, en la que se representa la superficie de suelo industrial urbanizado en las ciudades medias, es posible concluir que en 20 de las 48 áreas urbanas analizadas se superan las 1.000 ha de suelo industrial urbanizado y, en verdad, aparecen casos muy significativos en los que se pone de manifiesto el fuerte impacto espacial que la industria ha generado en este tipo de conjuntos urbanos. Sin duda destacan los casos de Vitoria y Burgos que con 2.686 y 2.247 ha respectivamente vuelven a aparecer -al igual que en el empleo- como las dos grandes ciudades medias industriales españolas. Sin embargo, con valores también notables -entre 1.500 y 2.000 ha- localizamos otro nutrido grupo de áreas urbanas: León, Tarragona, Huelva, Castellón, Cartagena, Gijón, Logroño y Albacete.

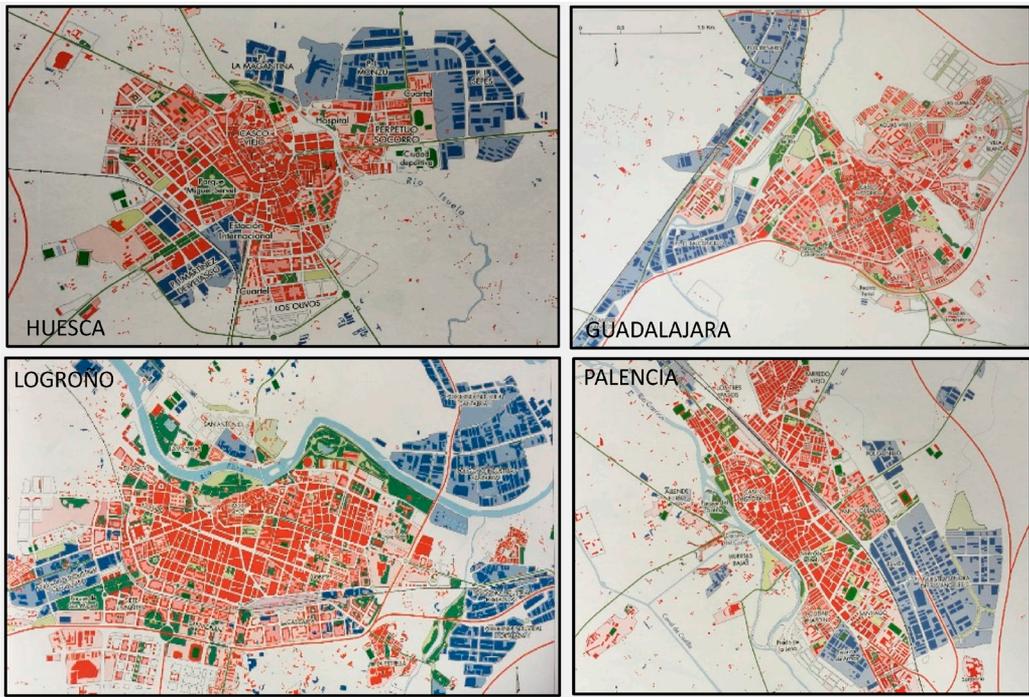
Se trata de áreas urbanas en las que, con independencia de la trayectoria e historia de la ciudad, las causas de su industrialización, la entidad demográfica del conjunto, el volumen del empleo, el número de empresas y/o su especialización sectorial, la industria se ha consolidado al fin como un valor significativo del paisaje, como un elemento que define parte de la identidad de estos lugares. Son conjuntos urbanos que podemos resumir en un perfil homogéneo de una ciudad tipo que ronda los 150-200.000 habitantes, con un volumen relevante de empleo industrial (entre 10.000 y 25.000 trabajadores) y con un valor relativo de población activa industrial muy alto y claramente por encima de la media (entre el 15 y el 30% del total). En función de estas cifras, sobre la base de este perfil tipo de ciudad industrial intermedia, y desde la óptica espacial que hemos planteado, resulta interesante profundizar en el análisis y desgranar con mayor detalle la evolución histórica que la industria ha tenido en este tipo de áreas urbanas de tamaño medio.

3. La industria en la historia de la ciudad media española: aproximación general y principales etapas evolutivas

Todas las cifras citadas y la cartografía de las páginas anteriores ilustran las evidencias de la interrelación industria-ciudad en el caso de este tipo de áreas urbanas intermedias. A la luz de esta información y el análisis de los datos se deduce el perfil industrial de este tipo de ciudades. Pero resulta necesario identificar cómo se ha producido esta situación y de qué forma estos espacios se han ido asociando hasta tal punto con la industria. En la figura 5 se puede ver la influencia espacial que hemos caracterizado al nivel del plano urbano de algunas de estas ciudades medias. En concreto, en color azul se identifican los espacios industriales de las ciudades de Logroño, Guadalajara, Palencia y Huesca. En los cuatro casos se visualiza plenamente la posición periférica de la industria en la estructura urbana, pero a partir de procesos evolutivos y composiciones de ciudad distintas. Actividades asociadas al ferrocarril, a las vías y ejes de comunicación, a los puertos, a la extensión al otro lado de elementos naturales como los ríos o los caminos históricos, la industria se ha ido ajustando a la extensión de la ciudad y ha ido modificando sus patrones de

localización. Pese a ello, lo cierto es que hoy en día se detecta esa posición claramente periférica guiada por la zonificación funcional de estas actividades. La industria sigue presente en la ciudad media española y con un alto significado social y económico, pero resulta necesario entender las principales fases que ha atravesado para llegar a este mapa urbano desequilibrado y zonificado.

Figura 5. El suelo industrial en la estructura urbana de algunas ciudades medias españolas. Huesca, Guadalajara, Logroño y Palencia. Año 2005



Cartografía adaptada de: Fernández Cuesta, G. y otros (2010): “Las ciudades hacia 2005”, en Atlas temático de España, Tomo I, Ed. Nobel, pp 353-405.

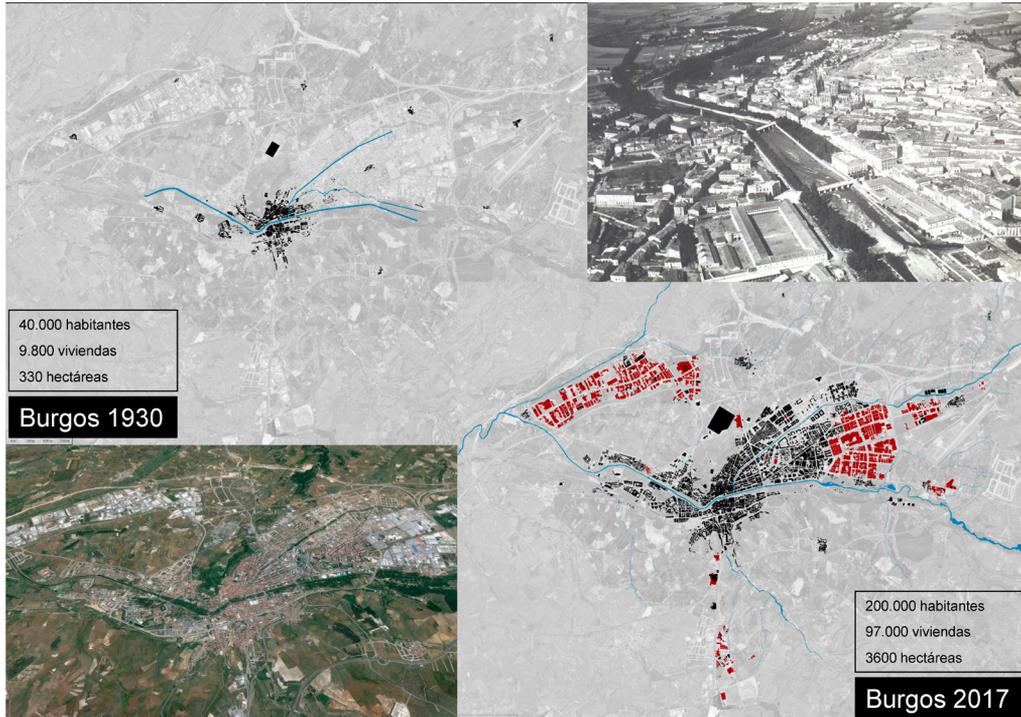
Para ello podemos fijarnos en la evolución reciente de una de las ciudades medias paradigmáticas del sistema urbano nacional: Burgos. Esta capital castellana contiene un nodo empresarial con más de 600 empresas en un área urbana de 200.000 habitantes y cerca de 20.000 empleos industriales. Con un 22,8% de población activa es la tercera área urbana española en este indicador, siendo la segunda ciudad del país en suelo industrial por habitante (112 m²/persona) y la tercera en el porcentaje del suelo industrial urbanizado sobre el total urbano (36%). Se trata, en consecuencia, de una ciudad media industrial que

resume bien el perfil del tipo de núcleo urbano al que nos referimos. Y, desde luego, el caso de Burgos resulta ideal para modelizar la dinámica de transformaciones contemporáneas asociadas al proceso de industrialización en la ciudad media española.

En la figura 6 se ha representado el plano del espacio urbanizado en esta ciudad en dos momentos: 1930 y 2017. En dichos planos se muestra el espacio urbano consolidado en color negro y los espacios industriales en color rojo. La simple comparación de ambos planos resulta evidente. Se aprecia claramente el desarrollo del crecimiento espacial de la ciudad desde el conjunto inicial de la ciudad de mediados de siglo XX hasta alcanzar los actuales espacios en los que los polígonos industriales tienen un alto significado sobre el conjunto de la estructura. Los planos muestran, en realidad, la fuerte transformación sufrida por este tipo de ciudades en las décadas de expansión y desarrollo urbano, en las que algunas de las pequeñas capitales provinciales, como es el caso de Burgos, se sumieron en una fase de fuertes cambios que dinamizó económica y socialmente los núcleos y multiplicó su tamaño y extensión. En concreto, en el ejemplo de Burgos, se puede observar como en esas ocho décadas se ha pasado de una ciudad de apenas 40.000 habitantes y 10.000 viviendas, que se ceñía sobre un ámbito reducido de apenas 400 ha, en el entorno del conjunto histórico; a un área urbana que supera las 200.000 personas (cerca de 100.000 viviendas) y se ha extendido hasta superar las 3.600 ha.

En este proceso, sin duda, la industria ha jugado un papel protagonista, como propulsor de las dinámicas económicas de cambio y las fuertes transformaciones sociales inducidas; pero, a la luz de los planos, puede verse cómo la industria ha sido también el motor de la extensión espacial, de la multiplicación del número de viviendas (que se amplían hasta diez veces las iniciales) y de la extensión de los suelos urbanizados (que se incrementan en una proporción similar). Se atisba igualmente de qué modo se ha producido el proceso, ya que en el plano de 1930 prácticamente no hay manchas de espacios industriales exentos, las fábricas están integradas en el tejido urbano, en la trama de ciudad, y, sin embargo, décadas después, no hay más que apenas dos puntos concretos de antiguas fábricas que subsisten a la extensión. La comparación no deja lugar a dudas: el proceso industrializador en estas ciudades ha ido progresivamente expulsando las fábricas del conjunto urbano para concentrarlas en los polígonos industriales ubicados en la periferia.

Figura 6. Evolución del suelo industrial en una ciudad media tipo. La actividad productiva en la estructura urbana de la ciudad de Burgos. Años 1930-2017.



Elaboración propia a partir de digitalización de cartografía histórica y de capas de información geográfica obtenidas de la Infraestructura de Datos Espaciales del Ayuntamiento de Burgos. Imágenes: Ayuntamiento de Burgos y Archivo Municipal de Burgos.

Estudiar en el marco de esta limitada contribución cómo se ha producido este proceso y de qué forma han ido creciendo esta y otras ciudades medias al hilo del desarrollo industrial resulta complejo, pues requiere un mayor detenimiento y una reflexión más pausada; si bien, puede realizarse una primera aproximación general y una consideración básica de las principales etapas evolutivas.

Desde este punto de vista, podemos considerar que la evolución urbana de la industria en la ciudad media española se puede dividir, en una primera aproximación general, en cuatro grandes etapas:

- Por un lado, como primera fase, un amplio conjunto entendido como “ciudad histórica”, en la que aproximadamente hasta la década de 1910, a partir de la ciudad antigua, se configura la ciudad burguesa, llegan las primeras alineaciones y extensiones sobre la antigua ciudad

y en muchos casos se derriban las murallas y aparecen las primeras viviendas obreras. En esta primera fase, la industria muda su ubicación original del casco urbano histórico a los primeros edificios realmente fabriles. Surgen las primeras fábricas urbanas importantes y la industria comienza a ser un elemento con presencia en el plano urbano, intercalándose con la nueva ciudad burguesa, las primeras extensiones de barrios obreros extramuros y, en general, asociándose a los elementos que traía consigo la ciudad del progreso (nuevas vías de comunicación, líneas de ferrocarril, puertos, etc.).

- A continuación, una segunda fase, desde el arranque del siglo XX, con un proceso secuencial que trajo la llegada de las primeras áreas industriales más allá de fábricas aisladas. Este proceso llegó antes a unas ciudades que a otras y, como norma general, se anticipó en las áreas urbanas vinculadas al mar (Avilés, Gijón, Oviedo, Cartagena, Ferrol, Cádiz, Algeciras, Castellón, Sagunto...). En estas ciudades, la presencia de antiguas fábricas de armas y, sobre todo, la llegada en la segunda mitad del XIX de siderurgias, metalurgias y astilleros, anticiparon realmente el proceso industrial respecto a las ciudades del interior, en las que el impulso industrial relevante llegaría, en muchos casos, con notable retraso, no produciéndose de un modo significativo hasta bien entrada la década de 1930 o 1940 y en un contexto ya bien distinto (Burgos, Vitoria, Guadalajara, Albacete, Lleida, Salamanca, León, Logroño...). En este periodo, por lo general, las industrias se fueron instalando en espacios ubicados en los ensanches, más allá de la ciudad burguesa y en convivencia con los barrios obreros, cuando no directamente generando piezas de este tipo al calor de las nuevas actividades industriales. Algunas de estas primeras planificaciones, siguiendo las lógicas de los ensanches, dibujaron espacios productivos que seguían los ejes de carreteras principales (Palencia, Albacete, Huesca...), asociaban el ferrocarril a la implantación ferroviaria (Burgos, León...) o consolidaban la función de los puertos como ámbitos de fabricación e intercambio (Cartagena, Gijón, Tarragona...). Se consolidó de este modo la función productiva como protagonista del crecimiento urbano en estas ciudades y se conformó una estructura en la que, sobre la ciudad histórica, se superpusieron, primero, las alineaciones parciales y las primeras fábricas integradas en la trama tradicional -incluso algunas intramuros-, y, después, una segunda aureola de relevante crecimiento, en la que la industria tuvo un valor notable.

- Una tercera etapa, desde mediados de los años 50, momento en el que se inició el proceso expansivo del desarrollismo español. En 1956 se promulgó la Ley del Suelo y comenzó el proceso de la planificación urbanística española y en 1959 se aprobó el Plan de Estabilización y se inició la planificación económica y el desarrollismo. Arrancaba así la verdadera industrialización de las ciudades medias y se abría la etapa en la que las fábricas y los edificios industriales tendrían más protagonismo en la estructura urbana. En realidad, la industria tuvo un papel tractor fundamental en buena parte de los casos. Estas industrias de los años 60 y 70 propiciaron obviamente una rápida necesidad de alojamiento para

la población trabajadora y, en consecuencia, se produjo el gran crecimiento inmobiliario. Surgieron aceleradamente urbanizaciones, barriadas de bloques, grandes manzanas y actuaciones urbanísticas diversas. La extensión inmobiliaria de la ciudad en este periodo (1960-1980) es responsable de aproximadamente el 40% del total edificado actualmente en las ciudades medias españolas. En aquellas décadas se urbanizaron grandes polígonos de cientos de hectáreas, que en ocasiones sumaban un ámbito similar al de la ciudad existente y que se fueron configurando en los bordes del crecimiento urbano. En estos límites aparecieron nuevas vías de comunicación de alta capacidad, las circunvalaciones y rondas, que dibujaron en su mayor parte aquellos nuevos PGOU que se iban promulgando con la nueva Ley del Suelo de 1976. Las determinaciones de aquellos planes fueron materializándose en políticas urbanísticas extensivas: ciudades basadas en grandes viarios de comunicación, con enormes sectores de suelo urbanizable y previsiones de crecimiento desorbitadas que incluso en algunas áreas urbanas hoy todavía no han llegado a cumplirse. En esta tercera etapa se gestó, en definitiva, la evidente separación industria-ciudad y se materializaron las pautas de la zonificación funcional que se ha ido extendiendo posteriormente.

- La última etapa se inicia hacia el final de los años ochenta y el inicio de la década de 1990, cuando empieza a modificarse y detenerse el crecimiento, coincidiendo con el inicio de un periodo de crisis y declive económico y con la aprobación en 1992 de una nueva Ley del Suelo. Desde entonces, surgen dos grandes tendencias en la configuración de la ciudad: por un lado, una dinámica de continuidad expansiva -las ciudades han continuado creciendo favorecidas por la concepción normativa del “todo urbanizable” de las Leyes del Suelo de 1992 y 1998 -; y, por otro, una vuelta de tendencia hacia la reforma interior, mirando, una vez más, al espacio de las áreas ya urbanizadas en otros periodos, que se han visto afectadas por procesos selectivos de sustitución de usos (Calderón, 2004).

En este contexto, la dinámica industrial cambia igualmente ya que buena parte de los polígonos de las décadas precedentes están colmatados y se crean nuevos ámbitos industriales, en la mayoría de los casos fuera de esos anillos de comunicación periférica y, con cierta frecuencia, en suelo de los municipios del área de influencia. Por otro lado, se desmantelan espacios industriales en los que se deja de producir y se cambia el uso histórico de sus solares por más viviendas o nuevos equipamientos urbanos. Fábricas de luz, fábricas textiles, siderurgias, acerías, factorías navales, astilleros, fábricas de armas, papeleras, complejos químicos, industrias agroalimentarias... prácticamente en todas las ramas de actividad encontramos ejemplos de edificios industriales que han sido derribados dejando su lugar a solares que se han integrado de nuevo en la ciudad con diversas actuaciones.

4. Industria y ciudad; centro y periferia: historia de un desencuentro

Fábricas desaparecidas como estas ponen de manifiesto que, en efecto, se ha consolidado esta doble tendencia sobre los espacios industriales en estas últimas décadas -expansión periférica vs desaparición del interior urbano-. La industria va siendo expulsada del tejido urbano a medida que las ciudades crecen y, poco a poco, se va desplazando la actividad económica hacia el exterior. En realidad, la expansión de los últimos años hacia las periferias industriales de estas ciudades no indica sino una nueva fase que se abre ya: las fábricas están moviéndose desde algunos de los polígonos de los años 60 y 70 hacia nuevas áreas industriales más alejadas, más allá de las circunvalaciones, incluso afectando a otros municipios. Los polígonos industriales del desarrollo han comenzado un proceso acelerado de terciarización y, de modo cada vez más claro, albergan actividades de servicios, logística y distribución, que tienen una capacidad de integración más directa con la ciudad.

La principal cuestión que se plantea, en relación con nuestra reflexión, es si, al margen de esta discutible y conflictiva posición periférica, la industria está realmente reconocida en la identidad de las ciudades medias; si con el alto significado espacial y socioeconómico que tiene, las sociedades locales son conscientes de su valor como elemento a considerar desde un punto de vista patrimonial. Los ejemplos de desindustrialización y desaparición de fábricas de los entornos urbanos no invitan al optimismo, por lo que en todo caso consideramos que se debe transmitir y difundir el conocimiento sobre el singular proceso histórico que ha tenido la industria en estas ciudades, para favorecer su integración en su verdadera identidad, su cultura y su patrimonio.

La interrelación entre la historia, el paisaje, el patrimonio y la cultura confluye, junto a otros muchos aspectos, en el territorio. El vínculo que se establece entre todos estos elementos tiene en el espacio su clara manifestación y, al fin y al cabo, el lugar urbano, por contraposición a otros entornos, manifiesta con la acumulación de estos aspectos la base de su identidad. La industria, en este mismo sentido, se suma a la concepción del territorio como escenario de actividad y producto construido a partir de la dinámica social y económica de un grupo humano (Cañizares, 2009). Desde esta perspectiva, el espacio humanizado de las ciudades intermedias españolas constituye un magnífico ejemplo sobre el que advertir la singularidad de la industria en la formación de la ciudad.

Observando los datos y cifras que hemos analizado, en áreas urbanas en las que la industria tiene un significado espacial tan intenso y presenta un valor social y económico tan determinante, resulta sorprendente que la actividad industrial no esté valorada como un rasgo identitario. Tanto las cifras y valores, como el análisis del proceso histórico y, sobre todo, su impronta espacial y social, atribuyen a la industria un papel más significativo del que realmente se le concede en la cultura popular. Y lo cierto es que, al contrario, todos los aspectos citados no pueden ser sino un argumento más para entender que la industria

forma parte del territorio, resulta ser un activo esencial de la actividad humana de estas áreas urbanas y, en consecuencia, se integra en el patrimonio territorial de las mismas, como un aspecto clave en la identificación de su paisaje y de su acervo cultural (Capel, 2002; Zoido, 2005).

El significado de la industria en estas ciudades está en el poso de su historia y en el análisis de su plano. La industria, en las ciudades medias españolas que tienen este perfil, está presente en lo que ha ocurrido en estas ciudades en el último siglo y medio (su historia), puesto que constituye un aspecto clave de la sociedad, de la economía, de la vida de los habitantes de estas áreas urbanas; y, obviamente, la industria está en estas ciudades en la huella de sus edificios, naves y construcciones, en su configuración espacial y, en fin, en su estructura urbana. Por más que la reciente expulsión de la actividad hacia las periferias hable de un desencuentro en la historia urbana de la industria y la ciudad, no se puede olvidar la relevancia que las actividades productivas siguen teniendo en las actuales sociedades urbanas. Pese a que comienzan a desmantelarse fábricas y edificios más recientes, de apenas cincuenta años de vida, la industria sigue teniendo un peso específico clave en estos espacios.

En definitiva, ya que se ha perdido mucho patrimonio industrial, se trata de que el análisis histórico industria-ciudad en las áreas urbanas intermedias nos permita ser conscientes, al menos, de que la industria -como actividad (fabricar) y como arquitectura (la fábrica)- forma parte del patrimonio territorial de estas áreas urbanas y es actualmente un elemento a preservar. La historia de la vinculación de la industria con la ciudad media española no termina aquí y, sin duda, en el escenario habitual de ida y vuelta del urbanismo contemporáneo, debe reinterpretarse el papel que las fábricas han de jugar en las nuevas estructuras territoriales. Reflexionar desde la perspectiva histórica y geográfica es un primer paso importante para poner en valor estos aspectos.

Bibliografia

- ANDRÉS LÓPEZ, G. (2008): “Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?”, en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 263. Ed. Digital.
- ANDRÉS LÓPEZ, G. (2014): *Burgos. Ciudad Industrial. 50 años del Polo de Promoción y Desarrollo 1964-2014*, Ed. Ayuntamiento de Burgos, 336 p.
- ANDRÉS LÓPEZ, G. (Coordinador), Pascual Ruiz Valdepeñas, H. y Molina de la Torre, I. (2018): *La industria en el Área Urbana de Burgos. Análisis socioeconómico y territorial*, Ed. Fundación Caja Burgos, 353 p.
- BENITO DEL POZO, P. (2002): “Patrimonio industrial y cultura del territorio”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 34, pp 213-227.
- BENITO DEL POZO, P. (2005): “Pautas actuales de la relación entre industria y ciudad”, en *Ería*, nº 66, pp 57-70.
- BENITO DEL POZO, P. (2008): “Industria y ciudad: las viejas fábricas en los procesos urbanos”, en *Scripta nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 270. Ed. Digital.
- BENITO DEL POZO, P. (2014): *Planificación territorial y desarrollo del suelo empresarial en España*, Ed. Aranzadi, Navarra, 242 p.
- BELLET, C. y LLOP, J.M. (Ed.) (2000): *Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad*, Editorial Milenio, Lleida, 560 p.
- BELLET, C. y LLOP, J.M. (2004): “Ciudades intermedias: entre territorios concretos y ciudades y espacios globales”, en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVI (141-142), 2004, p 569 – 582.
- BOSQUE MAUREL, J. y MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (1995): *Cambio industrial y desarrollo regional en España*, Ed. Oikos-Tau, 551 p.
- CALDERÓN CALDERÓN, B. (1992): “El espacio de la industria en la ciudad”, en *Ería*, nº 29, pp 227-241.
- CALDERÓN CALDERÓN, B. (2004): “La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 8, pp 135-155.
- CALDERÓN CALDERÓN, B. y PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, H. (2007): “El lugar del patrimonio industrial en los procesos de transformación urbana: de la ruina a la explotación de las reliquias fabriles en Valladolid”, en *Ería*, nº 72, pp 55-73.
- CAÑIZARES RUIZ, C. (2009): “Cultura y patrimonio en clave territorial: las aportaciones del geógrafo”, en Feria Toribio, J. y otros: *Territorios, Sociedades y Políticas*, Ed. AGE y Univ. Pablo Olavide, Sevilla, pp 93-107.

CAPEL, H. (1996): “La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial”, en *Documents d'anàlisi geogràfica*, Nº 29, pp 19-50.

CAPEL, H. (2002): *La morfología de las ciudades. Vol 1. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Ed. La Estrella Polar, Barcelona, 544 p.

CAPEL, H. (2005): *La morfología de las ciudades. Vol 2. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*, Ed. La Estrella Polar, Barcelona, 656 p.

CARRERAS i ODRIOZOLA, A. (2001): “La industrialización: procesos y políticas”, en Morales Moya, A. (Dir): *Las claves de la España del siglo XX. Las transformaciones económicas*, Ed. España Nuevo Milenio, Madrid, pp 53-70.

CEBRIÁN ABELLÁN, F. y PANADERO MOYA, M. (Coord.) (2013): *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*, Ed. Biblioteca Nueva, 246 p.

FERNÁNDEZ CUESTA, G. y FERNÁNDEZ PRIETO, J.R. (1999): *Atlas industrial de España. Desequilibrios territoriales y localización de la industria*, Ed. Nobel, 205 p.

FERNÁNDEZ CUESTA, G. y FERNÁNDEZ PRIETO, J.R. (1999): “La distribución de la industria en España. Pautas regionales y cambios recientes”, en *Ería*, nº 49, pp 129-158.

GANAU CASAS, J. y VILAGRASA IBARZ, J. (2003): “Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes”, en *Mediterráneo Económico*, nº 3, pp 37-73.

GARCÍA DELGADO, J.L. (1997): “La industrialización española en su perspectiva histórica”, en *Industrialización en España, entusiasmos, desencantos y rechazos : ensayos en homenaje al profesor Fabián Estapé*, Ed. Civitas, Madrid, pp 317-335.

GARCÍA DELGADO, J. L. (2017): “Etapas y rasgos definidores de la industrialización española”, en *Lecciones de Economía española*, Ed. Thomson-Reuters-Aranzadi, Navarra, pp 21-40.

MANERO MIGUEL, F. y GARCÍA CUESTA, J.L. (Coord.) (2016): *Patrimonio Cultural y Desarrollo Territorial*, Ed. Thomson Reuters-Aranzadi, Navarra, 417 p.

MANERO MIGUEL, F., ANDRÉS LÓPEZ, G. Y MOLINA DE LA TORRE, I. (2000): *Industria y territorio en la región fluvial del Duero. Guía de los sectores industriales*, Ed. SEPES, 269 p.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y otros. (2008): “Dinámicas industriales, innovación y sistema urbano en España: trayectorias de las ciudades intermedias”, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 46, pp 227-260.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y CARAVACA BARROSO, I. (1996): *Organización industrial y territorio*, Ed. Síntesis, Madrid, 365 p.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, H. (2006): *Industria y ciudad en España. Nuevas realidades, nuevos retos*, Ed. Thomson-Civitas, Navarra, 618 p.

- NADAL, J. (Dir.) (2003): Atlas de la industrialización de España, 1750-2000. Crítica. Fundación BBVA, 664 p.
- NADAL, J. y CARRERAS, A. (Dir.). (1990): *Pautas regionales de la industrialización española*, Ed. Ariel, 437 p.
- ORTEGA VÁLCARCEL, J. (1998): “El patrimonio territorial: El territorio como recurso cultural y económico”, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº 4, pp 33-48.
- PARDO, C. J. (2016): *El patrimonio industrial en España*, Ed. Akal, Madrid, 286 p.
- PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, H. Y ANDRÉS LÓPEZ, G. (2004): *Industria y ciudad. Las actividades productivas y la configuración del espacio urbano en Burgos*, Ed. Ayuntamiento de Burgos y Editorial Dossoles, 491 p.
- PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, H. Y ANDRÉS LÓPEZ, G. (2006): “Actividades productivas y dinámicas urbanas en Burgos”, en *Industria y ciudad en España. Nuevas realidades, nuevos retos*, Ed. Thomson-Civitas, pp 367 a 394.
- PASCUAL RUIZ VALDEPEÑAS, H. Y ANDRÉS LÓPEZ, G. (2006): “Las primeras fábricas de la ciudad: el impulso industrializador en Burgos durante los años 30 y 40”, en *Revista de Historia Industrial*, Universidad de Barcelona, pp 141 a 168.
- PONCE HERRERO, G. y MARTÍNEZ PÉREZ, F. J. (2001): “Industria y ciudad. Entre la aceptación y el rechazo de una relación histórica”, en *Investigaciones Geográficas*, nº 25, pp 67-94.
- SÁNCHEZ MORAL, S. y otros (2009): “Dinámicas de las ciudades de tamaño intermedio en el sistema urbano español: entre el declive y la recuperación”, en Pillet Capdepon, F. y otros (Dir): *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión : actas del XXI congreso de geógrafos españoles*, Ed. Univ. Castilla La Mancha, Ciudad Real, pp 655-670.
- SOLÁ, J. (2001): “La localización industrial en España: una revisión de la literatura”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 19-20, pp 365-398.