

- SAGRA, Ramón de la: *Informe sobre el estado de la industria fabril en Alemania. Comprende 1º La exposición de los productos de dicha industria en Maguncia. 2º El cuadro de las instituciones que favorecen su progreso.* Madrid, 1843, 139 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Lecciones de Economía social, dadas en el Ateneo Científico y Literario de Madrid.* Madrid, 1840, 334 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Memoria sobre los objetos estudiados en la Exposición Universal de Londres y fuera de ella bajo el punto de vista del adelanto futuro de la agricultura e industria españolas. Primera parte. Materias primeras resultantes de la agricultura, la economía rural y la minería.* Madrid, 1853, 440 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Notas para la historia de la prostitución en España.* Madrid, 1850, 16 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *El problema de los bosques bajo el doble punto de vista físico y social. Memoria leída en la Sociedad Imperial y Central de Agricultura de París, en sesión del día 17 de Mayo de 1854.* Madrid, 1854, 16 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Relación de los trabajos físicos y meteorológicos hechos por don Andrés Poe y tanto en La Habana como en Europa, destinada para servir de introducción a las futuras tareas del Observatorio Meteorológico de aquella ciudad.* París, 1858, 40 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Relación de los viajes hechos en Europa, bajo el punto de vista de la instrucción y beneficencia pública, la represión, el castigo y la reforma de los delincuentes; los progresos agrícolas e industriales y su influencia en la moralidad. Tomo I, Viaje a la Bélgica en 1838. Tomo II, Viaje a la Holanda en 1838.* Madrid, 1844, 173 y 181 pp.
  - SAGRA, Ramón de la: *Sucinta relación de los Viajes de estudio y de las Comisiones espontánea y gratuita-mente hechas y desempeñadas, y de las Obras dadas a luz por D. —, desde su salida de La Habana en abril de 1835, durante la publicación en París de la Historia política y natural de Isla de Cuba.* Madrid, 1855, 8 pp.
- Otras obras**
- CODAZZI, Agustín: *Resumen de Geografía de Venezuela formado sobre el mismo plan que el de Balbi y según los conocimientos prácticos adquiridos por el autor en el curso de la comisión corográfica que puso a su cargo el Gobierno de Venezuela.* París, 1841, 3 hh., 648 pp.
  - GONZALEZ LOPEZ, Emilio: *Un gran solitario: D. Ramón de la Sagra naturalista, historiador, sociólogo y economista.* La Coruña, 1983, 431 pp.
  - MELON Y RUIZ DE GORDEJUELA, Amando: *Alejandro de Humboldt. Vida y obra.* Madrid, 1960, X, 348 pp.
  - MORENO FRAGINALS, Manuel: *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar.* La Habana, 1978, 3 vols.
  - PALAU y DULCET, Melchor: *Manual del librero hispano-americano*, tomo XVIII.
  - VILLENEUVE DE BARGEMONT, Alban: *Noticia sobre el estado actual de la Economía política en España, y sobre los trabajos de don Ramón de la Sagra.* Madrid, 1844, 38 pp.
  - *Viajes por América del Sur. Edición, con estudio y notas, de los textos de d'Orbigny, Wiener y La Condamine.* Bibliotheca Indiana, Tomo III, Madrid, 1958, 1.120 pp.

## SOBRE LA REFORMA INTERIOR DECIMONONICA (ZARAGOZA, MALAGA, GRANADA)

La «reforma interior» se plantea en el siglo XIX como un instrumento urbanístico a través del cual podían lograrse varios objetivos. En unas ciudades cuyos cascos presentaban un viario, una morfología parcelaria y un caserío heredados de la ciudad preindustrial, tal herencia representaba, frecuentemente, limitaciones y problemas con respecto a las necesidades planteadas en la ciudad de la revolución industrial y a las exigencias de las clases dominantes<sup>1</sup>.

Un viario quebrado y estrecho entorpecía, o impedía, el tránsito de carruajes (cuyo número aumentaba con rapidez) y, a la vez, hacía difícil el saneamiento al dificultar la construcción de alcantarillas generales, tanto por la propia angostura de las calles como por los problemas de rasantes que se planteaban, sin olvidar la dificultad de repercutir su coste sobre una propiedad que, dadas las características de los inmuebles, no obtenía de ellos una renta compensatoria de ese desembolso. Por otra parte,

<sup>1</sup> Un primer planteamiento general de la reforma interior puede verse en CAPEL, H.: *Capitalismo y morfología urbana en España.* Barcelona, 1973, 142 pp.; cfr. pp. 26-29.

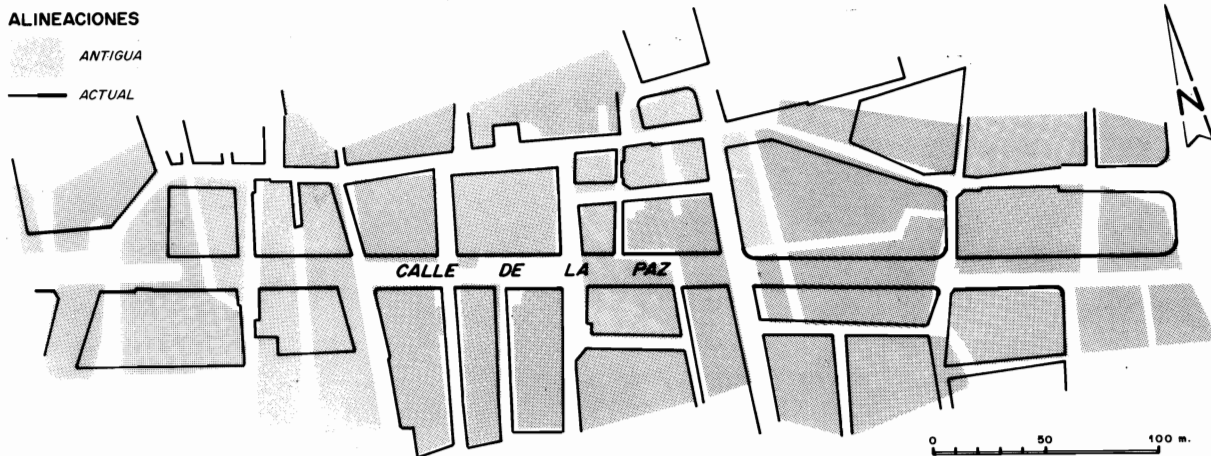


Fig. 1. La envergadura de las operaciones de reforma interior se pone de manifiesto en Valencia al superponer al plano tradicional el nuevo trazado, vertebrado por la calle de la Paz.

los inmuebles, en sí mismos, representaban un problema, por varias razones: en primer lugar, el parcelario (con frecuencia de raíz medieval), con formas irregulares y habitual desproporción entre fondo y frente, había dado lugar a un caserío desadaptado respecto a los nuevos modelos de habitación estimados como deseables en la época. En segundo lugar, por su naturaleza y, a veces, por su envejecimiento, albergaban unos contenidos sociales heterogéneos, en el mejor de los casos, cuando no predominantemente bajos.

De este modo, ciertos espacios dotados de centralidad topográfica dentro del casco urbano, se presentaban, a los ojos de la burguesía ascendente, como espacios inadaptados, en los que se desperdiciaba su potencialidad para generar mayores rentas y para servir de residencia de alto nivel y como espacio central de negocios.

Esa apreciación, correcta desde una perspectiva de clase, tenía mayor o menor posibilidad de dar pie a una operación urbanística global según la mayor o menor entidad de la respectiva burguesía, pues si bien en todas las ciudades su presencia creció en términos relativos, no en todas llegó a tener la dimensión necesaria para acometer operaciones urbanísticas de gran envergadura. Por ello, el fenómeno tampoco se planteó de forma sincrónica en todas partes, sino con notables diferencias temporales, en relación con las diferencias de ritmo e intensidad en el crecimiento de las distintas ciudades, prolongándose su aplicación casi hasta nuestros días.

Con estas operaciones se conseguía hacer más permeable a la circulación el centro urbano, se posibilitaba su saneamiento, y se evacuaban la población y las actividades cuya presencia era contradic-

toria con la centralidad funcional que se quería atribuir al espacio afectado por la operación. Previa la reparcelación necesaria, se hacía posible la construcción de inmuebles de calidad que, albergando a inquilinos de alto nivel y actividades profesionales o comerciales de prestigio, permitían un incremento sustancial de la renta obtenida por unidad de superficie. De paso, los impulsores de la reforma, o sus homólogos, encontraban allí un acomodo congruente, por su categoría física y su centralidad, con el papel que desempeñaban en la vida de la ciudad.

Tal mecanismo fue aplicado reiteradamente, y en múltiples ciudades. El ejemplo más temprano acaso sea el de las calles Fernando-Jaime I-Princesa, en Barcelona, corte transversal de la ciudad medieval, desde la Rambla a la Explanada, que se abre entre el final del Trienio Liberal y la década de 1850, para descongestionar la circulación intraurbana y como centro del comercio barcelonés<sup>2</sup>. El más tardío acaso sea el proyecto, no realizado, de la Gran Vía de Colón, en Madrid, que ya en la década de 1960-69 se pretendió abrir desde la calle de los Reyes, junto a la plaza de España, hasta la plaza de Colón.

Pese a haber sido un mecanismo aplicado a lo largo de siglo y cuarto, y pese a haber configurado el centro urbano de no pocas ciudades hasta años muy recientes, apenas ha sido objeto de atención por parte de los geógrafos. Intervenciones de la envergadura de la Gran Vía de Colón en Granada, no parecen haber dado lugar a ningún estudio. Tan sólo dos operaciones de esta naturaleza han sido objeto de consideración explícita, aunque en forma de aproximación a su conocimiento: la calle de la Paz, en Valencia, y la reforma de la Puerta del Sol, en Madrid<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> GRAU, Ramón: *Exposición Universal de Barcelona. Libro del Centenario 1888-1988*. Barcelona, 1988, 572 pp.; cfr. p. 146.

<sup>3</sup> TEIXIDOR DE OTTO, María Jesús: «La calle de la Paz (Valencia)», *Cuadernos de Geografía*, 1971, n° 8, pp. 83-103. QUIROS LINARES, Francisco: «La construcción del centro

urbano. Política y especulación en la reforma de la Puerta del Sol (1853-1862)», *Érta*, n° 4, 1983, pp. 81-92.

Para otras operaciones en Madrid puede verse el inventario realizado por RUIZ PALOMEQUE, Eulalia: *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*. Madrid, 1976, — pp.



Fig. 2. Panorámica de Zaragoza hacia 1890, donde puede apreciarse el contraste entre la regularidad del trazado de la calle Alfonso I y el abigarramiento del entorno.

Por ello parece oportuno recoger aquí los datos aportados por tres estudios recientes, procedentes de otros campos, y relativos a la calle de Alfonso I, en Zaragoza; a la de Larios, en Málaga, y a la Gran Vía de Colón, en Granada. Aunque en distinta medida, ninguno de los tres tiene un planteamiento que pueda considerarse satisfactorio desde nuestro punto de vista, aunque no por eso dejan de tener utilidad.

#### LA CALLE DE ALFONSO I, EN ZARAGOZA<sup>4</sup>

Desde mediados de la década de 1840-49 Zaragoza experimentó un crecimiento económico y demográfico sostenido, que se tradujo en la ruptura de los límites tradicionales del casco urbano. El número de habitantes creció un 40 por 100 entre 1834 y 1857, y otro tanto entre este último año y el de 1877. La llegada del ferrocarril, en 1862, reforzó el papel de Zaragoza dentro de la región, y las necesidades residenciales de la burguesía comercial e industrial, y de los terratenientes rentistas hicieron precisa la expansión urbana. A la vez, se hacía necesario enlazar el casco histórico con el nuevo centro, configurado en torno al Coso, mediante la apertura de nuevas calles, lo que crearía un espacio residencial y de comercio coherente con una capitalidad regional en expansión.

El primer plano geométrico de Zaragoza (producto de la R.O. de 25-VII-1846) data de 1853, y en 1860 se emprendió la tarea de realizar un plano general de alineaciones, aprobado en 1865; en él estaba contenida la transformación del centro mediante la apertura de varias calles, de las que la de realización más inmediata fue la de Alfonso I, cuyo proyecto estaba aprobado desde 1861, en tanto que las demás hubieron de esperar hasta el siglo actual.

Las razones aducidas para justificar esa opera-

ción de reforma fueron las mismas que se utilizaron en otras muchas ciudades de la época para operaciones similares: la necesidad de sanear zonas de escasas condiciones higiénicas; la conveniencia de facilitar una circulación creciente que se veía dificultada por una trama viaria inadecuada; y la consecución de un marco digno para el comercio y la residencia de las clases superiores; incluso, el incremento de las rentas que se derivaría de la revalorización del espacio afectado.

Respecto a las necesidades higiénicas, en 1860 Zaragoza carecía de alcantarillado y de suministro domiciliario de agua potable, y solamente la calle del Coso y el lado izquierdo del salón de Santa Engracia disponían de pavimentación y aceras. En cuanto a la circulación de carruajes, se vio notablemente incrementada desde la apertura de las estaciones ferroviarias del Arrabal (Caminos de Hierro del Norte de España) y del Campo del Sepulcro (Madrid-Zaragoza-Alicante), en 1862 y 1864, respectivamente.

Los estudios para la apertura de la calle de Alfonso I se iniciaron en 1858. Los objetivos formales del proyecto aludían a la necesidad de conseguir una comunicación amplia y cómoda desde la calle del Coso hacia el interior del casco, para lo que sólo se disponía de la calle de Jaime I, entonces inconclusa. La nueva vía proyectada desembocaría frente al templo del Pilar, y presentaba la ventaja de su situación en el sector central del casco, y la de afectar a menor número de edificios que otras opciones posibles.

Por otra parte, dado que la construcción del salón de Santa Engracia, la mejora de la calle del Coso, y el ensanchamiento de las que habían de configurar la de Don Jaime I, habían atraído hacia esos lugares la residencia burguesa, las instituciones, y las principales casas de comercio, la nueva vía podía contribuir a revitalizar el casco antiguo, aparte

<sup>4</sup> Véase TORGUET ESCRIBANO, Nardo: *La reforma urbana en la Zaragoza de mediados del siglo XIX. Apertura de la calle Alfonso I (1858-1868)*. Zaragoza, 1987, 160 pp., planos plegs. Se trata de un estudio de carácter histórico, centrado en

el proceso de apertura de la calle; contiene abundante documentación cartográfica, aunque de escasa utilidad analítica, y poco aprovechada.

de representar también una mejora de carácter higiénico.

Con la oposición de nueve de los 20 mayores contribuyentes de la ciudad, el Ayuntamiento consignó en el Presupuesto de 1860 una partida de 3,6 millones de reales para la ejecución del proyecto, que se ampararía en la Ley de Expropiación de 1836; aprobado por Real orden de 12-IX-1861, fue declarado de «utilidad pública» en diciembre del mismo año. La calle tendría 12 metros de anchura y 400 de longitud.

Hasta 1865 no se llevó a cabo la tasación de los edificios y terrenos a expropiar; los primeros ascendían a un total de 59, con 5.381 m<sup>2</sup> de solar, tasados en 4,8 millones de reales. En la valoración no se incluían las industrias existentes, y tampoco se tuvo en cuenta el incremento de valor que experimentarían los solares resultantes tras la apertura de la calle; las plusvalías derivadas de la operación quedaban en beneficio de los propietarios, para estimularlos a facilitar la expropiación.

En efecto, tan sólo a una quinta parte de los propietarios hubo de serles aplicada la expropiación forzosa, llegándose con los demás a un acuerdo sobre la cantidad a percibir que, en conjunto ascendió a 3,8 millones de reales, de los que el 38 por 100 correspondía a un propietario, Juan Bruil. El pago se efectuaría en cinco anualidades sucesivas (la primera de ellas al iniciarse el derribo o al dejar la finca a disposición del Ayuntamiento), con el interés del 8 por 100 anual. Por lo que se refiere a la expropiación forzosa, se aplicó en diez casos, con una superficie total de 1.572 m<sup>2</sup>, valorados en 1,48 millones de reales.

En cuanto a las propiedades de Bruil, ascendían a 2.117 m<sup>2</sup>, procedentes de ocho casas, que se valoraron en 1,44 millones de reales. El contrato correspondiente, firmado en 1867, dejaba las casas a disposición del Ayuntamiento para su derribo, realiza-

do el cual el Concejo tomaría el terreno necesario para la nueva vía, vendiéndose el resto en pública subasta, cuyo importe se entregaría a Bruil. La diferencia, hasta cubrir el valor total de lo expropiado, se le pagaría de los fondos del común en tres plazos anuales, a partir de 1871, percibiendo desde 1865 un 5 por 100 de interés anual sobre la cantidad adeudada. En la subasta los precios hubieron de rebajarse sucesivamente por falta de licitadores, y hasta 1869 no quedó vendida la totalidad de los solares.

En conjunto, las expropiaciones, forzosas o por acuerdo, ascendieron a 5,3 millones de reales, un 13 por 100 más de lo previsto en las tasaciones efectuadas en 1865, si bien de dicha cantidad había que deducir aproximadamente un 25 por 100, correspondiente a permutas entre el Ayuntamiento y los propietarios y a la venta de solares sobrantes.

Respecto a la ejecución material de las obras, el motín popular de 1865, a causa de los precios; la crisis de 1866, y el aumento del paro, agravado en el invierno, crearon la coyuntura propicia. En octubre de 1866 la Comisión de Policía Urbana planteó la necesidad de proporcionar trabajo durante el invierno a los muchos artesanos y jornaleros desocupados a causa de la paralización general de la construcción. Por ello, el Ayuntamiento aprobó el inicio de las obras de apertura de la calle, efectuándose entre enero y marzo de 1867 los primeros derribos, que inicialmente se realizaron por administración, quedando así para el Ayuntamiento el aprovechamiento de los materiales de derribo.

Las casas expropiadas tenían rentas anuales que oscilaban entre la media de 1.500 reales de las casas de las calles Concepción, Contamina, Mayor y Torrenueva, y los 11.000 de la calle del Trenque esquina al Coso; de la misma forma variaban los contenidos sociales. La mayoría de las casas tenían condiciones higiénicas deficientes, y a ello se unía el hacinamiento.



Fig. 3. Perspectiva de la calle Alfonso I de Zaragoza en los años veinte.

## LA CALLE DEL MARQUES DE LARIOS, EN MÁLAGA<sup>5</sup>

Respecto a los propietarios, había algunos representantes de la nobleza, como los marqueses de Ayerbe y Artasona, y el conde de Berbedel, de los que los dos últimos se deshicieron de sus casas en fechas inmediatamente anteriores a la apertura de la calle; había también representantes de la alta burguesía (el más destacado de los cuales era Juan Bruil, político progresista y primer contribuyente de la ciudad en 1864) y de la burguesía media. La mayor parte de ellos se mantuvieron como propietarios tras la expropiación.

A juzgar por la documentación notarial, la operación de apertura de la calle no parece que genere de modo inmediato un movimiento especulativo, aunque algunos propietarios resultasen beneficiados por las indemnizaciones recibidas o por la venta de fincas revalorizadas por la apertura; revalorización creciente en años posteriores, reflejada en el precio de los alquileres.

En otro orden de cosas, frente a las parcelas antiguas, alargadas y de poco frente, la apertura de la calle dio el resultado, en algunas manzanas, de parcelas regulares, más adecuadas para la construcción de viviendas amplias; no obstante, también resultaron algunas de escaso frente y forma irregular. Secundariamente, la apertura provocó, a partir de 1867, planes de alineación y ensanche de algunas calles afluentes a aquella, que se prolongarían hasta 1880.

La construcción de las primeras casas se inició en 1868, y la mayor parte de ellas se edificó en la década de 1870-79, aunque la última, construida para los almacenes «El Aguila», no se levantase hasta 1916.

Entre otros requisitos, las casas debían atenerse a unas servidumbres arquitectónicas mínimas: un modelo prefijado de distribución de huecos, y unas cotas de altura determinadas para los pisos. Constan de planta baja, entresuelo, y tres plantas, estando la baja destinada a uso comercial. La uniformidad de alturas y la utilización de elementos comunes en la composición, dio como resultado una continuidad figurativa en toda la calle, aunque con variantes estilísticas; uniformidad mantenida hasta la década de 1960-69.

La nueva vía atrajo pronto a los representantes de las burguesías alta y media, que se instalaron en ella, junto con un gran número de establecimientos comerciales (relojerías, joyerías, almacenes y tiendas de tejidos, etc.); junto a ellos, profesionales liberales, notarios, y algunos industriales. La calle quedó convertida en el centro residencial y representativo de la burguesía zaragozana del último tercio del siglo XIX, y en el centro comercial de la ciudad.

En el siglo pasado, y a partir de su cuarta década, Málaga conoció un período de auge industrial y comercial que, a lo largo de la segunda mitad del siglo, se tradujo en la formulación de planes de ensanche (anteproyecto de Moreno Monroy, aprobado en 1861; Plan de Ensanche de La Cerda, de 1891), en Ordenanzas (Proyecto de Ordenanzas de Construcción, de 1877; Ordenanzas Municipales, de 1884), y en operaciones de reforma interior (apertura de las calles Alcazabilla y Marqués de Larios).

La finalidad primera de la calle Larios era la de establecer una conexión directa entre la plaza principal o de la Constitución, en el centro de la ciudad histórica, con la Alameda y la Cortina del Muelle. Un primer proyecto se formuló en 1821, y otro se halla incluido en el Anteproyecto de Ensanche de Moreno Monroy, que preveía también otras obras de reforma interior que no llegaron a ejecutarse. Pero, al margen de esos antecedentes, el proyecto definitivo de la calle Larios tiene su origen en el estudio de un «Plan general de alcantarillado» encargado por el Ayuntamiento al ingeniero José María de Sancha en 1877, y presentado al año siguiente. En él, entre otras obras, se proyectaba la apertura de una calle desde la plaza de la Constitución hasta la Alameda, cuya justificación radicaba en la incapacidad de la estructura urbana existente para admitir la instalación de los colectores.

Basándose en la Ley de Expropiaciones de 1836, y en la de Ensanche de Poblaciones de 1876, el Ayuntamiento solicitó de las Cortes autorización para expropiar dos zonas paralelas, con un ancho de 20 metros cada una, a ambos lados de las calles proyectadas por Sancha, con objeto de mejorar las condiciones higiénicas del sector, facilitar la ejecución del alcantarillado y, sobre todo, mejorar las comunicaciones con el centro de la ciudad.

La apertura de la calle fue aprobada por Real Decreto de 23-VII-1878 y, dentro del mismo mes, la Comisión de Ensanche acordó encargar el estudio del proyecto al arquitecto municipal Joaquín de Rucoba, cuyo proyecto, con un trazado distinto al de Sancha, fue aprobado por el Ayuntamiento en agosto de 1878.

Sin embargo, el Ayuntamiento no pasó de ahí, dando pie a que en 1880 se crease una sociedad anónima para ejecutar la apertura de la calle en el plazo más breve posible, a fin de que «las clases industriales de la localidad encuentren aplicación para sus capitales de manera que al obtener el justo interés de los mismos, consiga su seguridad, contribuyendo a la vez a todo cuanto represente el pro-

<sup>5</sup> Véase ORTIZ GARCIA, José: «La reforma interior en Málaga durante el siglo XIX: La apertura de calle Larios» (sic), *Boletín de Arte*, nº 10, 1989, pp. 275-96.



Fig. 4. La malagueña calle Larios a principios de siglo. A la regularidad de su trazado viario se añade la uniformidad arquitectónica.

greso y el mejoramiento de la colectividad». Pese a ello, hubo de aguardarse hasta 1886, año en que se constituyó la sociedad «Hijos de M. Larios», con la pretensión de edificar 76 casas sobre las 107 fincas que debían expropiarse para la apertura de la nueva calle, solicitando para ello el necesario permiso del Ayuntamiento.

Antes de resolver sobre el asunto, la corporación municipal acordó que la Comisión Especial encargada del mismo tuviera en cuenta un nuevo estudio encargado al arquitecto municipal Manuel Rivera, que, partiendo del proyecto de Rucoba, lo modificaba en algunos extremos. Por ejemplo, la anchura de la calle se ampliaba a 16 metros (ocho para la calzada y cuatro para cada acera), aunque ello no alteraba el número de fincas a expropiar; además, se adoptaban chaflanes curvos para el cierre de las manzanas. Se proponía también un acuerdo con «Hijos de M. Larios» para que esta sociedad se comprometiera a abrir la totalidad de la calle y a hacer la reforma de las secundarias, cediendo la totalidad de la superficie que las 107 fincas perdían con la apertura de la nueva calle; finalmente, se señalaba un plazo máximo de ejecución de cuatro años, durante los que se esperaba remediar la crisis obrera, problema que, de otro modo, se consideraba inabordable, dados los recursos municipales.

Además del informe del arquitecto municipal, el dictamen de la Comisión incluía el Pliego de Condiciones Facultativas para la apertura de la calle, en el que se fijaba la altura de los edificios, los materiales a emplear, el tamaño de los solares, el de

los patios, etc.; a la vez señalaba que, para la edificación, se seguirían las Ordenanzas Municipales de 1884. También se incluían las condiciones para el adoquinado, alumbrado, aceras, bocas de riego, alcantarillado, etc.

El proyecto de Rivera fue aprobado por el Gobierno Civil en enero de 1887, y en mayo se otorgó la escritura pública de concesión de las obras a «Hijos de M. Larios», que inició las obras en el mismo año de 1887, concluyéndolas en 1891. En agosto de este último año tuvo lugar la recepción de las obras por parte del Ayuntamiento, solicitando previamente la empresa concesionaria que los servicios urbanos de la calle no pudieran sustituirse nunca por otros de calidad inferior, y que se prohibiera la parada de carruajes de alquiler en la calle, sin duda como expresión del rango atribuido a la nueva vía.

La apertura de la calle Larios fue utilizada, pues, por la burguesía malagueña como un reactivador económico en un momento en el que se agudizaba la crisis industrial. Por otra parte, la reforma interior, y el aumento de alturas que introdujo en el centro histórico, vino a impedir el desarrollo de un ensanche, a pesar de haberse propuesto en varias ocasiones.

## LA GRAN VIA DE COLON, EN GRANADA<sup>6</sup>

El casco urbano de Granada mantenía en la última década del siglo XIX los caracteres básicos de

<sup>6</sup> Véase MARTIN RODRIGUEZ, Manuel: *La Gran Vía de Granada. Cambio económico y reforma interior urbana en la España de la Restauración*. Granada, 19486. 257 pp., 2 planos plegs. en carpeta. Este trabajo es el de mayor envergadura de los tres aquí comentados; el autor ha dispuesto de documentación de la propia empresa urbanizadora y de personajes implicados en la reforma. Pero tampoco va más allá del examen del proceso de

apertura en sí, y el tratamiento de la cartografía es bastante pobre. Por otra parte, el autor parece poner particular empeño en presentar la reforma como una operación poco menos que desinteresada por parte de sus promotores, lo que, a la luz de los datos que aporta, resulta poco creíble; precisamente por ello parece también poco solvente la descalificación que hace del juicio emitido por Bosque Maurel en su estudio de 1954 sobre Granada.

la era preindustrial. A la vez, el desarrollo de la industria azucarera en la Vega hacía evidente la inadecuación del marco urbano para las funciones que debían desarrollarse en él, tanto por razones higiénicas como por razones de circulación y por la carencia de espacios adecuados para la residencia burguesa.

En efecto, a lo largo del siglo XIX la ciudad apenas había experimentado alguna expansión, aunque había conocido transformaciones internas de cierta entidad. Así, entre 1854 y 1884 se cubrió el río Darro entre la Plaza Nueva y Puerta Real, desapareciendo las callejas y placetas aledañas al río, y en 1888 se estaba cubriendo el tramo desde Puerta Real hasta el antiguo puente de Castañeda. Con ello se amplió la parte llana de la ciudad, y se acortaron las distancias entre los distintos puntos de la misma, facilitándose también la circulación de carruajes; a la vez se redujo la homogeneidad social del espacio urbano, al revalorizarse las áreas próximas a las nuevas vías. No obstante, seguía faltando una calle adecuada para enlazar el centro del casco con la recién construida estación del ferrocarril de Andaluces, y las partes altas de la ciudad permanecían intactas.

En cuanto a la higiene, tanto el abastecimiento de aguas como el alcantarillado y la pavimentación eran muy deficientes, de tal forma que Granada era hacia 1880 una de las ciudades españolas con mayor tasa de mortalidad, y la epidemia de cólera de 1885 produjo 8.031 víctimas; en consecuencia, el crecimiento de la ciudad era muy lento: 73.006 habitantes en 1887, frente a 61.993 en 1857. En esas condiciones un proyecto de ensanche parecía inviable.

Pero en 1882 se instaló la primera fábrica azucarera en la Vega de Granada, y a partir de 1890 el negocio se consolidó, construyéndose en ese año siete nuevas fábricas, dando lugar a que se abriesen en la ciudad importantes almacenes de abonos y a que se instalasen nuevas industrias de maquinaria. La dinamización de la vida económica que todo ello supuso hizo más evidente la incapacidad de la trama urbana existente para satisfacer las nuevas necesidades, entre las que se contaban las derivadas del incremento del tránsito de personas y mercancías, especialmente en el trayecto comprendido entre el puente del Genil y las estaciones ferroviarias.

En 1890 el principal industrial azucarero, Juan López Rubio, presidente de la Cámara de Comercio, concibió el proyecto de construir la Gran Vía, aduciendo para su justificación las razones habituales en estos casos: la mala situación higiénica del barrio sobre el que habría de trazarse la nueva calle, las necesidades del tránsito rodado, y las

ventajas que la obra supondría para paliar la crisis económica que se atravesaba. Adicionalmente, se estimó que supondría una ventaja indirecta para aquellos propietarios de fincas faltos de inquilinos, «por la necesidad en que se hallarían 500 familias de buscar nuevo albergue».

La Cámara de Comercio asumió el proyecto, que quedó terminado en noviembre de 1891, siendo aprobado por el Ayuntamiento en enero de 1892<sup>7</sup> y declarado de utilidad pública (a los efectos de la Ley de Expropiación Forzosa de 1879) en abril de 1894.

La nueva calle, con una longitud de 822 metros y una anchura de 20, partiría de la confluencia de las calles Méndez Núñez y Sierpe Baja, atravesando en dirección NO-SE todo el casco islámico para llegar hasta el Triunfo. El proyecto afectaba a una franja de casi un kilómetro de longitud por unos 60 metros de anchura, con 239 casas a demoler, que albergaban unas 500 familias.

De las casas a expropiar sólo había 30 en buen estado de conservación, pues abundaban las casas viejas, y la tercera parte se hallaban en mal estado. Con la excepción de un pequeño número de fincas destinadas a almacenes, corrales o cocheras, casi todos los edificios tenían dos o tres plantas, aunque alguno alcanzaba las cuatro. Era un barrio en regresión, en el que las profesiones dominantes eran las de albañil, carpintero, zapatero, empleado, del campo, jornalero, sirviente, y cesante; la mayor parte de ellos, después de la demolición, irían a parar al Albaicín.

En cuanto a los extremos de la zona afectada, en la más próxima a Méndez Núñez se asentaba buena parte de la vida comercial de la ciudad, mientras que las casas situadas en las proximidades del Triunfo estaban habitadas por las clases más modestas.

El capítulo de gastos más importante del proyecto era el de expropiaciones. El suelo a expropiar sumaba 35.502 m<sup>2</sup>, con un precio medio estimado de 46,07 Pts./m<sup>2</sup> y un monto total de 1.635.000 pesetas; de ese coste había que deducir el aprovechamiento de materiales de derribo. En cuanto a los ingresos, los únicos previstos eran los procedentes de la venta de los 125 solares resultantes, con una superficie edificable de 24.247 m<sup>2</sup> y un valor estimado de 1.053.000 pesetas, oscilando el valor del metro, en función de la menor o mayor distancia al centro (Méndez Núñez) entre 21 y 79 pesetas. Por lo que se refiere a las obras de urbanización, apenas significaban un 5 por 100 del presupuesto de ejecución del proyecto.

En conjunto, la apertura de la Gran Vía arrojaba un déficit previsto de 741.000 pesetas, equivalente al 41 por 100 del importe total de las

<sup>7</sup> El proyecto fue aprobado por un Ayuntamiento conservador; cabe señalar que López Rubio era tío de Manuel Rodríguez

Acosta, jefe de los conservadores granadinos; véase MARTIN; p. 148.

obras; déficit que el Ayuntamiento acordó, en 1895, cubrir a su costa<sup>8</sup>.

En cuanto a los beneficios empresariales derivados de la operación, la Ley de Expropiación Forzosa en 1879 no reconocía a las empresas concesionarias de obras de reforma interior sino un beneficio del 14 por 100 del importe del presupuesto de ejecución material, en concepto de administración y beneficio industrial. Pero como el contrato de adjudicación de la subasta se hacía «a riesgo y ventura» del rematante, el beneficio podía aumentarse si los costes eran menores de lo previsto o los precios de venta de los solares resultaban mayores de lo calculado. El proyecto partía de la estimación de un beneficio de 218.508 pesetas, de las cuales 78.083 eran en concepto de dirección y administración, y el resto beneficio industrial.

Para la ejecución de las obras el Ayuntamiento optó por la adjudicación en pública subasta. No hubo más licitador que Juan López Rubio, quien ofreció ejecutarlas a cambio de que el Ayuntamiento le diera una subvención de 741.000 pesetas, necesarias para cubrir el déficit previsto. En agosto de 1895, dos meses después de recibir la concesión, López Rubio hacía cesión de la subasta a la sociedad anónima «La Reformadora Granadina».

Inicialmente se pensó constituir «La Reformadora» con un capital de dos millones de pesetas dividido en 2.000 acciones; se pensaba obtener la mitad de ese capital de los propietarios afectados por las expropiaciones y de los contratistas que intervirían en las obras, pero visto que no cabía contar con ellos, se decidió emitir inicialmente una serie de acciones por 500.000 pesetas, y una segunda serie cuando el negocio hubiera convencido a los posibles suscriptores. La escritura de fundación se otorgó en febrero de 1895 y, según sus Estatutos, el objeto social de «La Reformadora» abarcaba no sólo la apertura de la Gran Vía, sino también obras públicas y servicios urbanos. El capital inicial quedó fijado en 1.000.000 de pesetas, del que en el momento de la constitución definitiva se suscribieron la totalidad de las acciones de la primera serie, desembolsando un 25 por 100, es decir, 125.000 pesetas. Con tan reducido capital la sociedad tenía que proceder, en el plazo de dos años, a expropiar 239 casas y a realizar las obras de urbanización.

Al año de haberse iniciado las obras sólo habían sido desembolsadas totalmente 405 acciones; las restantes habían caducado, al no haber cubierto sus propietarios la totalidad del desembolso; por tanto era inútil lanzar al mercado la segunda serie de acciones, que no se hubiese cubierto. Para allegar recursos se emitió una primera serie de obligaciones, con la garantía del patrimonio de la socie-

dad (consistente en la propia concesión de las obras y en la subvención del Ayuntamiento que, falto de recursos, en septiembre de 1896 se vio obligado a afectar los productos del cementerio como garantía para el pago de la subvención). Esa primera serie de obligaciones, emitida en septiembre de 1897, constituyó un fracaso, teniendo que suscribir los propios miembros del Consejo de Administración aquellas que no habían sido tomadas por el público. La escasez de recursos derivada de tal situación, y la dificultad ofrecida por algunas expropiaciones, impedían que éstas pudieran llevarse a cabo en los plazos previstos.

No obstante, la incapacidad del Ayuntamiento para pagar puntualmente la subvención permitía a «La Reformadora» obtener prórrogas del plazo para la terminación de las obras, aunque eso no aliviaba la situación financiera de la empresa, que en 1900-1901 hubo de emitir una segunda serie de obligaciones, por importe de 500.000 pesetas. Pese a ello, en 1904 la empresa ya no podía hacer frente a la amortización de las obligaciones ni a los pagos más perentorios, situación salvada mediante el crédito de la banca Rodríguez-Acosta y aportaciones de los miembros del Consejo de Administración.

De este modo, hasta 1908 no quedó concluido el proceso de adquisición de las fincas afectadas por el proyecto, cuyo importe sólo excedió en un 6 por 100 al previsto. En ese mismo año se concluyeron los derribos; 43.698 m<sup>2</sup> del casco nazarita habían sido convertidos en solares, y de ellos 35.502 correspondían a edificaciones, procediendo el resto de la superficie ocupada por calles y plazas.

Al parecer, no hubo en esta fase operaciones especulativas, y sólo se conocen cinco transmisiones de fincas entre la fecha en la que comenzó a elaborarse el proyecto y el momento en que tuvieron lugar las adquisiciones por parte de «La Reformadora».

Las ventas de solares se hicieron, generalmente, mediante subastas públicas (aunque también hubo transacciones directas), y «La Reformadora» necesitó 17 años para deshacerse de todos los solares. Entre 1897 y 1904 las sucesivas subastas constituyeron un fracaso, debido a que los precios eran muy altos, la forma de pago demasiado dura, los plazos para edificar demasiado breves (consecuencia del pliego de condiciones aceptado por la concesionaria), y a que los solares carecían de agua en propiedad.

A partir de 1904, con la calle ya definitivamente terminada, y también por otras causas, las ventas mejoraron, pero las alzas no fueron suficientes para compensar los gastos financieros, fiscales y de administración. De este modo, y sin posibilidad de co-

<sup>8</sup> Inicialmente el déficit se cifró en 500.000 Pts. menos; MARTÍN (pp. 84-85) explica la diferencia acogiéndose a un error material inadvertido y a la buena fe de los promotores y del Ayuntamiento, lo que resulta poco convincente, sobre todo

tratándose de hombres de negocios y de una cantidad tan importante para la época, que doblaba el beneficio empresarial previsto en el proyecto.



locar nuevas emisiones de obligaciones, los miembros del Consejo de Administración no encontraron finalmente otro medio de cobrar sus préstamos que el de adjudicarse parte de los solares, (64 sobre un total de 125), a precios que otros compradores no hubieran pagado; el propio López Rubio se vio obligado a adquirir casi el 30 por 100 de la superficie global de los solares de la Gran Vía. Eso contribuyó a reducir el número de solares, que acabaron siendo 57, dado que los acreedores de la sociedad se adjudicaron solares contiguos entre sí, que acabaron construyendo como uno solo. Hasta 1914 las transmisiones se hicieron a los precios a los que habían sido adquiridos los solares a «La Reformadora» o, incluso, a precios más bajos; después, y hasta 1930, los precios subieron bastante, aunque no tanto como el índice general.

Respecto a la edificación, hasta 1904 se construyó muy poco, pero a partir de ese año el ritmo se aceleró. En sólo cuatro años, hasta 1907, se terminaron 15 edificios, con una superficie construida de 28.000 m<sup>2</sup>, cuyos propietarios eran personas próximas al proyecto y a los negocios azucareros, constructores de profesión, empresarios hoteleros, y la Iglesia.

En 1910, al finalizar el plazo inicialmente previsto en el contrato de adjudicación para la terminación de todos los edificios, se habían construido 33 casas, y quedaban 23 solares sin edificar. Durante los cinco años finales de la prórroga concedida por el Ayuntamiento, a causa de las sanciones penales previstas en los contratos de compra de los solares si no se edificaba dentro del plazo establecido, y contando con la autorización municipal para edificar más de cuatro plantas, se terminaron otras 13 casas. A principios de 1916 solamente quedaban diez solares por construir, que se fueron edificando lentamente hasta 1925; el último solar fue ocupado por el Banco de España, cuyo edificio se concluyó ya en 1942.

Ese proceso de edificación fue, simultáneamente, un proceso de construcción de un centro urbano. Hacia 1905 había en Granada una gran demanda de viviendas céntricas de calidad, lo que permitió que los edificios de la Gran Vía se ocupasen inmediatamente, a medida que se construían; los demandantes eran, sobre todo, la élite de los profesionales, que pagaban alquileres en torno a las 1.000 pesetas anuales. La ciudad expulsó, pues, de su casco histórico a quienes habían sido sus habitantes tradicionales, y por primera vez en su historia se produjo una auténtica segregación espacial en razón de los niveles de renta.

Lo mismo que las viviendas, los locales se ocuparon también con relativa rapidez. La propia Reformadora se instaló en la primera casa edificada en la Gran Vía, y pronto la siguieron otros industriales y comerciantes. Hacia 1912 la calle era ya sede de casi todas las azucareras y oficinas bancarias establecidas en la ciudad; los primeros tramos

habían acogido a buena parte del comercio tradicional, y en los demás se asentaban numerosos almacenes de materiales de construcción. Entre 1907 y 1909 se inauguraron los hoteles París y Colón, éste último promovido por los principales accionistas de «La Reformadora». Entre 1919 y 1925 se situaron en la Gran Vía los bancos Hispano-Americano y Matritense, y la Caja de Previsión Social; por los mismos años se estableció un cinematógrafo.

Por otra parte, a mediados de 1904, poco después de haberse terminado las obras de urbanización de la Gran Vía, se inauguró en Granada la primera línea de tranvías eléctricos, que recorría aquella arteria hasta la Plaza Nueva. En 1924 la longitud de la red urbana de tranvías era de 30,9 kilómetros, y la Gran Vía desempeñaba el papel de enlace de toda la red, permitiendo que los vecinos de los pueblos próximos, y sus cercanías, accediesen hasta el centro mismo de la ciudad. De igual modo, todas las mercancías que entraban o salían por las estaciones de Andaluces y del Sur, pasaban obligadamente por la nueva calle.

Hacia 1915 la Gran Vía había llegado a ser no sólo el lugar de residencia de la élite del funcionario y de los profesionales liberales, y la sede de los más importantes comercios y sociedades financieras, sino también el lugar donde podían encontrarse las mercancías más voluminosas y pesadas, especialmente las relacionadas con la construcción, pues desde allí era fácil su distribución a cualquier punto de la ciudad.

La consolidación del nuevo eje urbano implicó, por una parte, su prolongación hasta las cercanías de las estaciones de ferrocarril, y por otra, el ensanchamiento y alineación de las calles transversales. Después de su construcción todas las reformas urbanas tuvieron como finalidad principal la de acercar a ella los distintos barrios de la ciudad; los que no pudieron conseguirlo, como el Albaicín, la Manigua, o San Matías, languidecieron lentamente.

Aunque siempre habían existido barrios socialmente periféricos, la apertura de la Gran Vía y la reforma de las calles transversales generalizaron la especialización residencial del espacio urbano. A pesar de la homogeneización de la ciudad merced a los nuevos medios de transporte, el coste de accesibilidad a los diferentes puntos de la misma era diferente, y generaba unas rentas de situación que necesariamente habían de traducirse en intervenciones especulativas sobre el espacio urbano, y a partir de 1902, cuando la Gran Vía ya era una realidad, los municipios se manifestaron reiteradamente interesados en la construcción de barriadas obreras en los extremos de la ciudad, aunque las realizaciones fuesen escasas.

En conjunto, el coste de ejecución de las obras de la Gran Vía, desde 1896 hasta 1935, fue de 20,4 millones de pesetas, incluyendo los edificios; los recursos dedicados a su construcción fueron poco

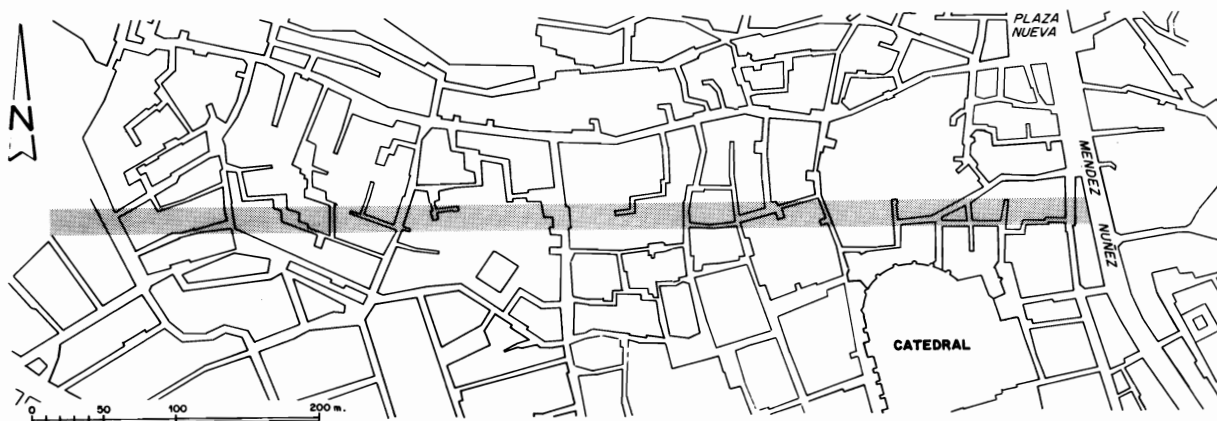


Fig. 5. La Gran Vía de Colón en Granada, sobreimpuesta a la trama árabe.

\* \* \* \* \*

importantes, si se comparan con el valor del azúcar producido en la Vega de Granada durante ese mismo período, pues no representaron sino el 1,89 por 100 del mismo. En efecto, entre quienes promovieron la Gran Vía se encontraban los hombres más importantes de la economía granadina y, en particular, algunos de los más destacados en los negocios azucareros, pero los activos relacionados con la Gran Vía, o con fincas urbanas en general, no llegaron a constituir un porcentaje importante de los bienes de la mayoría de esos hombres.

Respecto a lo que «La Reformadora» pudo representar como negocio, los retrasos en la entrega de las obras afectaron negativamente al resultado de la operación, debido a los gastos financieros, fiscales y de administración, no compensados en medida suficiente por los precios de venta. Hasta 1913 el Ayuntamiento llegó a acumular una deuda con la empresa de 533.000 pesetas; en ese año murió López Rubio, a la vez que se iniciaba la descomposición de los partidos políticos tradicionales, lo que se dejaría sentir en las relaciones entre los diferentes grupos de las sucesivas corporaciones municipales, redundando en perjuicio de «La Reformadora», de forma que hasta 1925 no se llegó a un acuerdo final con el Ayuntamiento, que dejaba la deuda reducida a 360.000 pesetas, equivalentes al 50 por 100 de su valor nominal en aquel momento, que el Ayuntamiento se comprometía a pagar en ocho anualidades; a fines de 1933 la deuda quedó cancelada. Los accionistas habían perdido el 67,5 por 100 de los capitales aportados, sin haber percibido ningún dividendo; teniendo en cuenta la depreciación de la moneda, solamente recuperaron el 13 por 100 de sus aportaciones iniciales.

Desde el punto de vista del empleo, en el quinquenio álgido de 1906-1910 la construcción de la Gran Vía supuso 1.034 empleos, incluidos los indirectos, y en el quinquenio siguiente fueron 879; en los restantes, tanto en los anteriores como en los posteriores, oscilaron entre 140 y 500. Por tanto, en ningún período se agotó la oferta de trabajo de la ciudad, aunque no dejase de tener importancia en ese aspecto.

Los objetivos que sus promotores atribuyen a las tres operaciones de reforma son, pues, los mismos: sanear un barrio carente de condiciones higiénicas, facilitar la circulación rodada, y dotar a la ciudad de un espacio residencial y comercial de prestigio. Son las mismas razones esgrimidas en cualquier operación de reforma interior; las mismas, por ejemplo que se utilizaron para justificar la de la Puerta del Sol, aunque aquí se especificasen, además, otras razones, de orden público y, sobre todo, de necesidad de coincidencia entre la centralidad topográfica y la centralidad funcional.

Esta última es, sin duda, la razón primera y la de mayor peso, aunque no sea la que se haga más explícita, si bien, en el caso de Zaragoza, no deje de aludirse al incremento de las rentas que se derivaría. La operación, en definitiva, consiste en un proceso de sustitución social y funcional, en virtud del cual los espacios objeto de la reforma, siempre centrales dentro de la ciudad histórica, son objeto de una doble apropiación por parte de las clases superiores: apropiación física, como espacio residencial y funcional exclusivo de aquellas, y apropiación, por parte de los promotores, de las plusvalías correspondientes.

Esta última apropiación puede producirse de modo inmediato, como en el caso de la Puerta del Sol y, sin duda, es el objetivo buscado en todos los casos. Otra cosa es que se alcance, pues eso depende de factores de mercado y, en consecuencia, del correcto diseño de la operación. Así, mientras en el caso de Madrid la oferta de espacio quedaba, seguramente, muy por debajo de la demanda, con lo que el éxito estaba garantizado de antemano, en Granada la envergadura relativa de la reforma hizo que esta hubiera de prolongarse en el tiempo, por exceder de las necesidades inmediatas, con los consiguientes resultados negativos a corto plazo.

De cualquier forma, ninguna de las operaciones de reforma mencionadas ha sido estudiada en profundidad. Incluso en el caso de Granada, en el que el autor ha dispuesto de documentación impor-

tante, los resultados económicos de la operación no quedan claros, pues si «La Reformadora» resultó un fracaso como negocio en cuanto gestora de la urbanización de la Gran Vía, los inmuebles construidos, propiedad en buena parte de los propios accionistas de la compañía, se ocupaban inmediatamente, y es de suponer que con rentas acordes con su categoría y coste, de modo que la promoción inmobiliaria bien pudo dar mejores resultados que la urbanización; ahora bien, sobre este extremo no disponemos de información. En cualquier caso, los objetivos de «La Reformadora» no eran de carácter filantrópico.

Puede decirse, por tanto, que el de la reforma interior es un campo aún insuficientemente explorado; no sólo porque sean muchas y muy importantes las operaciones de este tipo acerca de las que no conocemos nada, sino porque ninguna ha sido analizada con profundidad suficiente.

En efecto, el análisis de la reforma interior no puede circunscribirse a las cuestiones meramente formales, ni al mero seguimiento del proceso urbanizador. Es imprescindible el conocimiento de la si-

tuación de partida, tanto por lo que afecta al análisis del parcelario y a la morfología edificatoria como por lo que se refiere a la consideración de los contenidos sociales y funcionales del espacio afectado por la reforma, y su valoración; es preciso conocer a fondo el modo en que se plantea la operación en el terreno económico y desde el punto de vista legal, así como el papel que desempeñan los promotores en la vida local, tanto en el plano financiero como en sus relaciones con el poder político; resulta necesario determinar quiénes son, a cualquier plazo, los beneficiarios de las plusvalías generadas; cuáles son, con precisión, los contenidos sociales y funcionales sustitutorios; cuáles son los efectos, en todos los órdenes, sobre los espacios circundantes a la zona directamente afectada por el proyecto; en qué forma contribuye la municipalidad a la operación y, finalmente, cuál es su vigencia temporal o, lo que es lo mismo, la del modelo de ciudad dentro del cual fue concebida aquélla.—M<sup>a</sup> ENCARNACION MADERA GONZALEZ (Universidad de Oviedo).

## LOS ESPACIOS REGIONALES EN LA NUEVA EUROPA. REFLEXIONES Y COMENTARIOS

### I. LA CONSTRUCCION DE UN «NUEVO ESPACIO ECONOMICO EUROPEO» COMO MARCO DE REFERENCIA

En la organización y configuración de los espacios regionales de la nueva Europa que empieza a perfilarse con la superación de la crisis de los años setenta, parece cobrar especial protagonismo la actuación de un conjunto de factores de diversa índole.

En el plano político, el inicio de una fase de distensión desde finales de la década de los setenta se rubrica con más fuerza a partir de 1984-1985 tras el inicio de las reformas en la Unión Soviética y el posterior impulso que se propaga al conjunto de países de la Europa del Este. Todo ello se materializará en el debilitamiento progresivo de los regímenes comunistas y en la quiebra de sus estructuras políticas y socioeconómicas (una paulatina onda de contestación interna al sistema y una mirada cada vez más atenta e interesada de Europa Occidental hacia el Este), manifestándose de esta manera, en consecuencia, una incipiente reordenación del mapa político del Viejo Continente.

Estos cambios tienen su reflejo paralelo en el

plano económico. Por un lado, el fracaso de la planificación centralizada revela la ineficacia de un sistema incapaz de atender las necesidades socioeconómicas de sus distintos espacios y sociedades, mientras que, hacia el Oeste, en Europa Occidental, la economía de libre mercado traduce igualmente una serie de desajustes que le impiden la consecución de un crecimiento económico espacialmente armónico o equilibrado: sobre la base de los desequilibrios previos, éstos continúan reafirmandose. Es en este contexto en el que la Europa comunitaria, en su continuo camino hacia la unificación económica de su espacio, diseña nuevas estrategias tendentes a la corrección de las desigualdades existentes. En este sentido, el proyecto Mercado Unico de 1993 parece ser el horizonte de referencia de todo este proceso.

De igual manera, otros factores colaboran en el diseño de este «nuevo espacio económico europeo». Tal es el caso, por ejemplo, del cambio industrial que se viene operando en los últimos años: nuevas tendencias y factores de localización, relocalización y periferización de algunas actividades productivas, nuevas formas de urbanización y estructuración de las redes urbanas, etc.<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Véanse a este respecto las sugerentes aportaciones recogidas en *Cambio económico y cambio espacial: perspectivas desde*

*el Eje Atlántico*; Dpto. de Economía y Planificación del Gobierno Vasco, serie Estudios, nº 4. Vitoria, 1990, 117 p.