



ATLAS de la
Historia del Territorio
de ANDALUCÍA

19	Primeros indicios urbanos.....	84
20	Pueblos y colonizaciones prerromanas	86
21	Ciudades de la Bética.....	88
22	Urbanismo de la Bética.....	90
23	Al-Andalus y el fenómeno urbano	92
24	Ciudades de al-Andalus	94
25	La frontera de Andalucía	96
26	Bases territoriales de la Andalucía Moderna	98
27	Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía	102
28	Ciudades de la Ilustración.....	104
29	Las ciudades andaluzas en el siglo XIX	106
30	Reforma interior urbana.....	108
31	El crecimiento urbano y los ensanches	110
32	El crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XX.....	114
33	Los procesos de urbanización y las áreas metropolitanas.....	116
34	El espacio del turismo.....	118

4 Ciudad y territorio

83

- Primeros indicios urbanos • Pueblos y colonizaciones prerromanas • Ciudades de la Bética
- Urbanismo de la Bética • Al-Andalus y el fenómeno urbano • Ciudades de al-Andalus • La frontera de Andalucía • Bases territoriales de la Andalucía Moderna • Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía • Ciudades de la Ilustración • Las ciudades andaluzas en el siglo XIX
- Reforma interior urbana • El crecimiento urbano y los ensanches • El crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XX • Los procesos de urbanización y las áreas metropolitanas • El espacio del turismo •

Los Millares

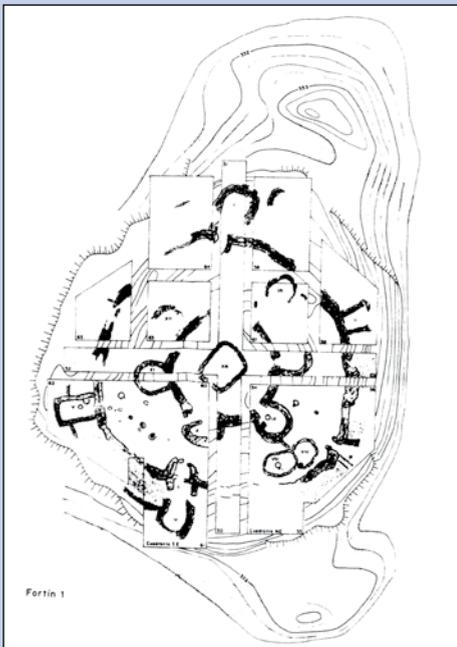
El yacimiento de Los Millares, uno de los más importantes de Europa de la Edad del Cobre, ha desvelado la existencia de un poblado de grandes dimensiones con una amplia variedad de elementos, entre los que se cuenta una extensa necrópolis.

Enclavado en un entorno que en su momento, en el III milenio a.C., hubo de ser más húmedo y fértil que en la actualidad, se asienta sobre colinas entre varios cursos de agua. Consta de un complejo sistema de murallas con cuatro líneas defensivas, reforzadas por torres semicirculares o bastiones y una puerta monumental, labradas a base de mampostería y rellenas de guijarros y barro. Se observa asimismo la presencia de canales y cisternas para el abastecimiento de agua.

Al amparo de las murallas se distribuyen cabañas de planta circular, de cuatro a siete metros de diámetro, con piso de tierra y zócalos de mampuestos, que debieron de tener cubiertas cónicas de materia vegetal. Estas cabañas se distribuyen de manera arbitraria, sin llegar a delimitar un viario regular. A su vez, la necrópolis consta de casi un centenar de tumbas colectivas de tipo *tholos* (construcciones circulares de falsa cúpula con corredor bajo túmulos).



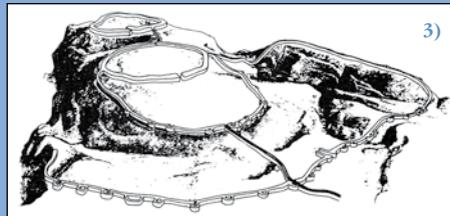
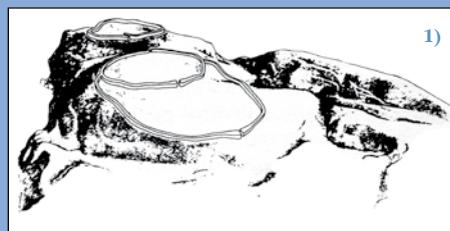
Reconstrucción del poblado de Los Millares.



Fortín del conjunto de Los Millares

Fortines

Las estructuras defensivas del poblado y el control del territorio circundante se completan con una decena de «fortines» con fosos, muros y bastiones repartidos por los puntos eminentes en los alrededores del poblado.



Evolución de Los Millares

A lo largo de sus mil años de existencia (2800-1800 a. C.), el poblado pasó de contener un espacio reducido a dotarse (2400-1900 a.C.) de un dilatado perímetro, con una muralla exterior de más de 300 m de longitud y un reguero de fortines en sus inmediaciones. En su fase final (1900-1800 a.C.), la ocupación se contrae y se reduce al recinto más elevado.

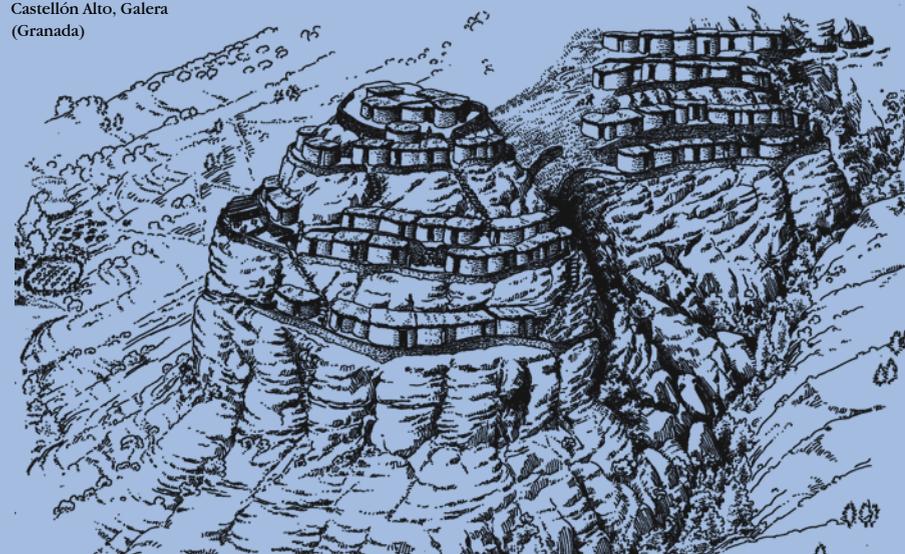
La cultura de El Argar



Los poblados argáricos

Los asentamientos que se desarrollan en la órbita de la cultura de El Argar solían situarse en laderas, con una disposición de sus construcciones escalonada sobre terrazas, ocupando puntos elevados para favorecer la defensa y el control del territorio. Son poblados «encastillados» que aprovechan las ventajas de su emplazamiento y se rodean de murallas con baluartes, ordenándose en plataformas niveladas artificialmente. En la parte más alta pueden tener un recinto de carácter especial, muy fortificado, a modo de «acrópolis». Las piezas de habitación son de planta rectangular, con techumbres planas de ramas y barro apoyadas en postes de madera. La piedra, trabada con barro, es el material básico de construcción. Con frecuencia, los poblados argáricos forman agrupaciones de asentamientos próximos de distinto tamaño y jerarquía.

Poblado argárico del Castellón Alto, Galera (Granada)





Pueblos y colonizaciones prerromanas

[20]

El fenómeno urbano empieza a consolidarse de manera plena en el sur de la Península en los primeros siglos del I milenio a.C., bajo la fructífera relación que se establece entre las poblaciones autóctonas y los pueblos llegados del Mediterráneo oriental, fenicios sobre todo.

En un contexto que arranca de los comienzos del I milenio a.C. y que se desarrolla, de modo más firme, entre los siglos VIII y VI a. C., se asiste a la formación de un nutrido grupo de núcleos que adquieren creciente carácter urbano.

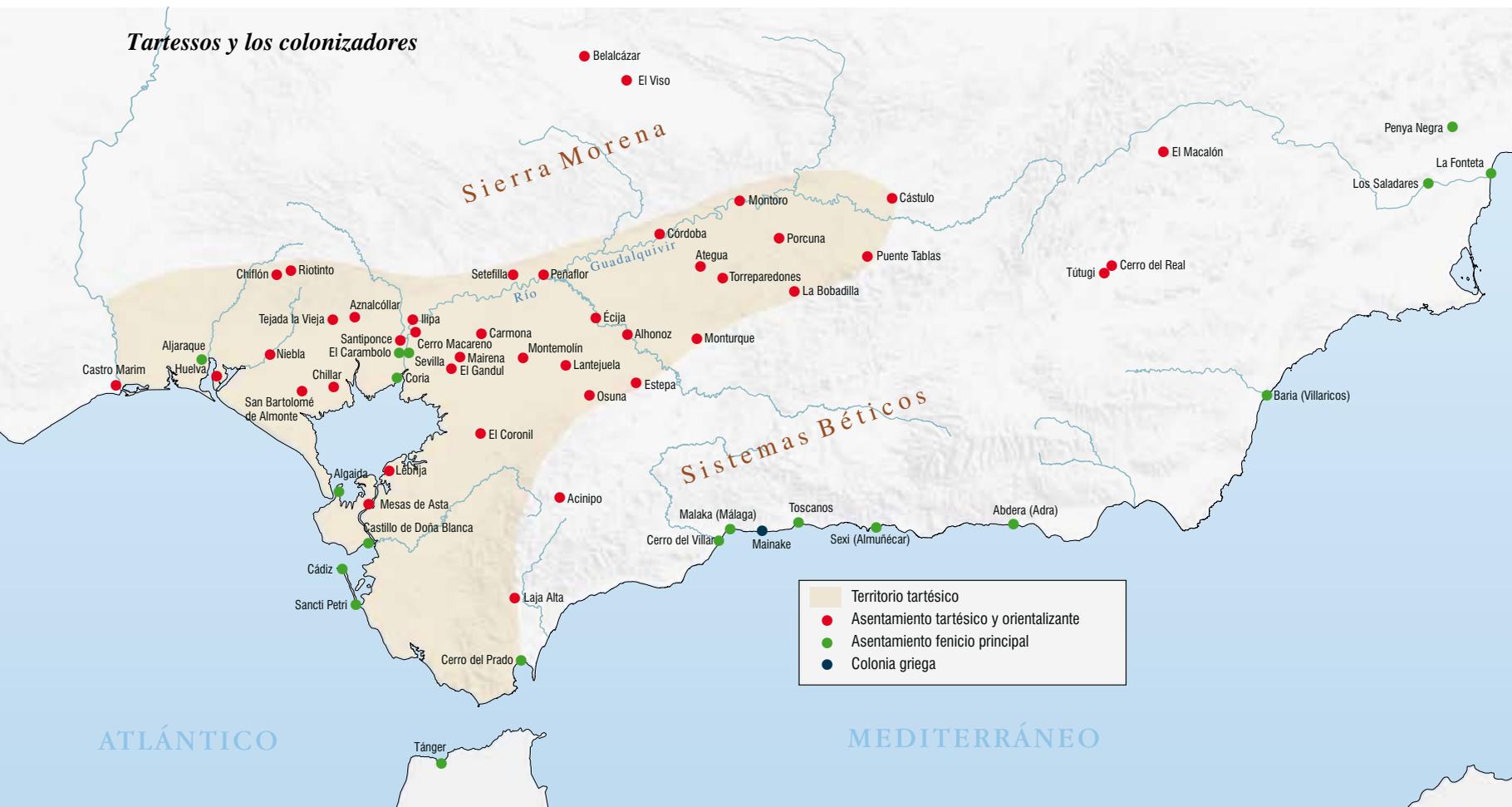
Son las colonias y factorías establecidas por los fenicios para el comercio y el aprovechamiento de la riqueza minera del Occidente andaluz, y los asentamientos de raíces indígenas que, surgidos bajo el influjo semita, configuran el territorio de Tartessos. Se localizan en las proximidades de las fuentes de recursos mineros y agropecuarios y en enclaves estratégicos de las vías de más tránsito, sentando las bases de una articulación territorial que, en gran medida, persiste en los siglos siguientes.

Estos asentamientos protohistóricos presentan una gradación desde pequeñas factorías y poblados a entidades mayores o ciudades que, en todo caso, son de reducido tamaño, con superficies entre 6 y 12 ha (como las fenicias Gadir, Castillo de Doña Blanca, Malaka o Toscanos y las tartésicas

Tejada, Huelva, Asta o Carmona) y poblaciones entre 1.000 y 2.000 habitantes.

Su fisonomía refleja los modelos urbanos orientales, con murallas, un viario más o menos ordenado y edificaciones de planta cuadrangular –frente a las anteriores construcciones indígenas de planta oval–, que denotan cierta jerarquía y especialización funcional (edificios públicos, viviendas, almacenes, espacios industriales...), así como extensas necrópolis en sus alrededores.

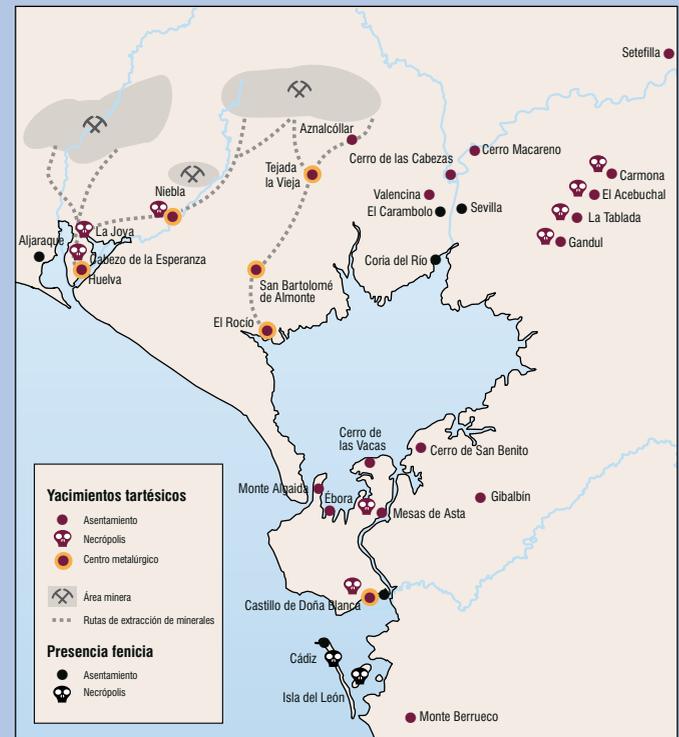
Tartessos y los colonizadores





El urbanismo tartésico

Tejada la Vieja (Escacena del Campo, Huelva) es el ejemplo mejor conocido de asentamiento tartésico que merece la calificación de ciudad. Situada en un cerro y con una superficie de 6,5 ha, cuenta con una muralla que recuerda los modelos orientales y presenta una trama urbana planificada a base de calles y manzanas. Entre sus construcciones, de planta cuadrangular, se distinguen edificios de mayor envergadura, quizás públicos, viviendas e instalaciones económicas, ligadas sobre todo a la minería y la metalurgia.



El corazón de Tartessos

El foco central de Tartessos bascula en torno a la bahía de Cádiz, el bajo Guadalquivir y las rías del Tinto y Odiel, al pie de la rica faja minera de Sierra Morena, donde proliferan las colonias, factorías y santuarios fenicios y los poblados y núcleos tartésicos de mayor entidad, como Carmona, Gandul, Mesas de Asta o Huelva.

Gadir

Considerada la primera ciudad de Occidente, cuya fundación remontan los textos clásicos al 1100 a.C., fue la colonia fenicia más importante de la zona. De ubicación insular ante un estuario, en un territorio que ha experimentado una considerable evolución hasta hoy, adoptaba la disposición habitual en estos establecimientos, con un área urbana y otras de necrópolis, en las proximidades pero separadas, en este caso por el canal que albergaba el puerto, cerca de otro núcleo inmediato (Castillo de Doña Blanca), quizá parte sustancial de la misma Gadir.

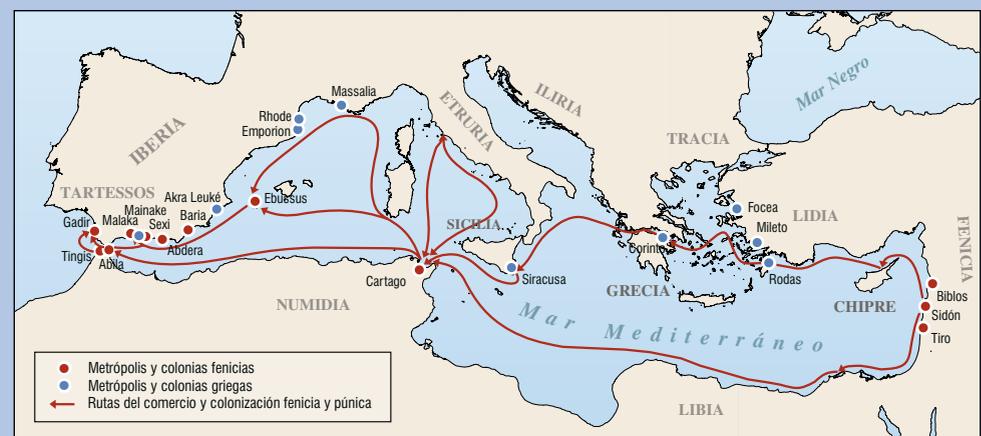
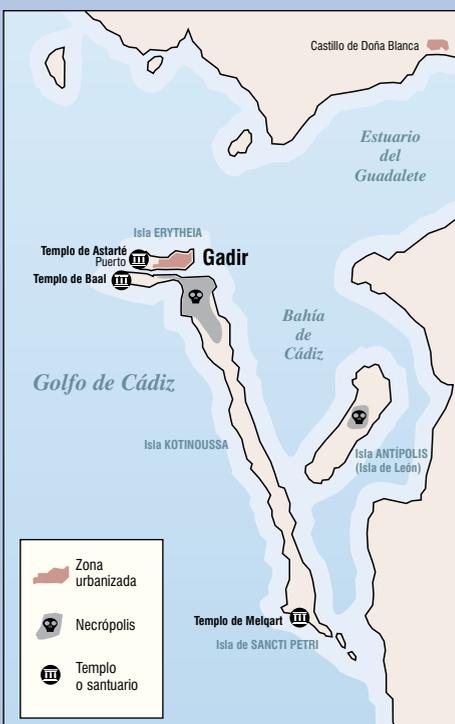


La presencia fenicia

Las fundaciones de los fenicios se emplazan invariablemente en la costa, según ciertos patrones preferentes: en islas, penínsulas y promontorios de bahías, ensenadas y estuarios, y cerca de cauces fluviales, de modo que se facilitaba la navegación y la comunicación con el interior. Las colonias y factorías alcanzan una elevada densidad en el arco mediterráneo y hacia la bahía gaditana y el bajo Guadalquivir.

Fenicios y griegos

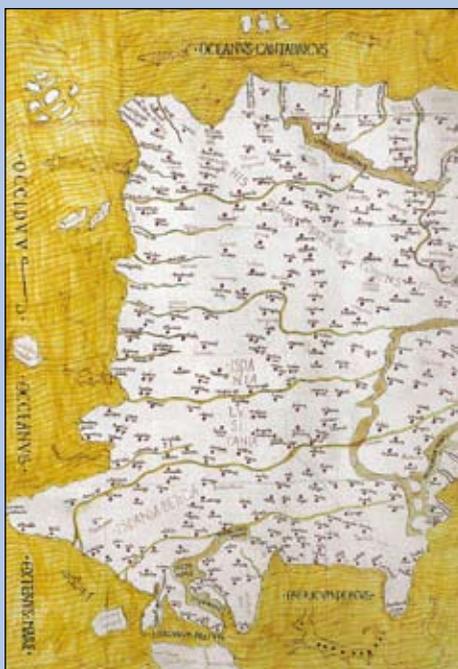
La colonización fenicia abarca la franja meridional del Mediterráneo y se concentra en la Península Ibérica en las actuales costas andaluzas. Las fundaciones griegas, que avanzaban por la orilla norte y el Levante, apenas tienen incidencia en el sur peninsular.



Núcleos ibéricos y púnicos (siglos IV- III a. C.)

La red urbana romana se cimentó en muchos casos sobre núcleos preexistentes de origen ibérico o púnico, como *Carmo* o *Castulo*. Los mayores asentamientos ibéricos eran los *oppida*, grandes poblados fortificados de los siglos VII a II a. C. que podían llegar a cubrir una superficie de 6 ha, como en el de Puente Tablas (Jaén), con estructuras habitacionales de planta rectangular, calles y murallas de hasta 5 m de altura.

Algunos de estos poblados tendrían continuidad en época romana, mientras que muchos otros se abandonarían en favor de poblaciones con nuevos emplazamientos. Respecto a los asentamientos de raíces fenicio-púnicas, en su mayoría subsistieron y, refundados, se convirtieron en algunas de las principales ciudades romanas, como *Corduba*, *Hispalis*, *Gades*, *Carmo*, *Carteia* o *Malaca*.



Hispania Bética y sus ciudades según C. Ptolomeo

Junto al conocimiento actual de las ciudades del sur de la Península en época romana que depara el uso conjunto de la arqueología y otras fuentes, obras como la *Geografía* del griego Claudio Ptolomeo, compuesta en el siglo II d.C., facilitan un acercamiento a la percepción coetánea que se tenía de esta región y su entramado urbano. Tanto en los listados que recoge como en los mapas elaborados a partir de ellos, en copias realizadas desde la baja Edad Media, como el ejemplar de la Biblioteca Nacional de España que aquí se muestra trazado en el siglo XV, el geógrafo de Alejandría reseña más de 80 poblaciones en el territorio bético, una elevada densidad que se hace especialmente tupida en torno al eje del Guadalquivir, desde su cabecera a la desembocadura, y desde aquí a lo largo de la costa hasta el sector de Salobreña y Adra. En contraste, por la Meseta y el Norte la localización de referencias urbanas se hace más abierta.

Continuidad o discontinuidad. Permanencia y cambio de los asentamientos romanos

Mediante un somero muestreo de las colonias y municipios romanos del área bética y de su continuidad o no hasta el presente, se aprecia la pervivencia de cierta mayoría, pero sobre todo de bastantes de los núcleos de mayor importancia en la antigüedad que todavía siguen siendo entidades de notable consideración. Se constata así el afianzamiento en época romana de una red urbana fundamental de larga duración en las tierras bajas del valle del Guadalquivir y en las fachadas atlántica y mediterránea.

En cuanto a la discontinuidad, se percibe el posterior desdoblamiento de numerosos núcleos romanos también en el valle bético, áreas de montaña y el Estrecho, fenómenos que han de relacionarse con el abandono de asentamientos en llano y su concentración en emplazamientos de altura durante la Edad Media y con el retraimiento del poblamiento del Estrecho tras el Imperio y su reordenación en la etapa andalusí.





Urbanismo de la Bética

[22]

Encuadrada en la tradición clásica, la ciudad romana constituye una comunidad de ciudadanos (*civitas*), el centro de un territorio que forma parte inherente de la propia ciudad (*polis*) y una entidad material como núcleo urbano (*urbs*) con una disposición y construcciones que le son características.

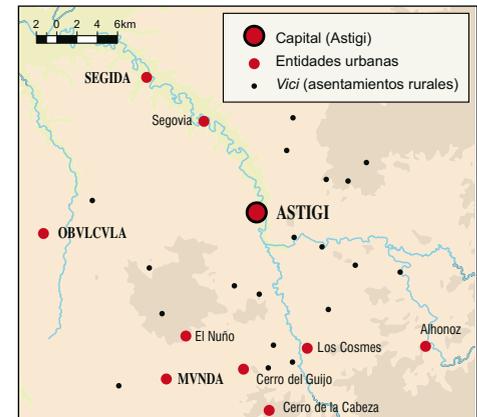
La ciudad romana es resultado de una organización planificada según una pauta que se extiende también al espacio circundante que controla y administra. Sus fórmulas se ponen de manifiesto con especial claridad en las fundaciones coloniales y municipios o núcleos romanizados.

Las murallas materializan el límite (*pomerium*) de la comunidad tanto en un plano simbólico y sagrado como físico, defensivo, civil, político y administrativo, dejando fuera del recinto el mundo de los muertos –las necrópolis a lo largo de las vías y los accesos a la ciudad– y las tierras de las que

extrae sus recursos y sobre las que ejerce su jurisdicción la ciudad, designadas como *ager* o, de modo significativo, mediante el vocablo *territorium*.

Intramuros, el ámbito urbano se distribuye como un entramado regular inspirado en los modelos castrales, mediante vías que se cortan perpendicularmente delimitando el parcelario. Esta retícula ortogonal se configura a partir del *decumanus maximus*, eje tendido en relación a los puntos cardinales, una vía pública o las condiciones del lugar, que une las puertas principales y sirve de referencia para otras vías

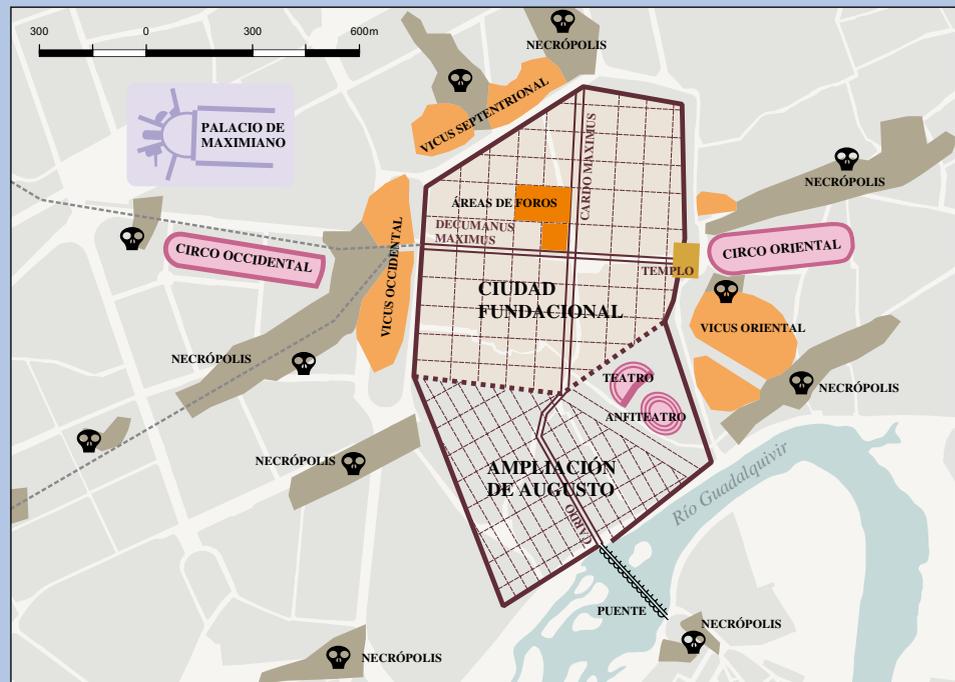
El territorio de Astigi: núcleos urbanos y vici



* Según hipótesis de S. García Dils de la Vega

Cordyba

Junto a la principal población turdetana del valle medio del Guadalquivir, los romanos acometen en el siglo II a. C. la fundación, atribuida a Claudio Marcelo, de la colonia que se convierte el capital de Hispania meridional. Abarca un recinto amurallado con un ordenado viario que se amplía hacia el río en época de Augusto, cuando la ciudad recibe el título de *Colonia Patricia* y llega a cubrir una extensión de 79 ha. A esta superficie intramuros se suman además los vici o barrios residenciales suburbanos, las necrópolis y, en fechas tardías, otras construcciones como los circos y el vasto palacio de Maximiano.



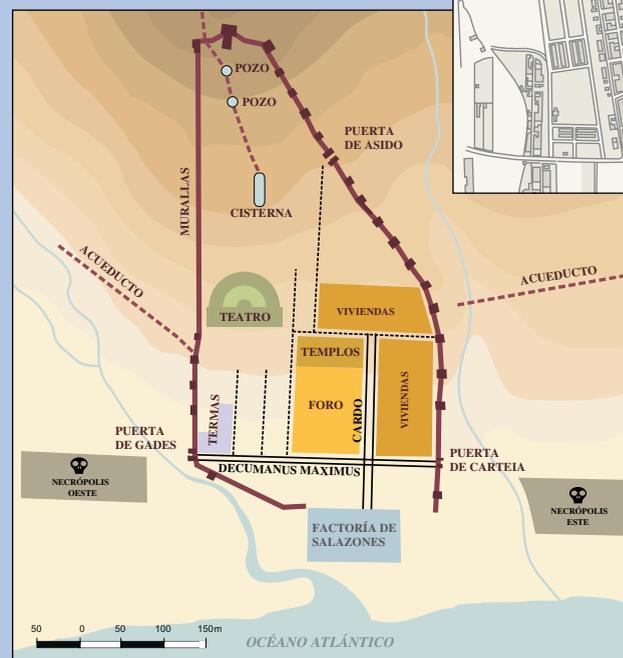
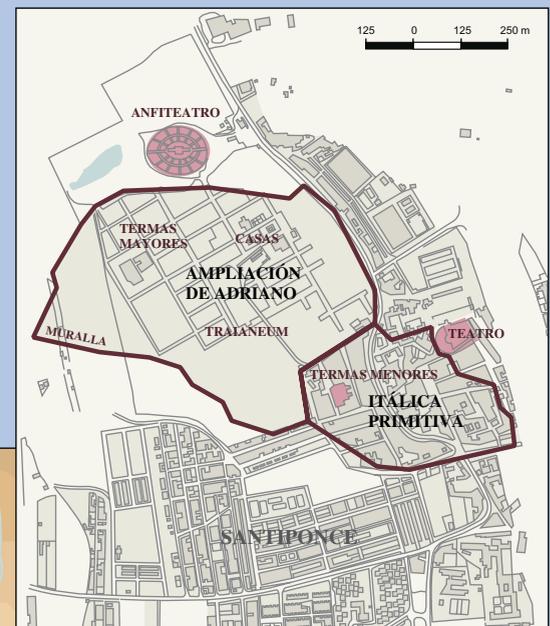
paralelas (*decumani*), y del *cardo maximus*, la otra línea básica, perpendicular al decumanus y paralela a otras vías menores en el mismo sentido (*cardines*). La urbanización podía conllevar una sustancial transformación del medio, con obras de nivelación de terrenos, aterrazamientos y otras operaciones.

En el área de encuentro de los ejes urbanos se agrupan los espacios y edificios públicos para el gobierno, la administración, las prácticas religiosas, el comercio y las relaciones sociales: foros, basílicas, templos, plazas, monumentos, construcciones definitivas de la vida ciudadana junto con otras como las termas y las destinadas a espectáculos (teatros, anfiteatros, circos), emplazadas a veces en la periferia exterior del recinto. Viviendas, edificaciones industriales y otras se reparten por el tejido urbano. Las ciudades romanas se dotan asimismo de infraestructuras y obras de ingeniería sin precedentes para el abastecimiento de agua, el saneamiento y las comunicaciones: acueductos –el de *Gades* tenía un recorrido de 60 km y 40 el de Itálica–, cisternas y conducciones, sistemas de alcantarillado y puentes, como el de Córdoba.

En el orden territorial, la ciudad, residencia de las elites, era el foco rector de un territorio estructurado mediante poblados rurales (*vici*), distritos (*pagi*) y agrupaciones de asentamientos dispersos (*fundi*) donde residía gran parte de la población, con *villae* y granjas como escalón básico del poblamiento.

Itálica

Primera fundación romana fuera de la Península Itálica, realizada por P. Cornelio Escipión en el 206 a. C. para asentar a sus veteranos, fue una ciudad de impronta aristocrática, cuna de los emperadores Trajano y Adriano, quien le concedió el título de *Colonia Aelia Augusta*. Se distinguen el recinto inicial republicano, de unas 14 ha, con el teatro a un costado, y la magna ampliación patrocinada por Adriano en el siglo II d. C., que incrementó la superficie de Itálica hasta las 52 ha. Esta *nova urbs* está formada por calles de 8 a 12 m de ancho enlosadas, con pórticos y cloacas subterráneas, y por manzanas de lujosas casas en planta de peristilo, templos y termas. Extramuros se alza uno de los mayores anfiteatros del Imperio.



Baelo Clavdia

Situada en el término de Tarifa (Cádiz) y dedicada a las salazones, alcanzó su esplendor en el siglo I d.C. cuando el emperador Claudio le otorgó el estatuto de municipio. Rodeada de murallas, con una superficie de 13 ha, un trazado ortogonal casi perfecto, monumentales obras, edificios y espacios públicos (basílica, templos, foro, termas, teatro, acueductos...), viviendas e instalaciones industriales, está considerada un modelo del urbanismo clásico y el conjunto urbano romano más completo conservado en la Península.



Al-Andalus y el fenómeno urbano

[23]

La incorporación de la Península al mundo musulmán desde el año 711 acarrió un nuevo ascenso del fenómeno urbano, después de su declive en el Bajo Imperio y el periodo visigodo. Fenómeno que fue especialmente intenso en el sur de al-Andalus, como continuación de asentamientos anteriores o a partir de nuevas fundaciones.

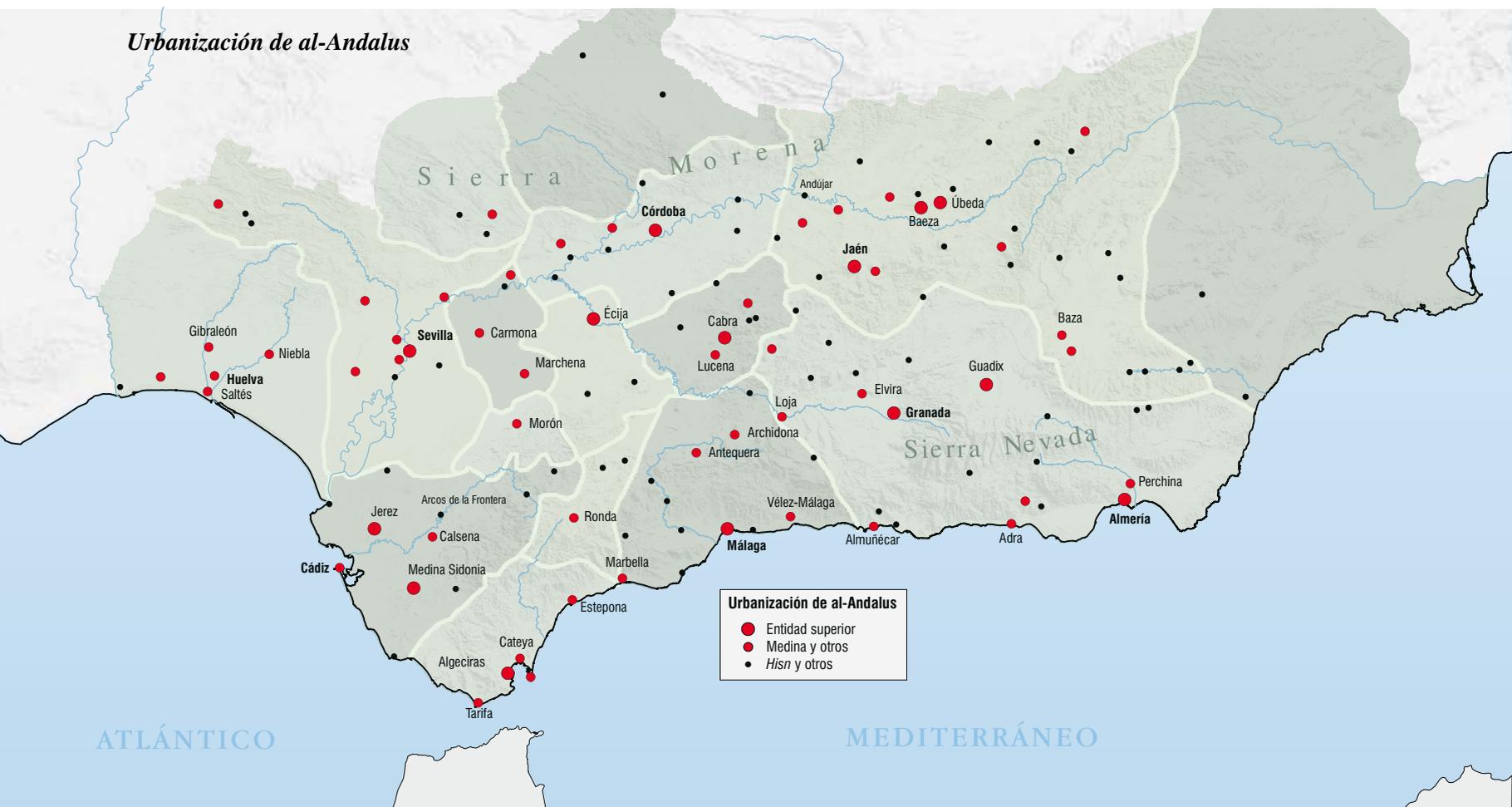
En el siglo X el sur de la Península constituye el centro de gravedad de la civilización hispanomusulmana, afianzada sobre bases urbanas, agrarias y mercantiles y con un estado articulado. Muestra un grado notable de urbanización, muy superior al resto del Occidente europeo, e incluso muy elevado en el contexto general del mundo islámico.

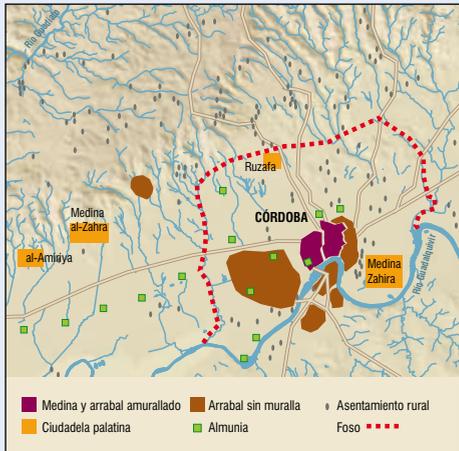
A lo largo del periodo andalusí se consolidan y crecen numerosos núcleos preexistentes –desde poblaciones como Córdoba, Sevilla, Écija, Granada o Málaga a

otras como Jaén, Baeza, Guadix, Ronda, Carmona o Niebla–, pero también se asiste a la formación de otros nuevos que llegan a constituir elementos fundamentales del posterior entramado urbano de Andalucía, como es el caso de Almería, Úbeda, Andújar, Jerez, Algeciras o Tarifa.

Aunque los términos empleados para distinguir las categorías de los núcleos hispanomusulmanes no se ajusten siempre a una definición absoluta y estable, cabe recurrir a ciertas denominaciones que aluden a sus funciones y rango. Por una par-

te, se hallan los que reciben el apelativo de «medina» –así como *badra*, *qaida* y otros–, para las capitales desde un punto de vista jurídico, militar, fiscal y religioso, situados en el tramo superior de la escala urbana y dotados de murallas, mezquita mayor, mercados y otras construcciones propias de la ciudad. Por otra parte, la designación de *bisn* –«castillo», junto con *qala*, *qasaba* y otros– se aplica a lugares fortificados de importancia variable que sirven de eje estructurador del poblamiento de sus alrededores.



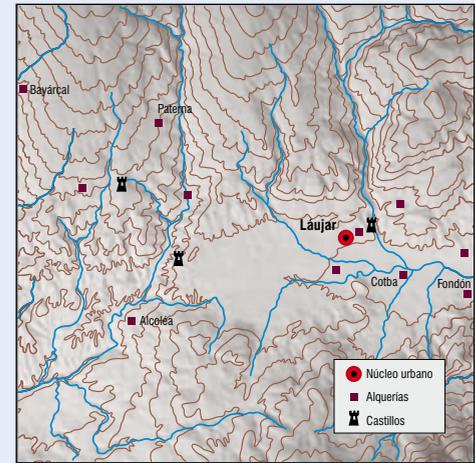


Córdoba, capital omeya.

Ciudades y territorio

Los núcleos urbanos son el eslabón superior de la organización territorial de al-Andalus, cabeceras rectoras, y a la vez dependientes, de sus áreas de influencia, pues su tierra es la que las sostiene, determinando la importancia del núcleo urbano. En contrapartida, éste actúa sobre su territorio como agente administrativo, militar, mercantil y cultural.

Estas relaciones se desarrollan según grados de magnitud y complejidad muy diferentes. En el periodo nazarí, el *bisn* de Andarax (Laujar, Almería) es el eje de un reducido ámbito donde las alquerías constituyen la base del poblamiento rural, mientras que la gran medina de Córdoba en su etapa como capital omeya centraliza un amplio distrito con ciudades palatinas, arrabales, almunias, alquerías y otros asentamientos.



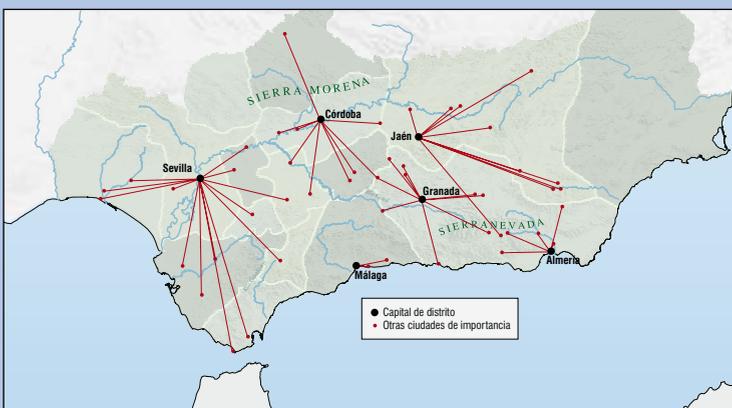
Andarax.



Ciudades y coronas en el siglo X.

Redes urbanas

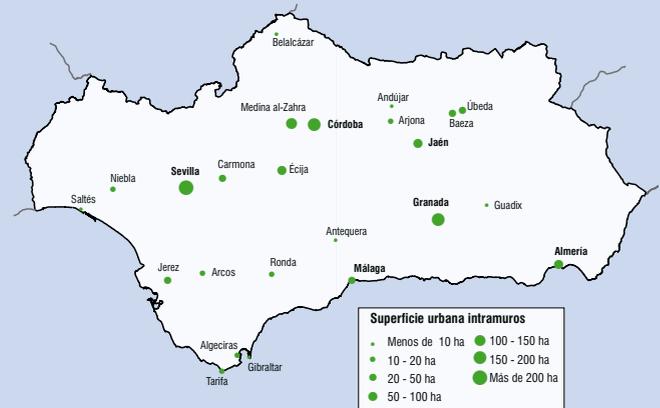
A lo largo de la existencia de al-Andalus se contempla la evolución de las redes urbanas en el sur de la Península según las relaciones de dependencia entre los núcleos de mayor o menor entidad y su reflejo en los esquemas de la organización administrativa. Durante el esplendor del estado omeya en el siglo X resalta el papel desempeñado por Córdoba como metrópolis central de la que dependen las capitales de provincias o coronas y sus respectivas ciudades secundarias. En el siglo XIII, sin embargo, según recoge Ibn Saïd, emerge una red policéntrica en la que destacan varias capitales de reinos o distritos como focos primarios, produciéndose a la vez un proceso de concentración de núcleos secundarios. Un planteamiento que prelude ya la futura organización urbana de época cristiana e incluso de la actualidad.



Ciudades y distritos en el siglo XIII.

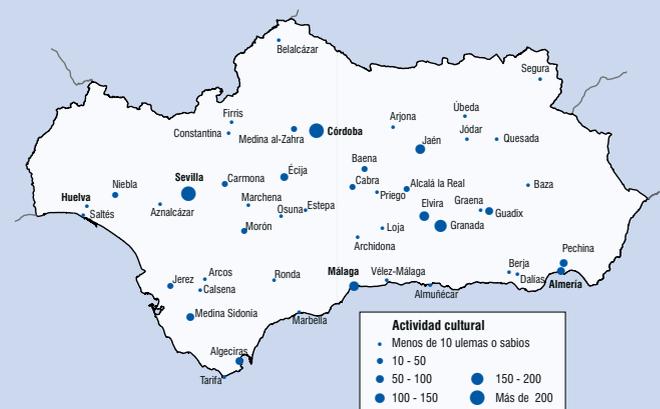
Ciudades y superficie urbana

Una de las referencias comparativas más elocuentes para las ciudades es la de su superficie intramuros, pese a que los datos sean muy incompletos. La mayoría de los elementos recogidos se refieren a los siglos XII-XIII, excepto en los casos de Córdoba y Almería, cuyas superficies corresponden a fines del siglo X y al XI, y Granada y Málaga, con las superficies que alcanzaron en el XV.



Ciudades, una aproximación cultural

Otro de los acercamientos para evaluar el papel de las ciudades en época andalusí es considerar su importancia como focos culturales y religiosos. La estimación del número de ulemas, «hombres doctos» o «sabios», cuya presencia ha quedado atestigüada entre los siglos VIII y XIII en un repertorio de ciudades, ofrece un cierto perfil de su peso y del influjo que irradiaban.





Ciudades de al-Andalus

[24]

Las principales ciudades hispanomusulmanas del sur de la Península desarrollan extensas estructuras con la medina como núcleo amurallado, la mezquita aljama como polo de la vida pública con las áreas mercantiles adyacentes, los recintos militares y de gobierno, y los arrabales exteriores que canalizan el crecimiento.

Córdoba es la capital de al-Andalus entre el siglo VIII y principios del XI, cuando destaca como la mayor ciudad de Occidente, con una superficie de casi 200 ha y unos 100.000 habitantes. En su planta se distingue la fisonomía esencial de la ciudad islámica: el núcleo central, la «medina», delimitado por murallas, donde se ubican el foco religioso –mezquita aljama–, la sede del poder –alcázar–, áreas comerciales –alcaicerías, zocos– y residenciales, con otras mezquitas, baños y diversas construcciones, formando barrios como polos urbanos secundarios; junto a la medina se extienden los arrabales surgidos del crecimiento que, una vez consolidados, se amurallan; en el conjunto se diferencian además los barrios de comunidades étnico-religiosas.

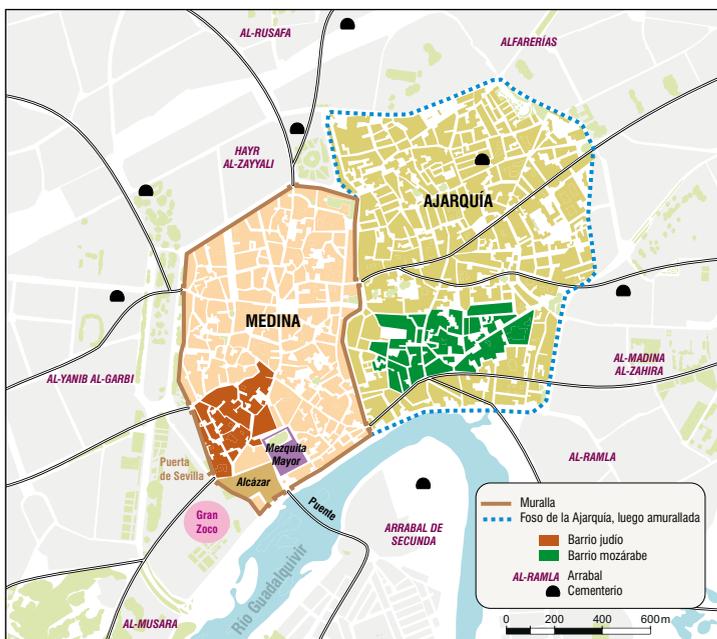


Madinat al-Zahra (siglo X)

Una ciudad excepcional en el urbanismo de al-Andalus: construida de nueva planta a partir del año 936-940 para sede del califa y su corte, de planta rectangular casi perfecta, ordenada organización y una superficie intramuros de 112 ha. Es destruida en 1010-1031.

Sevilla toma el testigo de Córdoba en el siglo XII como la primera ciudad hispanomusulmana gracias a su acrecentamiento por los almorávides y los almohades, que la convierten en la capital de al-Andalus. Con una disposición semejante a la de las grandes ciudades de llanura norteafricanas, abarca unas 287 ha, con un perímetro de más de 7 km de murallas y una población de 80.000 almas. Los almohades trasladan el eje urbano desde la mezquita de «Adobás» al sur de la ciudad, donde erigen una nueva aljama y construyen recintos palaciegos y militares y unas atarazanas o arsenal naval. Además de áreas edificadas, hay, al noroeste de la ciudad, amplios sectores con huertas y lagunas, y un arrabal –Triana– en la margen derecha del río con un castillo.

Córdoba califal (siglo X)



Sevilla almohade (siglo XIII)

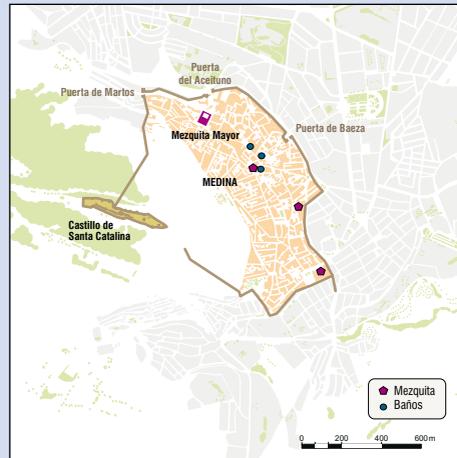




Almería (siglo XI)

Almería es un ejemplo de ciudad andaluza de origen hispanomusulmán, cuya fundación es sancionada en el año 955 por Abd al-Rahaman III al ordenar la construcción de una alcazaba. Desde el solar primitivo, a espaldas de la Alcazaba, la medina amurallada, con la aljama, pasó a situarse junto al puerto, dada su orientación primordialmente marítima.

Como capital de un reino de taifas y luego bajo los almorávides experimentó una gran expansión, mediante sendos arrabales al este y oeste de la medina. Así, en los siglos XI-XII tiene una medina de 20 ha, al pie del recinto palatino y militar de 2,2 ha, y unos arrabales de casi 60 ha, sumando en total unas 82 ha, cifra que la convierte en una de las mayores de la Península y cercana, por ejemplo, a otras grandes ciudades como Toledo. El núcleo urbano almeriense no volvería a alcanzar una extensión parecida hasta los siglos XIX-XX.



Jaén en época almohade (siglo XII)

Jaén se reafirma como núcleo urbano cuando Abd al-Rahman II ordena la construcción de una mezquita aljama en el año 825, pero es con los almohades cuando experimenta un notable crecimiento, alcanzando casi 68 ha, superficie que la sitúa entre las mayores ciudades «medias», pues las grandes capitales están por encima de las 100 ha.

Un elemento fundamental de su configuración en esta época es el dilatado cinturón amurallado, muestra de las importantes obras de fortificación que acometieron almorávides y almohades. El viario muestra el trazado irregular tan frecuente en las ciudades con la huella del urbanismo islámico, debido al carácter orgánico y acumulativo del crecimiento, al aprovechamiento del espacio disponible intramuros y a pautas socioculturales como el acusado sentido de privacidad de las construcciones domésticas o la formación de barrios como células cerradas.

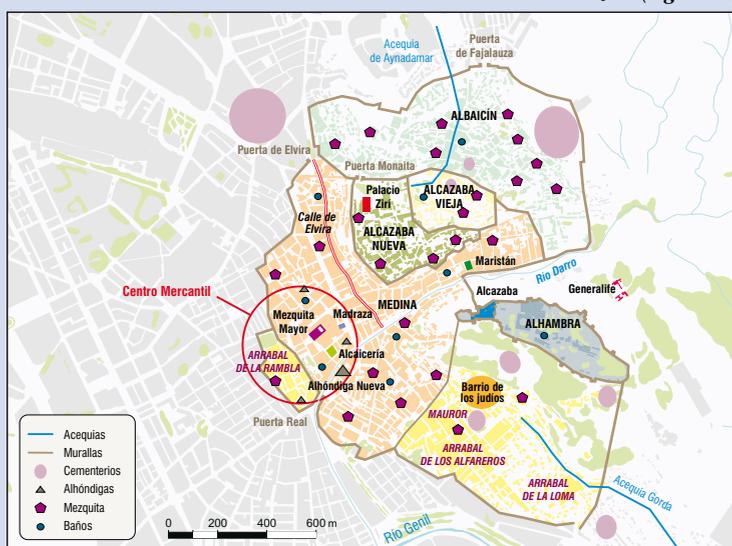


Málaga nazarí (siglo XIV)

Málaga adopta la trama básica que ha heredado su núcleo histórico durante el periodo nazarí, en los siglos XIV y XV, cuando se convierte en la principal ciudad portuaria de al-Andalus. Se reforman el castillo, la alcazaba y las atarazanas, y la medina, que llega a cubrir una superficie de más de 42 ha, con la aljama como centro y a su lado la alcaicería, el recinto cerrado de las mercancías de lujo, se rodea de populosos arrabales.

Este desarrollo es testimonio de la pujanza de las ciudades costeras de al-Andalus, y en especial del litoral del Estrecho y del Mediterráneo, a partir de los siglos X y XI, en contraste con su debilidad en las centurias anteriores. Gracias a la intensificación de los intercambios a larga distancia (Italia, Oriente...) y con el Norte de África, además de Málaga en la baja Edad Media se destacan Algeciras, Gibraltar, Almuñécar, Salobreña y Almería.

Granada nazarí (siglo XV)



Granada, en su fase última como capital nazarí, está considerada el paradigma final de la ciudad de al-Andalus. Tras el protagonismo de Córdoba y Sevilla, Granada asume este papel hasta fines del siglo XV.

Su planta ofrece una lectura de secuencias sucesivas: desde los recintos de las alcazabas Vieja y Nueva y sus aledaños en una colina, solar de la ciudad primitiva y de la capital del reino zirí del siglo XI, con unas 77 ha de superficie, a la nueva medina, el crecimiento de varios arrabales consecutivos sobre la vega y la formación de la ciudadela de la Alhambra, una entidad palatino-militar casi autónoma de más de 9 ha, hasta sumar casi 181 ha y más de 200.000 habitantes. En la Granada nazarí aparecen además edificios públicos ausentes hasta entonces de la ciudad andalusí, como la «madrasa» –escuela coránica–, el «maristán» –hospital–, multiplicándose las alhóndigas –fondas y almacenes– como elementos de la infraestructura mercantil.



La frontera de Andalucía

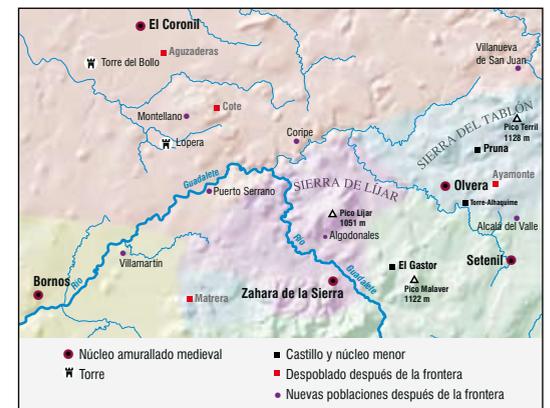
[25]

A raíz de las conquistas castellanas desde comienzos del siglo XIII, el ámbito andaluz queda dividido por un límite cambiante que separa el dominio cristiano del baluarte musulmán del reino de Granada. Una frontera política y cultural que persiste hasta fines del siglo XV, con hondas repercusiones en el territorio y el poblamiento.

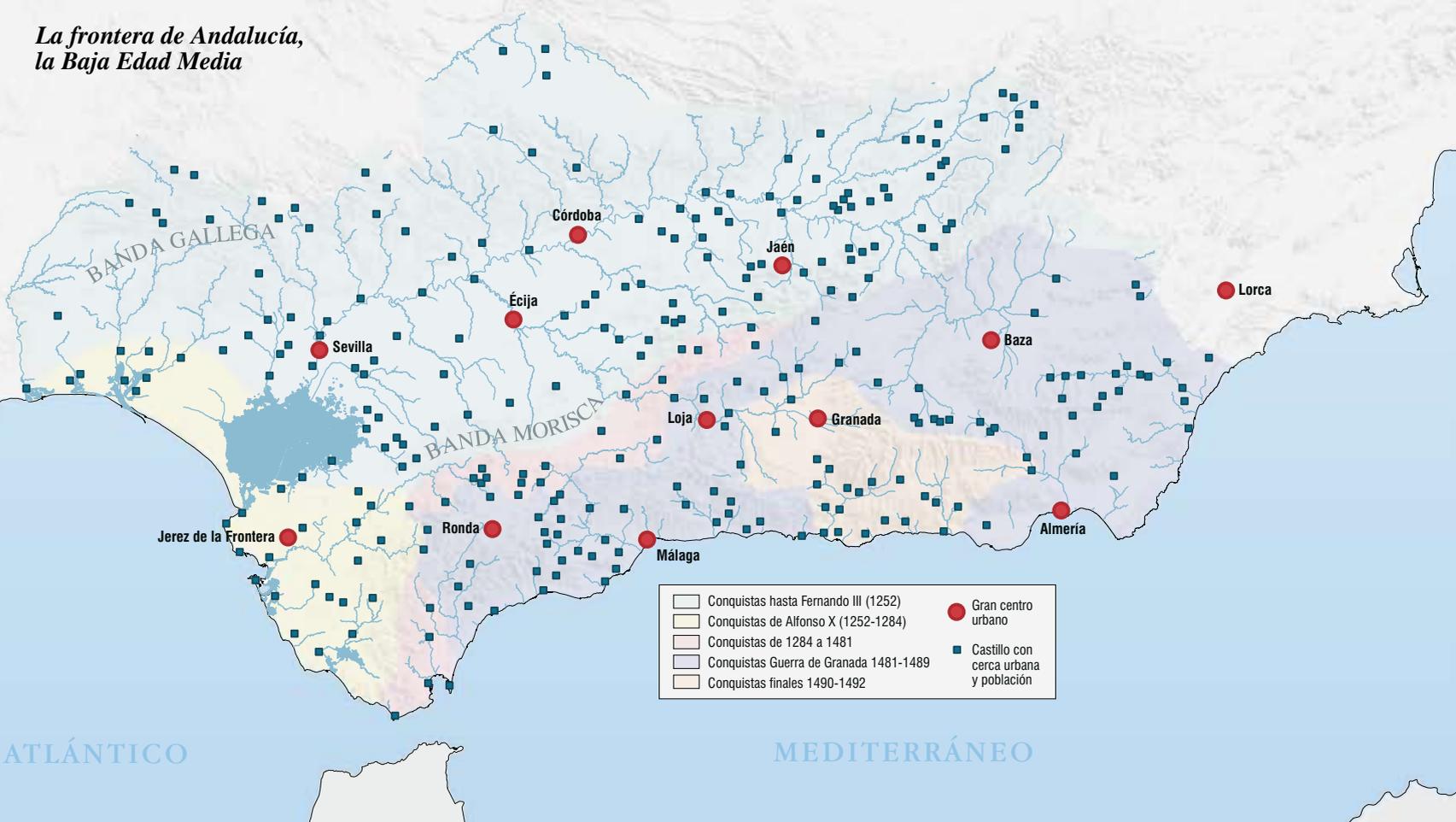
La victoria cristiana sobre los almohades en las Navas de Tolosa (1212) abre las puertas a la conquista del valle del Guadalquivir. Fernando III impulsa un rápido avance con las tomas de Baeza (1226), Córdoba (1236), Jaén (1246) y Sevilla (1248), mientras su hijo Alfonso X completa el control del valle y la fachada atlántica con el sometimiento de Niebla (1262), Jerez (1264) y sus tierras circundantes. La disputa por el Estrecho se salda con la conquista de Algeciras (1344) por Alfonso XI; sigue un periodo con progresos menores por parte de los castella-

nos, como la toma de Antequera (1410), hasta que en 1481 los Reyes Católicos desencadenan la guerra que concluye con la ocupación total del reino granadino y de su capital en 1492. En este proceso, se consolida una frontera apoyada en la geografía del territorio, con el reino nazarí parapetado en la fortaleza natural de las cordilleras Béticas. Más que una línea de trazado preciso, esta frontera define un espacio oscilante entre ambos bandos en el que proliferan torres y castillos, y donde las poblaciones son escasas y de corto vecindario.

La frontera del Guadalete



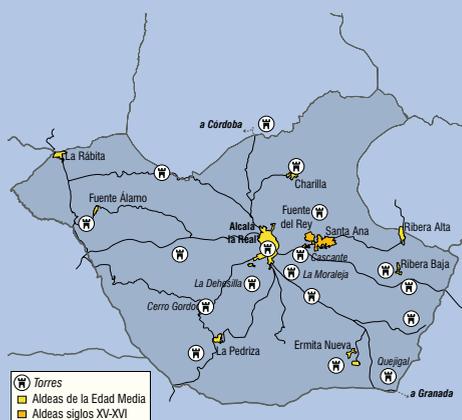
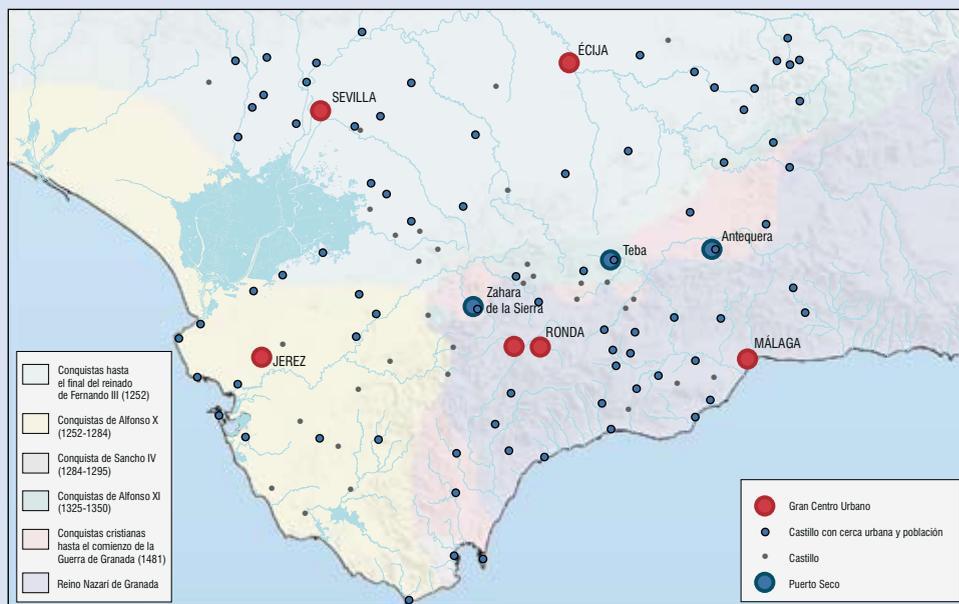
La frontera de Andalucía, la Baja Edad Media



El espacio fronterizo

En una aproximación de detalle a la frontera occidental de Andalucía en la Baja Edad Media, se observa la organización jerárquica del territorio limítrofe entre cristianos y musulmanes con grandes ciudades-base en la retaguardia, una constelación de villas amuralladas en las zonas intermedias y una red de castillos y otras construcciones militares en las áreas de primera línea.

Con el final del conflicto, se produce una notable redistribución del poblamiento y un desarrollo del fenómeno urbano en las áreas de frontera, como puede apreciarse en el valle medio del río Guadalete (ver mapa en la página anterior), cuyo curso sirvió de referencia fronteriza durante siglos. Mientras varias aldeas al amparo de castillos se despueblan (Aguzaderas, Cote, Matrera, Ayamonte), surgen en cambio nuevas poblaciones en tierras bajas (Villamartín, Montellano, Puerto Serrano, Coripe, Algodonales, Alcalá del Valle, Villanueva de San Juan) en las que la ventaja defensiva no es ya el factor determinante.



Alcalá la Real y su territorio.

Territorio y urbanismo de frontera

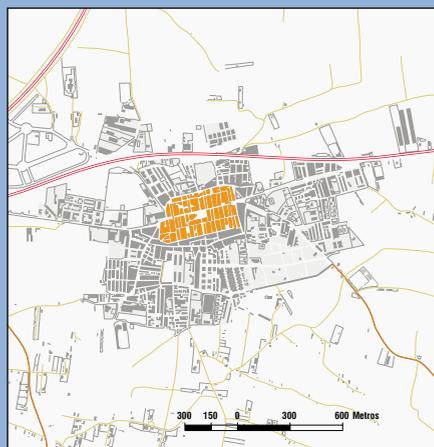
Alcalá la Real (Jaén) ofrece un modelo de localidad fronteriza por su permanente posición en primera línea, primero en manos musulmanas y desde 1341 en poder de los castellanos. En ambas etapas se configura como centro de un territorio salpicado de aldeas, cuyos habitantes se acogen a su fortaleza en momentos de peligro, y de una red concéntrica de torres y puestos avanzados. Con la paz, las aldeas se multiplican. El núcleo urbano se emplaza en un cerro con un cinturón de murallas tras el que se agolpa un entramado de construcciones y vías de tránsito que aprovechan al máximo el espacio disponible, con un polo militar (alcazaba) y otro religioso y civil (medina). A su alrededor surgen los arrabales que paulatinamente se dotan de sus propias murallas.



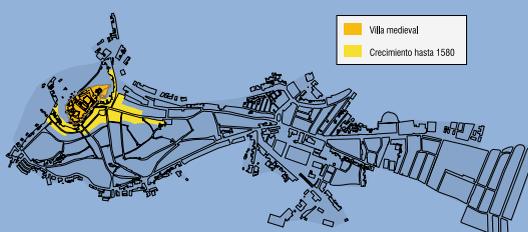
Recinto medieval de Alcalá la Real.

Urbanismo después de la frontera

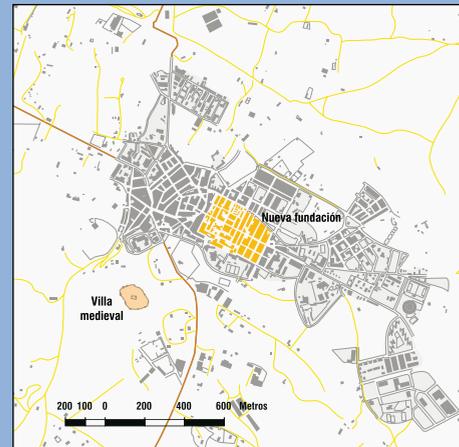
El compacto urbanismo fronterizo, determinado por el factor defensivo, deja paso al crecimiento extramuros a partir de los núcleos medievales, como se observa en Olvera (Cádiz), a la fundación de poblaciones por completo de nueva planta, según patrones de ordenada geometría, como Santa Fe (Granada), o al abandono del núcleo medieval y al establecimiento de uno nuevo en sus cercanías según los nuevos esquemas urbanos de la Edad Moderna, como Vera (Almería).



San Fe, planta de la fundación establecida en 1491.



Olvera.



Vera, villa medieval y nueva fundación (1520).



Bases territoriales de la Andalucía Moderna

[26]

A partir del desarrollo urbano que experimenta el sur de la Península en las etapas finales de la Baja Edad Media, en el siglo XVI y primeras décadas del XVII se consolida una red de ciudades que hacen de Andalucía un notable polo urbano a escalas regional, nacional e internacional.

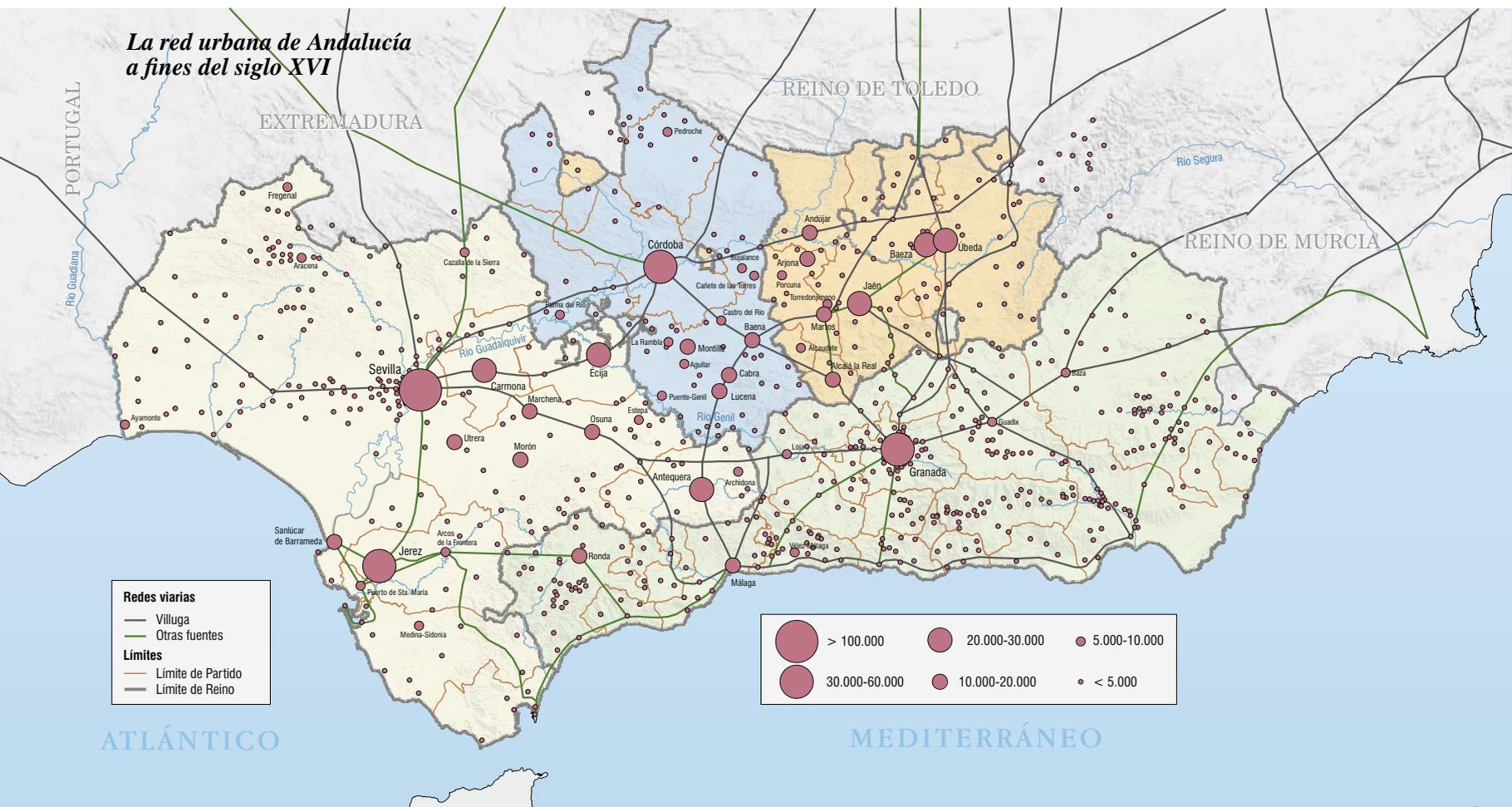
Las tendencias de crecimiento y concentración demográficas hasta mediados del XVII, alentadas por una fase económica expansiva con el estímulo de las relaciones con el Nuevo Mundo, convierten a la región en el área con el índice de urbanización más alto de la Corona de Castilla.

Hacia 1600, Andalucía articula uno de los pocos subsistemas urbanos del continente europeo, con una cierta especialización de funciones urbanas entre sus principales núcleos. Sevilla actúa como foco financiero y mercantil, canalizando los in-

tercambios atlánticos, y Granada adquiere un notable papel como sede administrativa. Córdoba destaca por su actividad artesana y comercial, Jaén, Baeza y Úbeda son nudos de enlace con la Meseta castellana, y otras poblaciones –Jerez, Écija, Antequera, Lucena, Andújar...–, cabeceras comarcales en las que prima la vertiente agraria y que prefiguran el modelo de las llamadas «agrocidades».

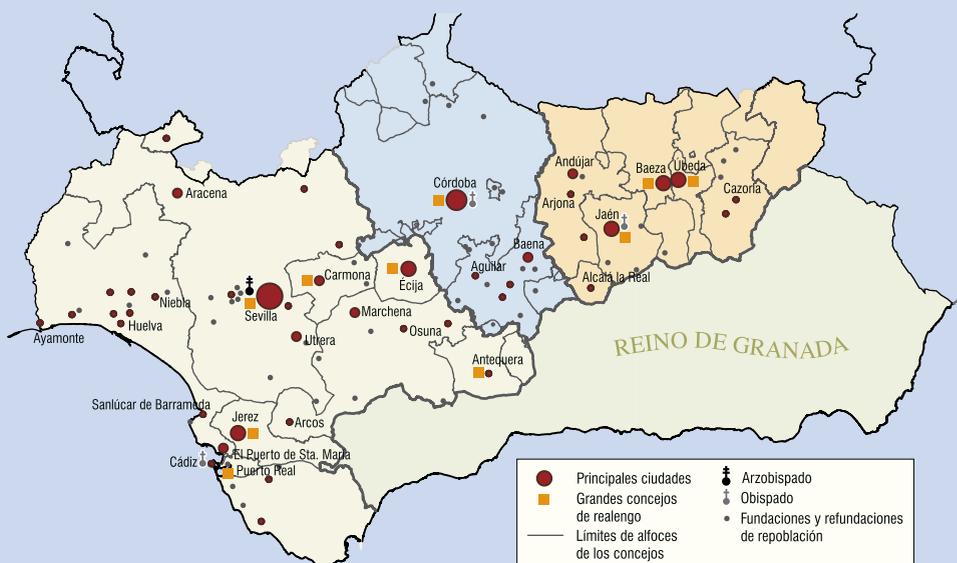
La mayor densidad urbana corresponde a la Andalucía bética, sobre todo a las comarcas del valle que van del alto al bajo

Guadalquivir. En contraste, el reino de Granada manifiesta, a excepción de la capital, una acusada debilidad, de la que no se recupera hasta el siglo XVIII. A su vez, la mayoría de los núcleos del litoral, todavía expuestos e inseguros, presentan dimensiones aún modestas, y no será hasta avanzado el XVII cuando Málaga y Cádiz experimenten un crecimiento significativo, en unas fechas en que, por el contrario, decaen muchas de las antaño principales ciudades del interior.



Núcleos urbanos en la Andalucía bajomedieval

En sus aspectos fundamentales, la red urbana que se afianza entre los siglos XIII y XV es continuación del período andalusí y épocas anteriores. Igualmente, las principales ciudades siguen siendo polos básicos de la articulación del territorio, focos de poder, demográficos y económicos, dotados de extensos dominios («tierras» o «alfoces») tras la conquista castellana. A lo largo de la repoblación que se desarrolla entre los siglos XIII y XV es también significativo el establecimiento de nuevos núcleos o la refundación de otros anteriores.



- Principales ciudades
- Grandes concejos de realengo
- Límites de alfoces de los concejos
- ✠ Arzobispado
- ✠ Obispado
- Fundaciones y refundaciones de repoblación

Baeza



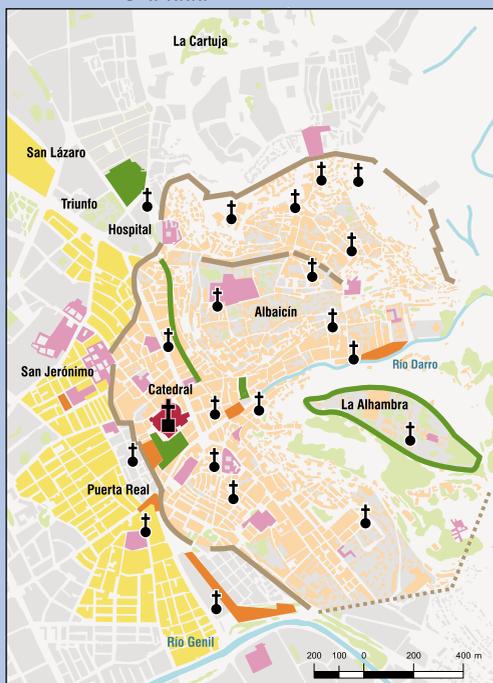
Úbeda



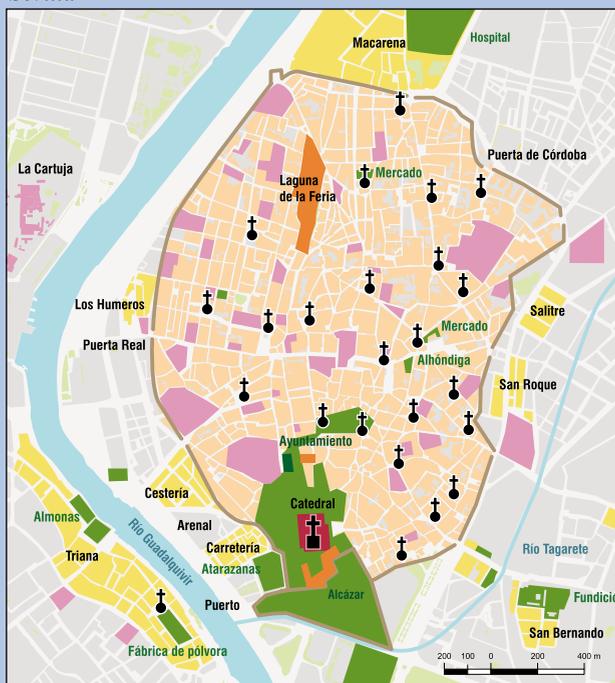
Urbanismo de la Edad Moderna

Sobre las tramas heredadas de las ciudades islámicas, los núcleos urbanos de Andalucía se reorganizan desde la Baja Edad Media en parroquias o collaciones y acusan la proliferación de edificios religiosos como monasterios y conventos, que llegan a cubrir grandes superficies. En el tránsito a la Edad Moderna, el crecimiento impulsa extensos arrabales más allá de los primitivos recintos medievales, cuyas murallas se descuidan y enmascaran con otras construcciones o incluso se derriban, como en Baeza, una vez desaparecidas las exigencias defensivas, salvo en casos, como Almería, Málaga o Cádiz, que mantienen una condición de frontera marítima. Características de las ciudades de la Edad Moderna son las operaciones de apertura y adecentamiento de espacios públicos, la multiplicación de edificaciones institucionales civiles (ayuntamientos, tribunales, cárceles, pósitos, universidades, hospitales...) y la difusión de una nueva arquitectura, pública, religiosa y doméstica, que ahora proyecta sus fachadas a las calles.

Granada



Sevilla



A fines del siglo XVI, Sevilla acumula 130.000 habitantes, es la mayor ciudad española y una de las grandes metrópolis de Europa. Después de haber sido una descomunal aglomeración en los años inmediatos a la conquista castellana, en la segunda mitad del XVI la población de Granada suma entre 50 y 60.000 almas, la de Córdoba algo más de 50.000, y Jerez de la Frontera, 35.000. Sigue un grupo de importantes ciudades medias formado por Jaén, Baeza, Úbeda, Écija y Carmona, con alrededor de 25.000 habitantes, más Antequera, con unos 20.000, y otras poblaciones que superan los 10.000, que incluyen desde Sanlúcar de Barrameda y Málaga, a Osuna, Baena o Andújar, entre otras.

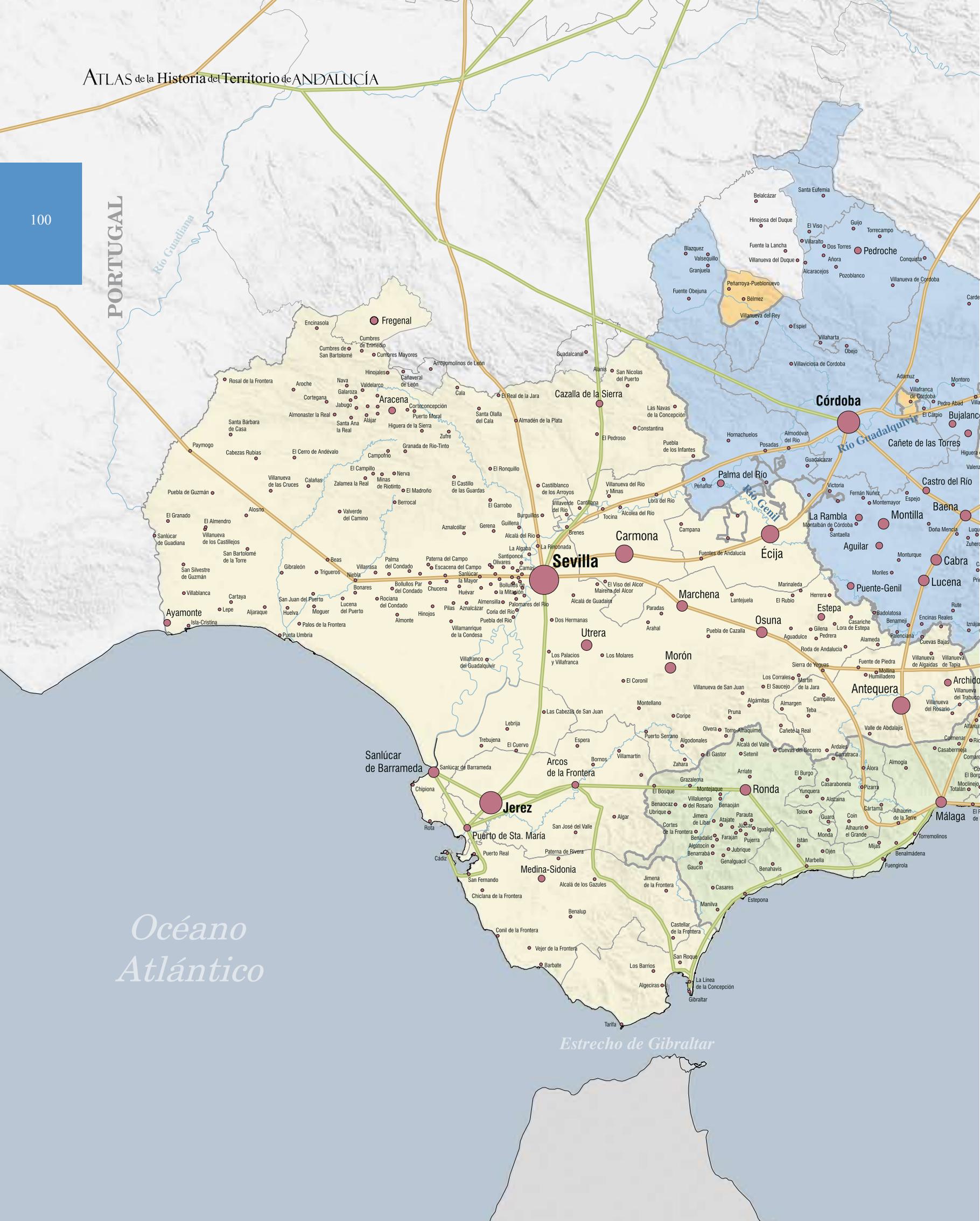
- Muralla medieval
- Arrabal
- Intervención urbanística
- ✠ Parroquia
- ✠ Catedral
- Convento, monasterio
- Iglesia mayor
- Otros edificios religiosos
- Edificio público, económico, mercado

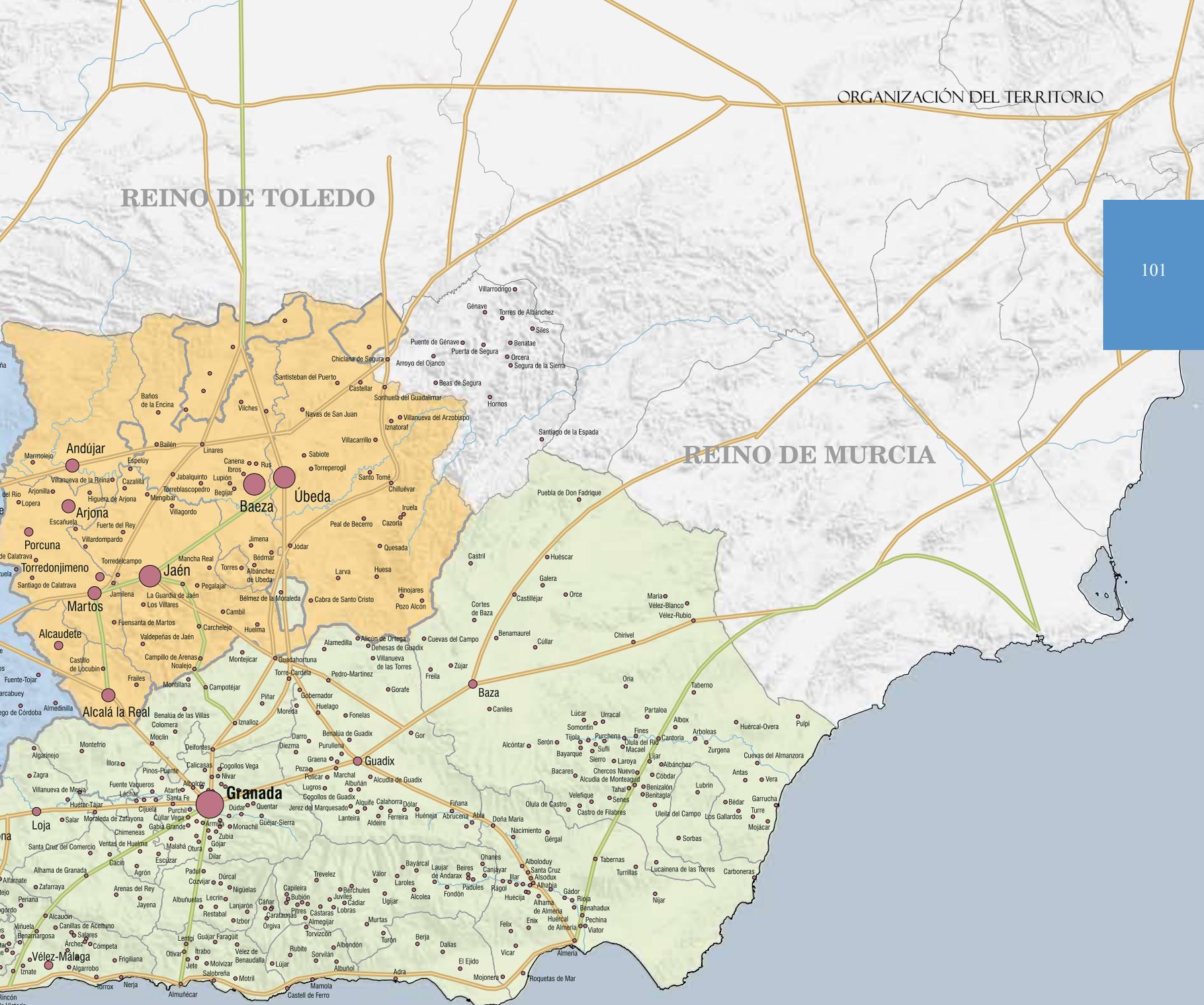
PORTUGAL

Río Guadiana

Océano Atlántico

Estrecho de Gibraltar





La red urbana de Andalucía a fines del siglo XVI

Caminos del siglo XVI

- Villuga
- Otras fuentes

Sistema de ciudades (hab.)

- | | | |
|---|---|--|
| ● > 100.000 | ● > 20.000 - 30.000 | ● > 5.000 - 10.000 |
| ● 30.000 - 60.000 | ● 10.000 - 20.000 | ● < 5.000 |

Mar Mediterráneo



Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía

[27]

El proyecto ilustrado del intendente Pablo de Olavide se concibe como una repoblación del territorio en la que se mezclan objetivos económicos y de seguridad del tráfico sobre la carretera general de Andalucía.

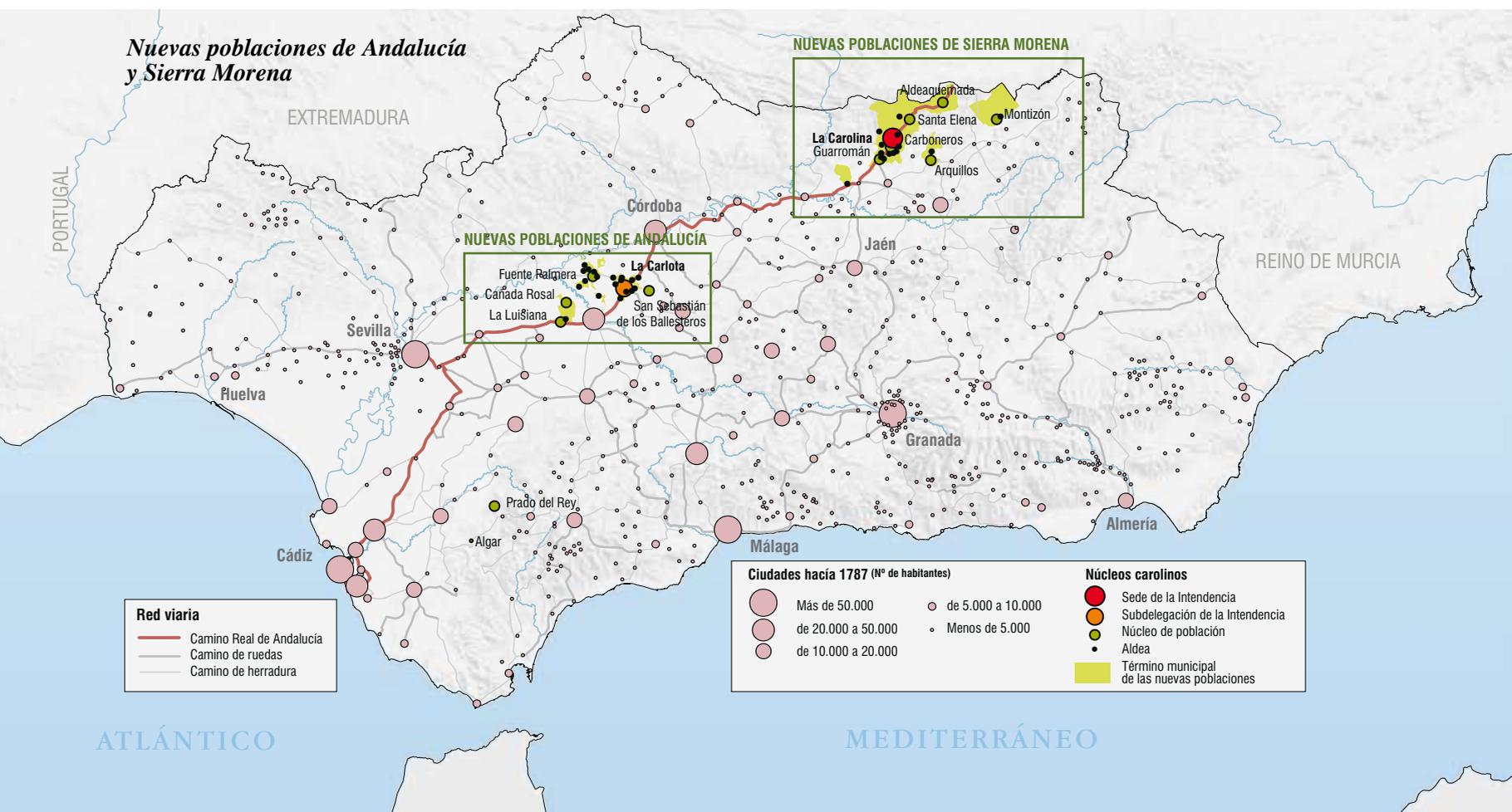
El proceso de colonización iniciado hacia 1767 fue un proyecto que abarcaba objetivos múltiples. Con el asentamiento de los colonos, primero en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y seguidamente en la llamada Nueva Andalucía, se pretendía poblar dos grandes «desiertos humanos» en el Camino de Andalucía: el paso de Despeñaperros (recientemente abierto) hasta Bailén, en el Reino de Jaén, y las tierras campesinas entre Córdoba y Écija. La repoblación debía permitir también la puesta en cultivo de tierras abandonadas en un momento en

el que la liberación del comercio de cereales había provocado una importante alza de precios. Más allá, la iniciativa pretendía implantar una nueva organización social, de algún modo liberada de las restricciones jurisdiccionales del Antiguo Régimen. De hecho, las Nuevas Poblaciones se rigieron por fueros especiales hasta la creación de la división provincial en 1833.

La colonización supuso un proyecto de ordenación del territorio que abarcaba la división de los lotes de tierras de los colonos y la creación de más de treinta nuevos

núcleos de población y aldeas, además de los diseminados, organizados y jerarquizados a través de las capitales de La Carolina y La Carlota. Los nuevos pueblos y ciudades se construyeron según un trazado urbano muy homogéneo, donde prima la ortogonalidad del viario y patrones edificatorios de gran uniformidad.

Contemporáneas, pero no integradas en las Nuevas Poblaciones y sus fueros, son las fundaciones de Prado del Rey (también de iniciativa de Pablo de Olavide) y Algar, en la sierra gaditana.





Reyno y Obispado de Córdoba. Tomás López, 1797. Detalle de las Nuevas Poblaciones de Andalucía.



Reyno de Jaén. Tomás López, 1787. Nuevas Poblaciones de Sierra Morena.

La Nuevas Poblaciones en los reinos de Jaén y Córdoba

La actuación repobladora se centró en los «grandes desiertos» que recorría el Camino Real de Andalucía: el desierto de Sierra Morena o de la Peñuela, en Jaén, y los desiertos de La Parrilla (entre Córdoba y Écija) y de la Monclova (entre Écija y Carmona). Las familias de colonos eran primitivamente europeas de diversa procedencia, pero, al poco tiempo, fueron sustituidos en su mayor parte por peninsulares levantinos.

La organización del territorio

El Fuero de las Nuevas Poblaciones regula con meticulosidad todos los aspectos de la vida económica y social de los colonos: los lotes de tierra (alrededor de 50 fanegas), el ganado, la distribución de núcleos y aldeas, las distancias entre pueblos (entre cuarto y medio cuarto de legua), los equipamientos con que se dota a las nuevas poblaciones (escuelas, pósitos, iglesias...), un programa completo de ordenación pensado para islas autosuficientes en el territorio. Los mapas y planos levantados demuestran el carácter dirigido de esta operación de ordenación territorial y urbana.



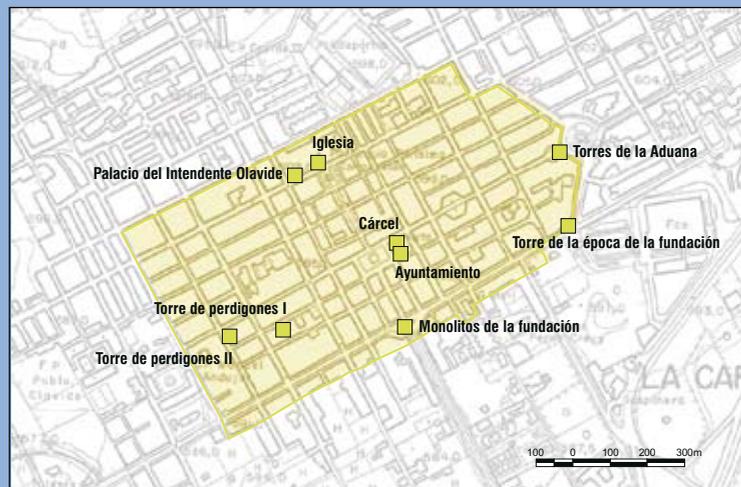
Aldequemada (Jaén). Plano topográfico de la feligresía de Aldequemada. Joseph de Ampudia y Valdés 1791.



Santa Elena (Jaén). Plano topográfico de la feligresía de Santa Elena. Joseph de Ampudia y Valdés 1791.



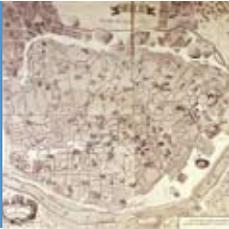
La Carlota.



La Carolina.

Urbanismo carolino

La traza de las ciudades y pueblos de las Nuevas Poblaciones tiene una marcada impronta colonial. A partir de los ejes camineros se organiza una trama reticular, aunque adaptada a diversas soluciones formales en cuanto a la disposición de las parcelas y la posición de las plazas como elementos centrales del espacio urbano. Una tipología de ciudad con antecedentes históricos en Andalucía y que sirvió de modelo en el urbanismo americano.



Ciudades de la Ilustración

[28]

Durante el siglo de la Ilustración el territorio de la actual Andalucía completó su sistema de asentamientos con nuevas fundaciones o refundaciones. A la vez, se emprendieron reformas en el interior de muchas ciudades: un programa de higiene y ornamentación urbana que empieza a transformar la ciudad medieval y barroca.

Dos acontecimientos ayudaron a modificar y ampliar el sistema de ciudades y asentamientos de la región durante el siglo XVIII. A principios de siglo, el nacimiento de las poblaciones de la Bahía de Gibraltar tras la toma del Peñón durante la Guerra de Sucesión (Algeciras, San Roque, Los Barrios, La Línea, núcleos con funciones militares que progresivamente alcanzan madurez como hechos urbanos). En la segunda mitad del siglo, se fundan las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. Por otra parte, la política ilustrada da lugar a un buen número

de transformaciones urbanas que tienen sus mejores ejemplos en el diseño de nuevos espacios públicos (plazas, paseos, salones, alamedas...), muchos de los cuales siguen siendo importantes referencias urbanas de las ciudades actuales. Cádiz recobra en estos momentos un protagonismo indiscutible: la ciudad sustituye a Sevilla como centro del comercio americano, tiene entonces un crecimiento demográfico acelerado y consolida su trama urbana. En la misma Bahía gaditana surge la nueva población de la Isla de León (San Fernando). En la cercanía de la Bahía, Je-

rez se consolida como centro exportador. Por otra parte, la progresiva liberalización del comercio americano incrementa la importancia de los puertos de Málaga y Almería en un litoral mediterráneo todavía no liberado del riesgo de la piratería y que sigue manteniendo grandes tramos despoblados salvo los dispositivos militares que lo jalonan. Por el contrario, el siglo XVIII significó un cierto estancamiento demográfico y económico de las tres grandes ciudades del interior de la región: Sevilla, Córdoba y Granada.

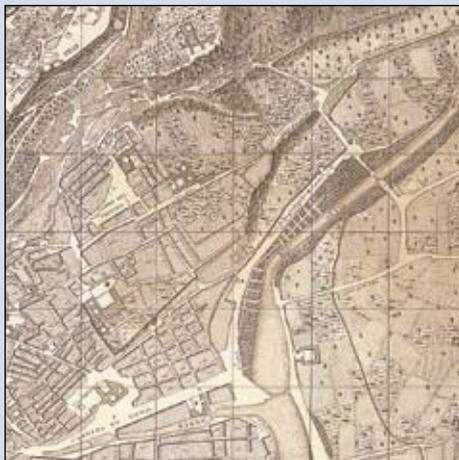




Plano de la ciudad y puerto de Málaga. Calcografía Nacional, 1805. Detalle actual de la Alameda.



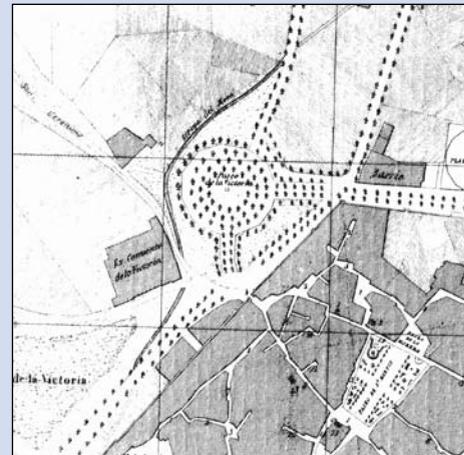
Paseo de Apolo. Sevilla (1ª mitad del siglo XIX). Primitivo proyecto de los actuales Jardines de Cristina.



Mapa topográfico de la ciudad de Granada, Francisco Dalmau, 1796. Detalle del Paseo de la Bomba y El Salón.

Nuevos espacios públicos

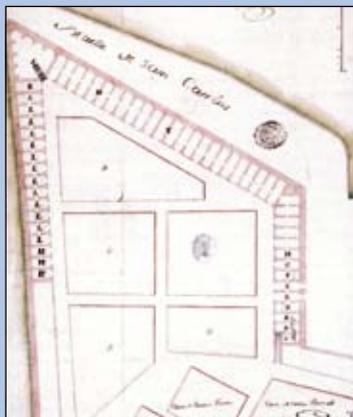
Emulando el prototipo de «paseo de salón» del Prado madrileño se crean, o se recrean, durante el siglo XVIII y hasta bien entrado el siglo XIX nuevos espacios públicos en las ciudades andaluzas. Espacios selectos y aristocráticos, arbolados y ornamentados al gusto neoclásico. Muchos de ellos como, entre otros, los Paseos de la Bomba y el Salón de Granada, los Jardines de la Victoria en Córdoba, La Alameda malagueña o el Paseo de Apolo (actuales Jardines de Cristina) en Sevilla siguen siendo hasta el presente importantes referencias urbanas de esas ciudades.



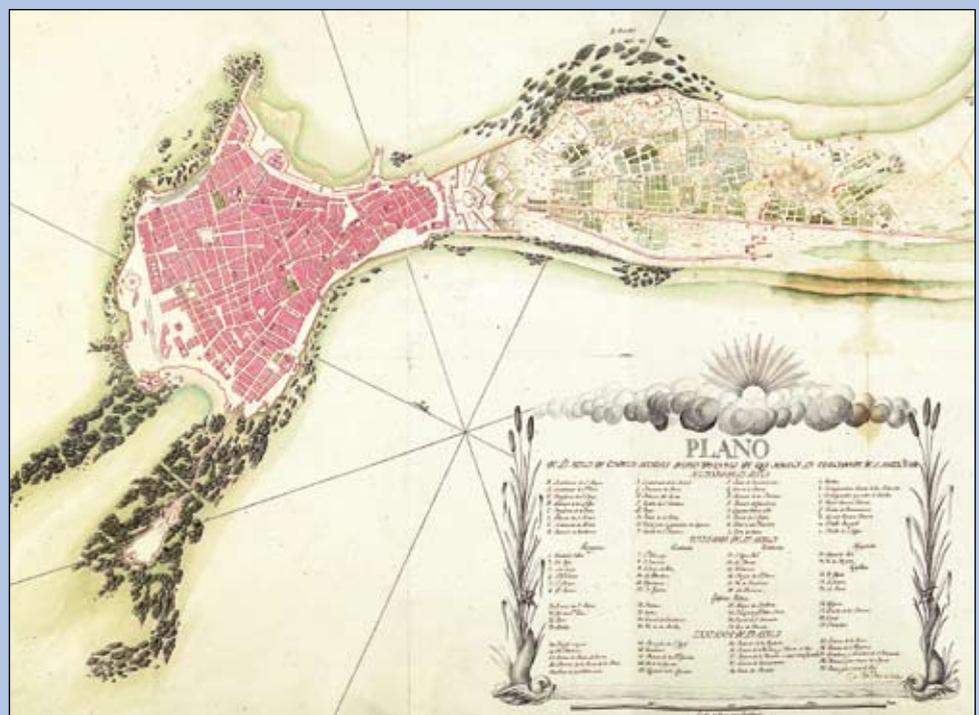
Plano de Córdoba, 1851. Detalle del Paseo de la Victoria.

Cádiz en el siglo XVIII

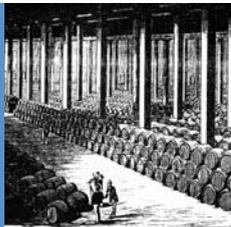
La ciudad de Cádiz ejemplifica en gran medida el modelo de ciudad ilustrada. Desde 1717 se concentra en ella el monopolio del comercio americano, un periodo de prosperidad reflejado en el aumento de la población que pasa de los 30.000 habitantes a comienzos del siglo a los 75.000 del final de la centuria. Ciudad dinámica y cosmopolita, al menos en el contexto regional, define en estos años su trama urbana, empieza a desbordar su recinto amurallado, renueva el caserío y añade nuevos elementos como el baluarte y el barrio de San Carlos. Todo ello hace de Cádiz la ciudad dieciochesca por excelencia.



Plano de semi-baluarte y barrio de San Carlos, 1786.



Plano de Cádiz. J. Bulnes, 1812.



Las ciudades andaluzas en el siglo XIX

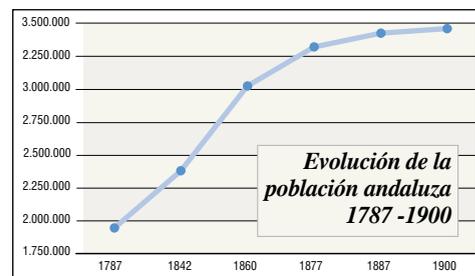
[29]

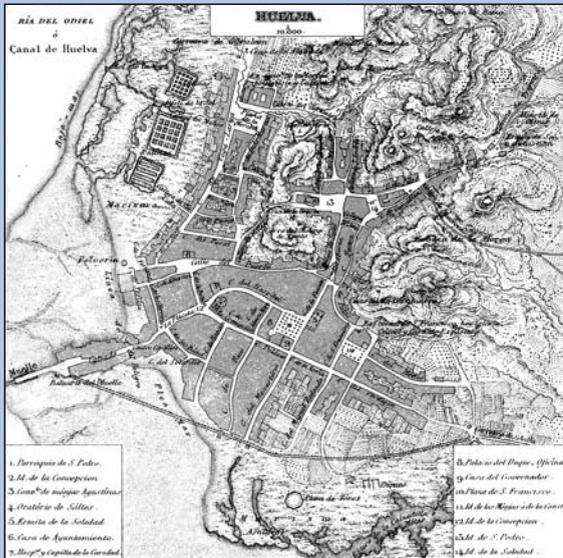
Las transformaciones del siglo XIX empiezan a consolidar una jerarquía urbana que tendrá ya visos de permanencia, fortaleciendo a las nuevas capitales provinciales como centros de primer nivel. Por otra parte, las ciudades empiezan a afrontar reformas urbanas y a plantear áreas de expansión acordes con un modelo de ciudad burguesa y liberal.

La base de la economía regional sigue estando asentada durante el siglo XIX y buena parte del XX en el sector agrario. Andalucía continúa siendo un país rural al que las transformaciones de la España liberal afectan relativamente poco y que se sitúa entonces en una posición desfavorable respecto a otras regiones en términos de rentas, empleo y calidad de vida, a la vez que se intensifican las desigualdades sociales internas. Ese marco general no excluye que se produzcan cambios de importancia en las ciudades y los territorios andaluces. Pero son, en cualquier caso, procesos aislados, consecuencia en la mayor par-

te de los casos de ciclos coyunturales de desarrollo económico, poco duraderos y nunca engarzados entre sí como para consolidar un espacio económico regional cohesionado. Así, los ciclos mineros que transforman algunas comarcas e impulsan el desarrollo urbano sucesivo de ciudades como Adra, Berja, Cuevas de Almanzora, Peyarroya-Pueblonuevo, Linares, Riotinto...; el impacto urbano de la pionera industrialización malagueña con los altos hornos o el textil; el ciclo de la industria azucarera que sustenta el crecimiento y la transformación urbana y territorial de Granada y su vega; o las nuevas funciones ad-

ministrativas que asumen las nuevas capitales provinciales (Huelva, Jaén, Almería), que consolidan así una primacía urbana hasta ese momento disputada.





Plano de Huelva. Francisco Coello. 1853-54.

Ciudades en la segunda mitad del siglo XIX

Aun dentro de la modestia o de lo efímero de los procesos de crecimiento urbano, muchas ciudades afrontan ahora cambios urbanos a través de los cuales empieza a emerger la ciudad contemporánea: derribos de murallas, adaptaciones a la llegada del ferrocarril, reformas interiores, ensanches, nuevas dotaciones e infraestructuras.



Plano de Jerez de la Frontera. Francisco Coello 1853-54.



Plano de la ciudad de Almería. Joaquín Pérez Rozas. 1864.



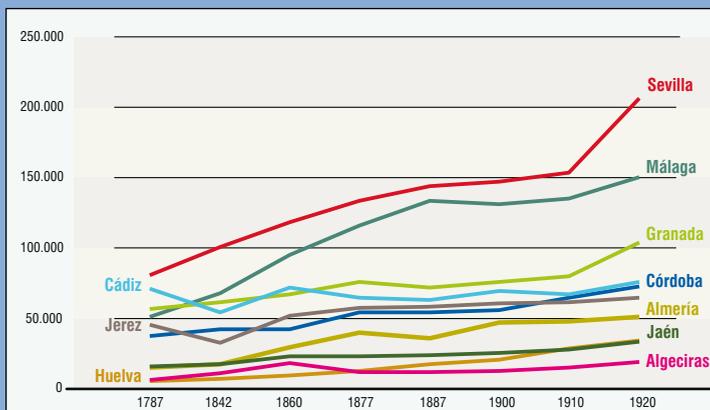
Málaga y su puerto. 1872. Comisión Hidrográfica.

Dinámica de la población

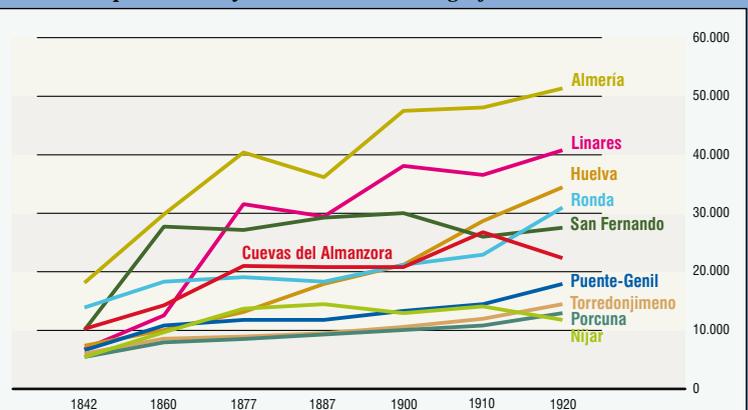
Entre las principales ciudades Sevilla mantiene una primacía que, hacia mitad del siglo XIX, es amenazada por el crecimiento de Málaga, ralentizado a partir del fracaso de su primera industrialización y la crisis de la filoxera. Las nuevas capitales provinciales (Almería, Jaén o Huelva) se reafirman como centros urbanos de sus ámbitos. Cádiz se estanca tras su fuerte crecimiento del siglo anterior y Jerez de la Frontera le iguala poblacionalmente.

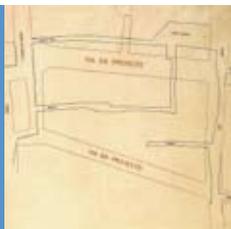


Evolución demográfica de las principales ciudades 1787-1920



Municipios con mayor crecimiento demográfico entre 1842-1920





Reforma interior urbana

[30]

Entre 1833 y el final de periodo de la Restauración, las ciudades andaluzas llevan a cabo transformaciones que van a empezar a modificar las estructuras urbanas heredadas del medievo y el barroco. Un proceso de modernización en todo caso inacabado.

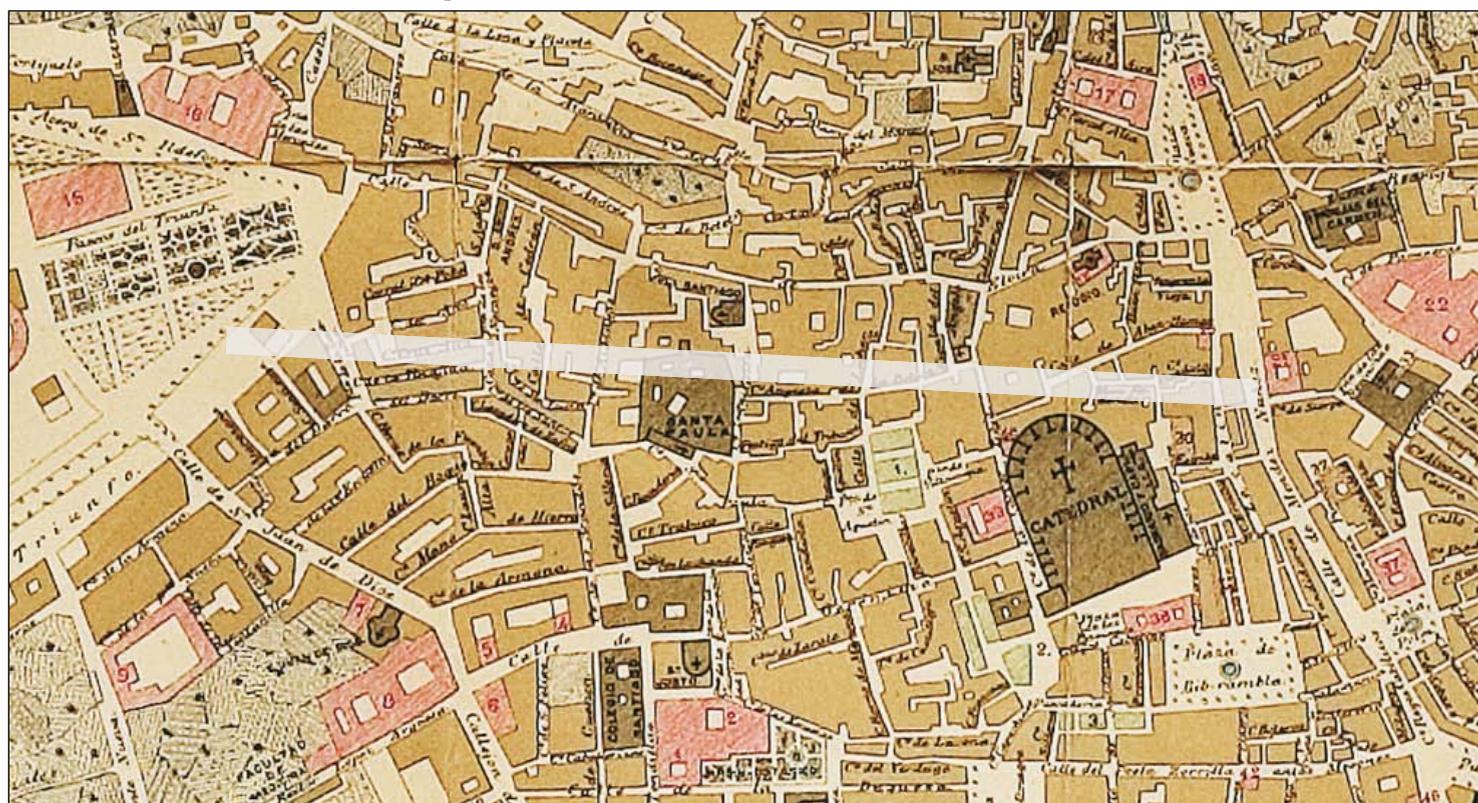
A partir del segundo tercio del siglo XIX las ciudades afrontan reformas urbanas de importancia, posibilitadas por el derribo progresivo de las murallas medievales (Granada, 1840; Almería, 1855; Jerez, 1890; Cádiz, 1906...), las oportunidades generadas por los procesos desamortizadores, los nuevos o renovados medios de comunicación (en especial, el impacto urbano del ferrocarril y la red viaria o la mejora de los puertos) y las infraestructuras urbanas (abastecimiento, pavimentación, iluminación, alcantarillado). Los proyectos de grandes vías, las operaciones de aperturas viarias a gran escala

o la creación de nuevos espacios públicos y equipamientos urbanos (plazas, paseos, mercados de abasto, cuarteles, cementerios...) son algunas de las transformaciones que, en mayor medida, contribuyen a cambiar la fisonomía de las ciudades, pero que, con frecuencia, provocan un fuerte impacto sobre las tramas históricas y una importante destrucción del patrimonio cultural y monumental: la Gran Vía de Colón, Granada, es el ejemplo más representativo.

Las ciudades desarrollan nuevas técnicas e instrumentos para la gestión del espacio urbano: la elaboración de los llamados «pla-

nos geométricos» y las alineaciones que delimitan el espacio público del privado. Por su parte, la expansión de la ciudad fuera de los límites de las murallas y de la ciudad histórica fue el objetivo de los numerosos proyectos de Planes de Ensanche de las poblaciones. Proyectos de gran envergadura, pero que sólo parcialmente fueron llevados a cabo. Aun así, muchas intervenciones de esa época aportaron a las ciudades vías urbanas, nuevos o reformados espacios públicos y modernos equipamientos ciudadanos que todavía constituyen referencias emblemáticas de las ciudades andaluzas.

El trazado de la Gran Vía de Colón sobre el plano de Granada de Ramón González Sevilla (1894)

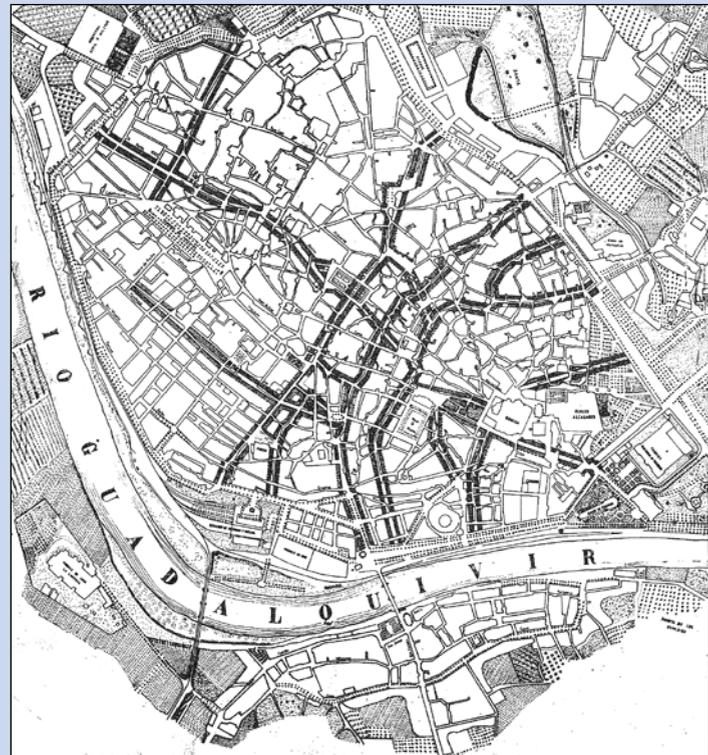


Grandes proyectos en el viario urbano

El trazado de «grandes vías» es una operación urbana en la que se involucran muchas ciudades en la segunda mitad del siglo XIX aunque sólo se ejecutan algunas de ellas ya en pleno siglo XX. La Gran Vía de Colón en Granada es, sin duda, la realización más significativa y de mayor alcance urbano. La calle Larios malagueña, la avenida cordobesa del Gran Capitán o la sevillana de la Constitución, aunque de menor envergadura, se convierten en ejes urbanos de referencia para toda la ciudad. Más allá de operaciones singulares, se desarrollan proyectos de aperturas viarias a gran escala que sólo parcialmente se llevan a cabo (Almería, Sevilla...).



Anteproyecto de apertura de tres vías atravesando la población de Almería. 1895.



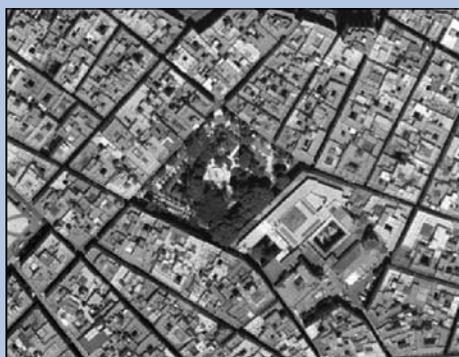
Plan J. Daéz López 1893-95 (Sevilla). Proyecto de nuevas vías urbanas.



Proyecto Avenida del Gran Capitán. 1868 (Córdoba).

Nuevos espacios públicos

Una buena parte de las plazas más emblemáticas de las ciudades andaluzas tienen su origen, o alcanzan su actual configuración, en el siglo XIX y comienzos del XX: operaciones urbanas que en bastantes casos están relacionadas con la ocupación de bienes desamortizados. Las aquí reflejadas son sólo una muestra significativa, pero los ejemplos podrían multiplicarse: plaza de las Tendillas de Córdoba (culminada ya en el siglo XX), reforma de la Plaza Nueva de Granada, plazas del Progreso y del Banco en Jerez, reforma de la Plaza Vieja o de la Constitución, en Almería...



Plaza de Mina. 2004. (Cádiz).



Plaza Nueva. 2004. (Sevilla).



Plaza de la Merced. 2004. (Málaga).



El crecimiento urbano y los ensanches

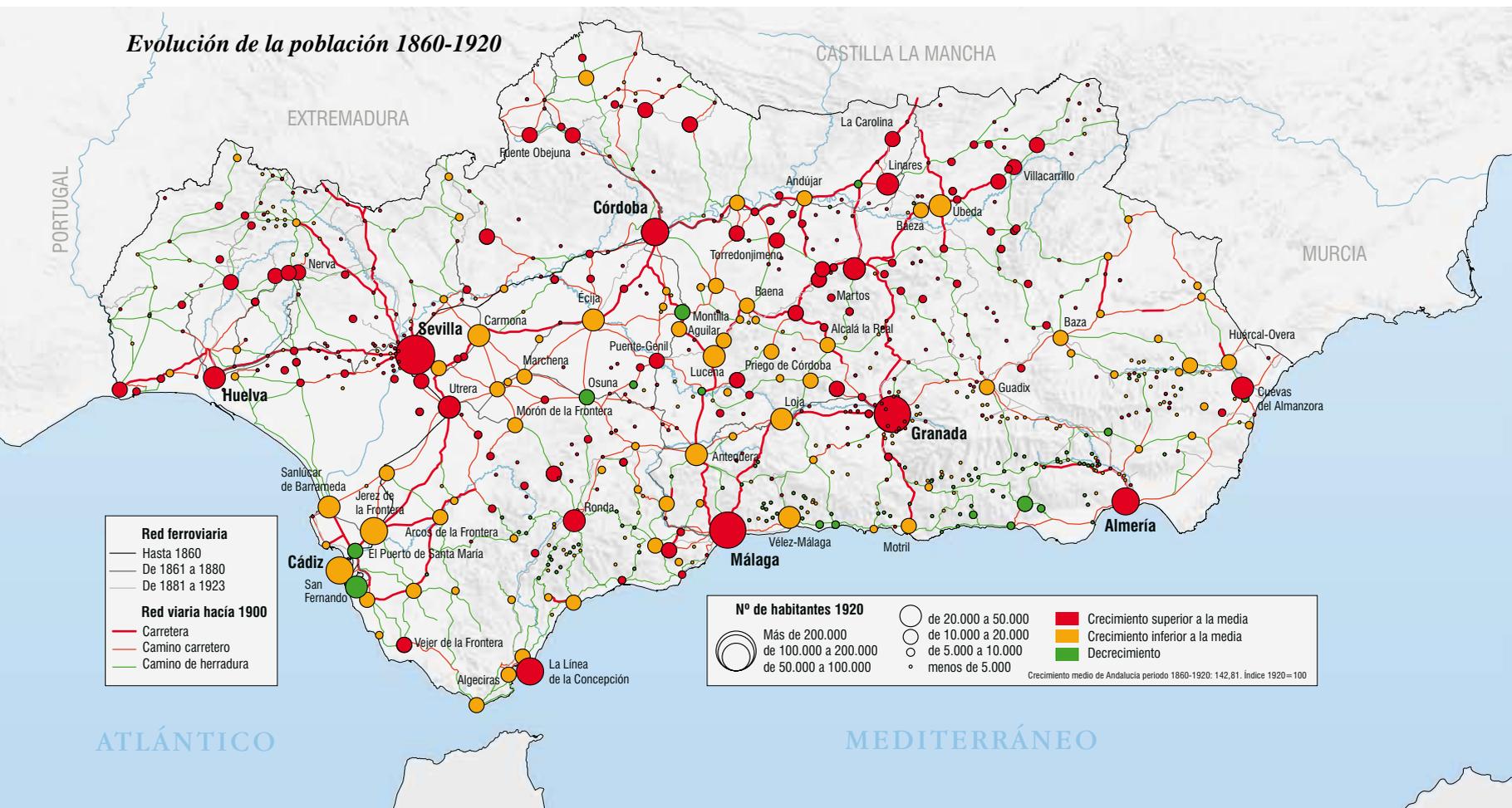
[31]

Liberadas de murallas, las ciudades empiezan a expandirse a partir de la segunda mitad del siglo XIX: se consolidan arrabales extramuros y se proyectan nuevos crecimientos, los ensanches.

Las sucesivas leyes estatales de ensanche de poblaciones (1864 y 1892) impulsan numerosas iniciativas locales en Andalucía. La Málaga industrial de los años cuarenta abre el camino, pero seguidamente la mayor parte de las grandes ciudades andaluzas diseñarán Planes de Ensanche como proyectos de urbanización unitarios en los que se materializa el ideal de la ciudad burguesa y liberal, finalmente fuera de los muros medievales: una ciudad nueva, ordenada, higiénica y donde la propiedad del suelo estuviera claramente establecida, mediante

una nítida estructura parcelaria. Materialización también de objetivos especulativos, los Planes de Ensanche se suceden hasta bien entrado el siglo XX y constituyen la técnica urbanística más común de ordenación de los nuevos espacios urbanos. Se conciben como proyectos unitarios de expansión de la ciudad en continuidad física con el núcleo urbano tradicional, mediante un proceso expropiador y urbanizador a cargo de los ayuntamientos a partir del cual se facilitaba la división y venta de las parcelas.

Aun cuando son numerosos los Planes de Ensanches proyectados, sólo unos pocos, y de manera parcial, se llevaron efectivamente a cabo. El reducido crecimiento económico de las ciudades, fuera de episodios más o menos efímeros como el malagueño o el granadino de la industria azucarera, no inducía a un desarrollo urbano de gran alcance, limitado al espontáneo de los arrabales históricos. En todo caso, proyectos o realidades, empiezan a marcar las líneas directrices del crecimiento urbano contemporáneo.



La ciudad extendida

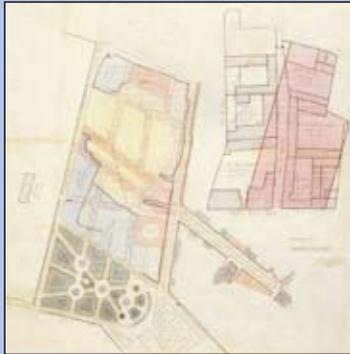
Los ejemplos de planes de ensanche de las poblaciones andaluzas son abundantes, aunque pocos fueron completados finalmente. Los aquí reproducidos muestran operaciones de finales del siglo XIX y principios del XX de distinto alcance: los proyectos almeriense (1900) y sevillano (1918) de carácter urbano global; las transformaciones malagueñas hacia 1880, cuando ha pasado el auge económico de la ciudad y se ha ejecutado parte de su pionero Plan de Ensanche, coetáneo de los de Madrid y Barcelona; o el más limitado caso cordobés de prolongación y ensanche de Gran Capitán. En todos ellos prima el plano geométrico y ortogonal, contrastando radicalmente con la ciudad antigua. La ordenación del crecimiento urbano a través de planes de Ensanche se prolonga hasta los años cuarenta del siglo XX.



Plan de Ensanche de Almería de Trinidad Cuartara. Aprobado en 1900, solo se desarrollará muy parcialmente, pero estará vigente durante más de 30 años.



Ensanche de la ciudad de Sevilla según el proyecto Talavera de 1918.



Córdoba, 1882. Ensanche y urbanización ligada a la apertura de la avenida del Gran Capitán en dirección a la estación ferroviaria.



Plano de Málaga, 1887, con indicación de los principales proyectos de ensanche y mejora (Malagueta, Parque, Plaza de la Marina, Ensanche Heredia y apertura de la calle Larios).

Jerez de la Frontera en 1855

La imagen de Jerez hacia mitad del siglo muestra una ciudad que ha empezado a traspasar los límites de sus murallas. Jerez de la Frontera vive en esos momentos un periodo de auge de la industria bodeguera (cerca de mil bodegas hacia 1860) y cuenta con una estación ferroviaria hacia la que se dirige preferentemente el crecimiento urbano.

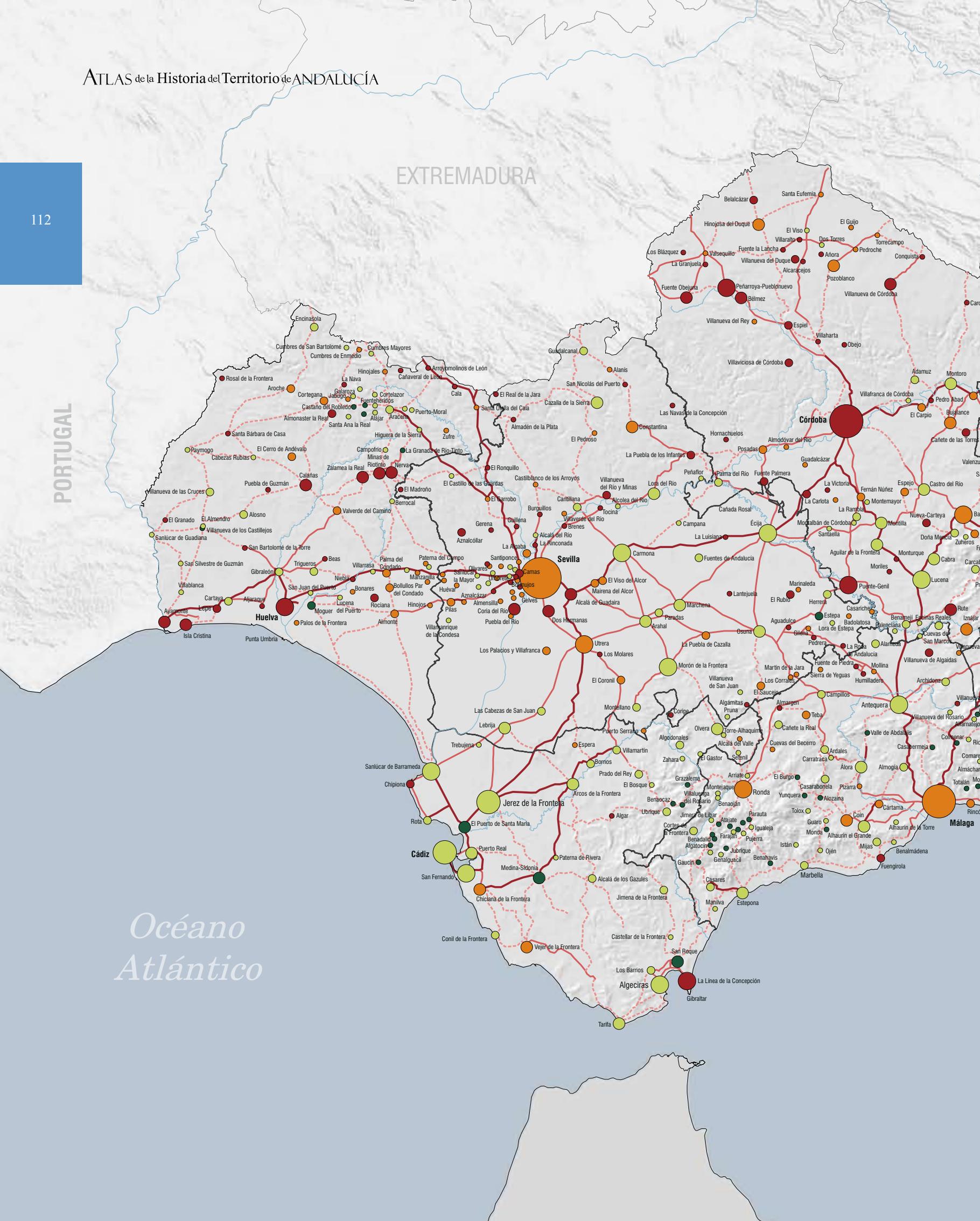


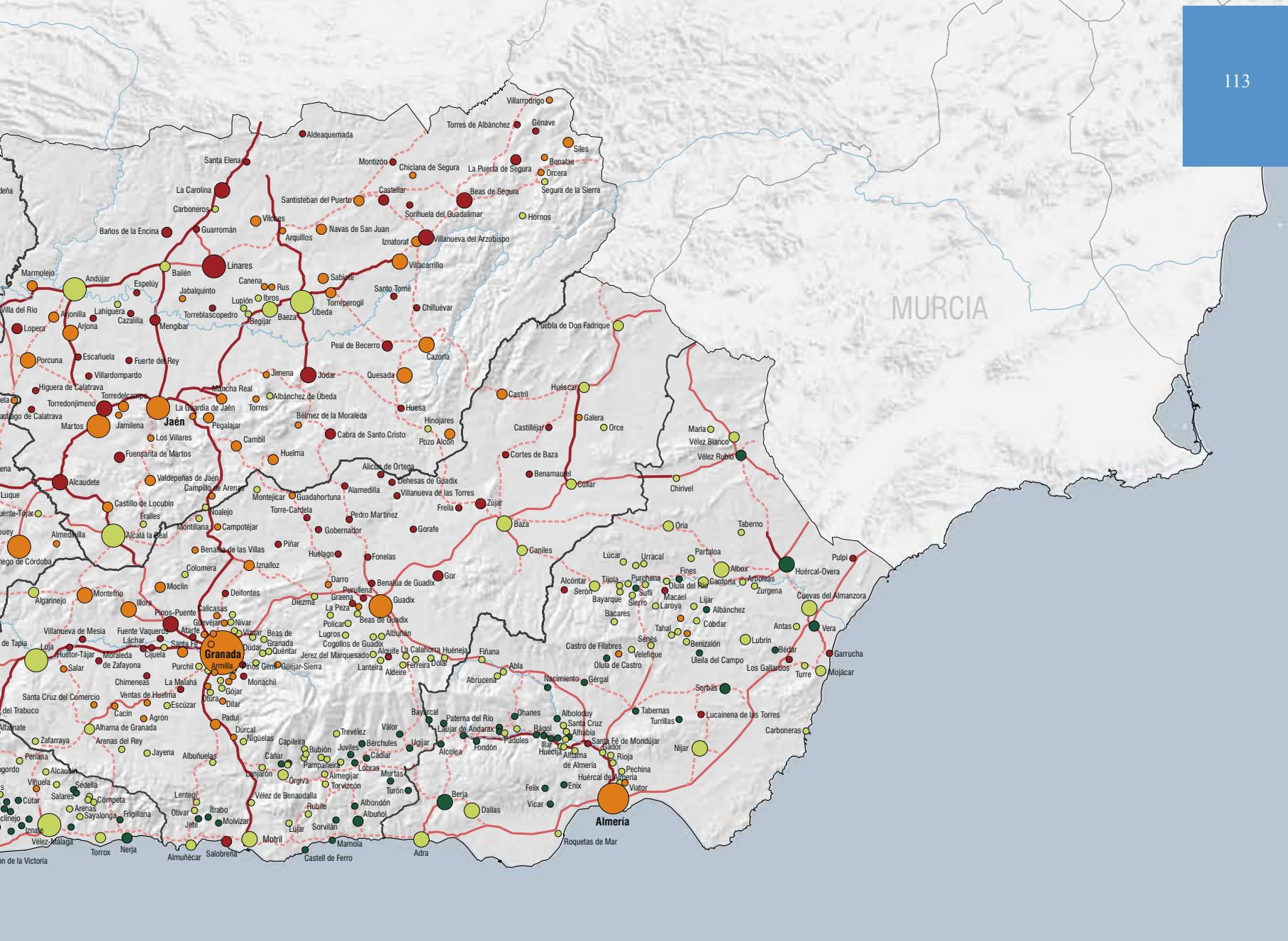
Jerez a vista de pájaro. A. Guesdon, 1855.

EXTREMADURA

PORTUGAL

Océano Atlántico





Evolución de la población entre 1860 y 1930

<ul style="list-style-type: none"> — Carretera — Camino carretero — Camino de herradura 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fuerte crecimiento (>200) ■ Superior a la media (157-200) ■ Inferior a la media (100-157) ■ Crecimiento regresivo (<100) 	<p>Población municipal (nº habitantes 1930)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ < 5.000 ○ 5.000 - 10.000 ○ 10.000 - 20.000 ○ 20.000 - 50.000 ○ 50.000 - 100.000 ○ 100.000 - 200.000 ○ 200.000 - 500.000
---	---	---

Crecimiento medio de Andalucía periodo 1860-1930: 157,16. Índice 1860=100

Mar Mediterráneo



El crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XX

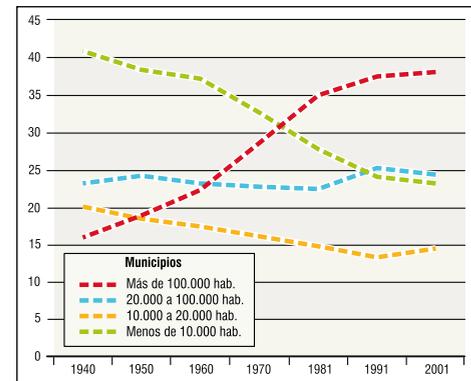
[32]

Hacia finales de los años cincuenta del siglo XX, las ciudades andaluzas entran en una nueva dinámica de crecimiento sin parangón en la historia regional. En esas décadas se creará más suelo urbano que en toda su historia anterior.

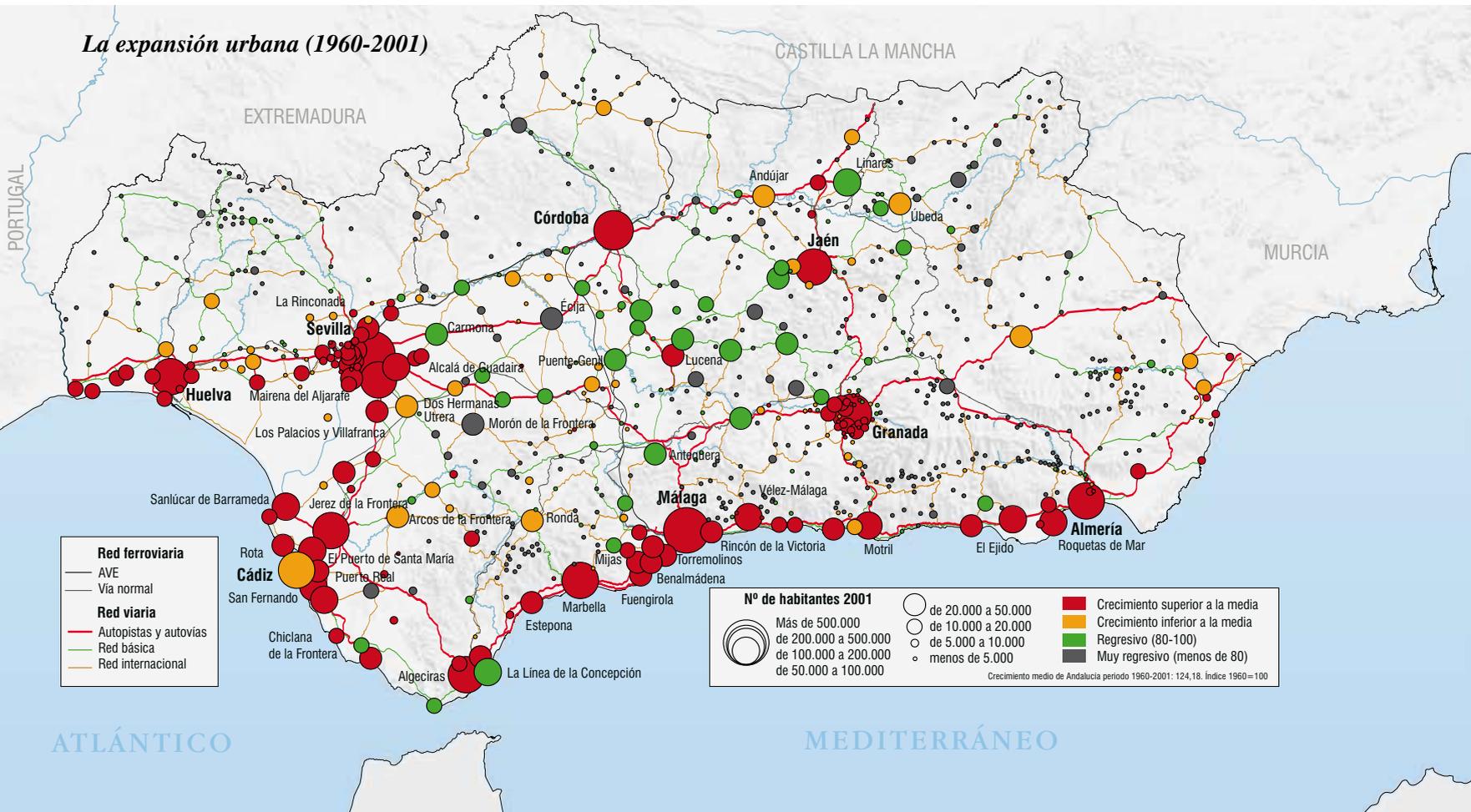
Las ciudades andaluzas acogen en la segunda mitad del siglo una parte del gran éxodo rural. A pesar de la relativa debilidad de su base económica, van a recibir importantes contingentes demográficos desde las áreas rurales que aceleran su crecimiento físico hasta dimensiones nunca antes alcanzadas: los nuevos suelos urbanizados superarán en pocos años la extensión de la ciudad histórica. Más allá de los limitados ensanches anteriores, los desarrollos de los suelos residenciales en forma de «grandes polígonos de viviendas» abren el camino a un cambio

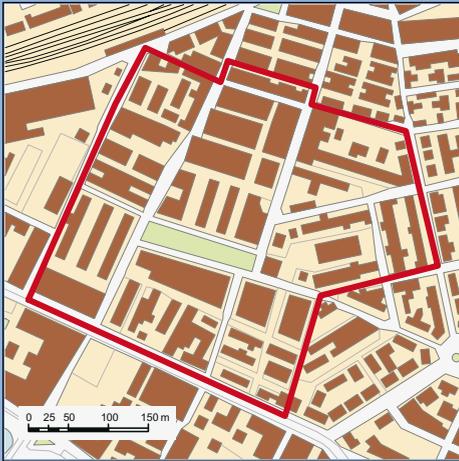
radical de la extensión y la morfología de la ciudad. Frente a la ciudad antigua, compacta y diversificada pero homogénea en cuanto a su caserío, las nuevas formas urbanas generan un mosaico de soluciones residenciales funcionalmente segregadas entre sí y con respecto a los espacios productivos. Las promociones de suelos industriales desempeñaron un papel decisivo en la configuración de algunas ciudades y áreas metropolitanas como particularmente, Huelva y la Bahía de Algeciras y, de manera más secundaria en las áreas de Granada, Sevilla o Córdoba.

Población rural y urbana 1940-2001 (%)



La expansión urbana (1960-2001)





Ciudad Jardín (años cuarenta). Almería. Como otros tantos proyectos de esta índole (Málaga, Sevilla, Córdoba), han sufrido transformaciones radicales.

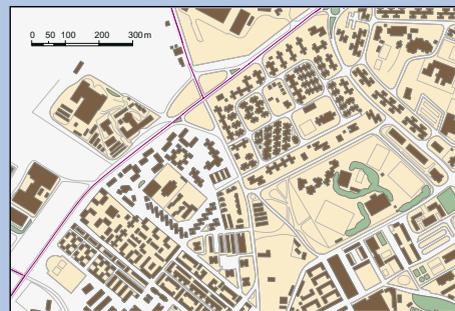
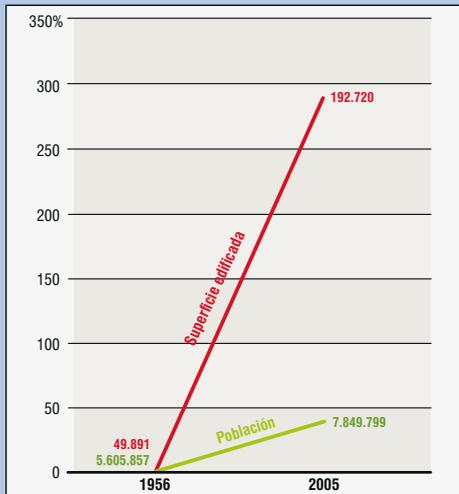


Barrio de Regiones (años cuarenta). Almería. Proyecto en el marco de las actuaciones del Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones de la inmediata posguerra.

La vivienda obrera

El problema de la vivienda obrera se plantea durante todo el siglo XX y adopta diferentes soluciones urbanísticas y de tipología de viviendas: Ciudades jardín de Almería, Sevilla o Málaga; promociones de «casas baratas», promociones acogidas a «regiones devastadas» y barriadas obreras de los años cuarenta y cincuenta (Cerro del Moro en Cádiz, Pajaritos en Sevilla, Regiones en Almería...). En cualquier caso, buena parte de las implantaciones se harán mediante el recurso a la autoconstrucción (Cerro del Águila en Sevilla, Trinidad en Málaga...), el chabolismo o, en el caso de Almería y Granada, el trogloditismo.

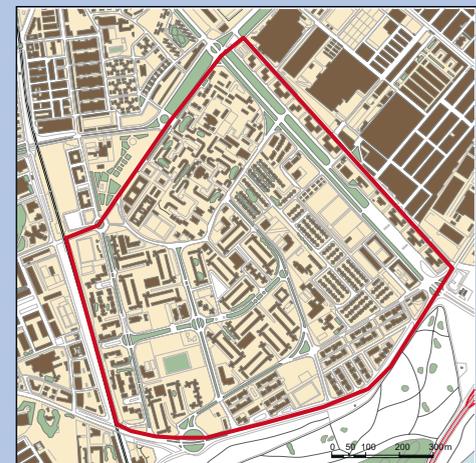
Incremento de la superficie edificada 1956-2005



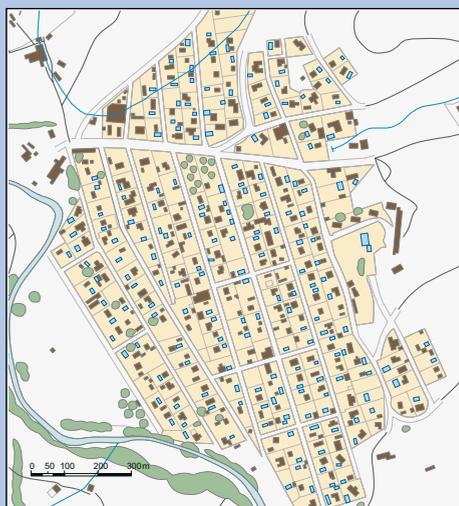
San Benito, Jerez.

La expansión urbana y sus formas

Las soluciones urbanas a partir de los años sesenta serán diferentes en formas y escalas. Es la fase de los grandes polígonos residenciales (San Pablo en Sevilla, Guadalquivir en Córdoba, San Benito en Jerez, La Paz en Granada...), grandes operaciones donde domina la tipología de bloques exentos en altura. Frente a ello, las zonas de viviendas unifamiliares de alta calidad en lugares privilegiados (El Brillante cordobés, Simón Verde sevillano...) o la más reciente urbanización en forma de adosados. Por otra parte, las parcelaciones difusas y con frecuencia ilegales en origen (Vega de Córdoba, Guadalbullón...) que bordean muchas ciudades. Tipologías que contribuyen a formar el actual mosaico de la morfología urbana.



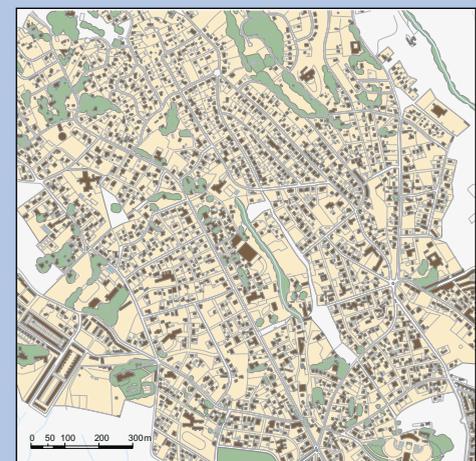
Polígono Sur, Sevilla. Los grandes polígonos residenciales con tipología de bloque abierto fueron el modelo predominante desde los años sesenta.



Guadalbullón, Jaén. Un ejemplo característico de parcelación urbanística espontánea.



Tipología de viviendas adosadas, Jaén. Los conjuntos de viviendas adosadas forman parte del paisaje urbano más reciente.



El Brillante, Córdoba. Viviendas unifamiliares de calidad en entornos privilegiados de la ciudad.



Los procesos de urbanización y las áreas metropolitanas

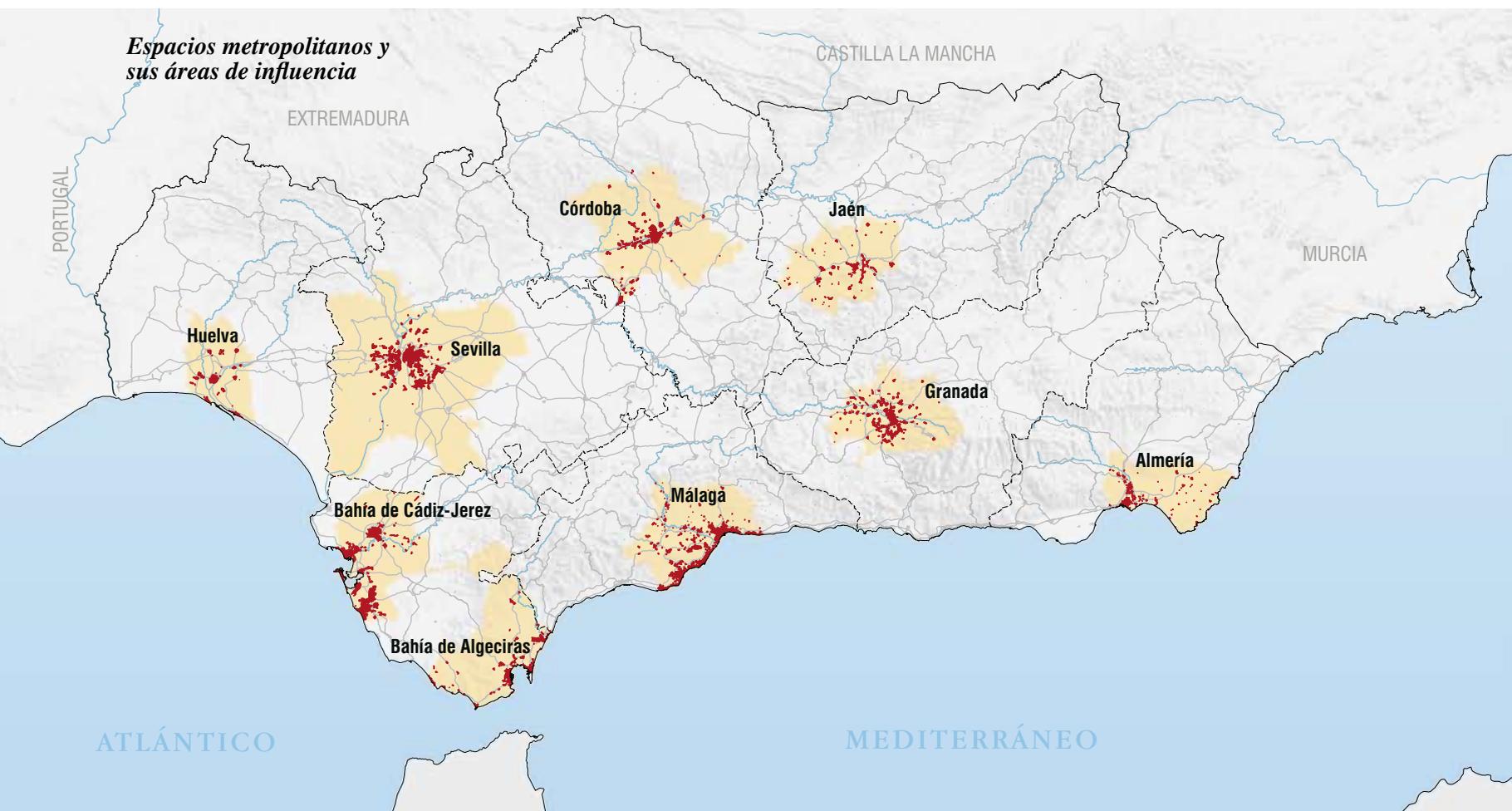
[33]

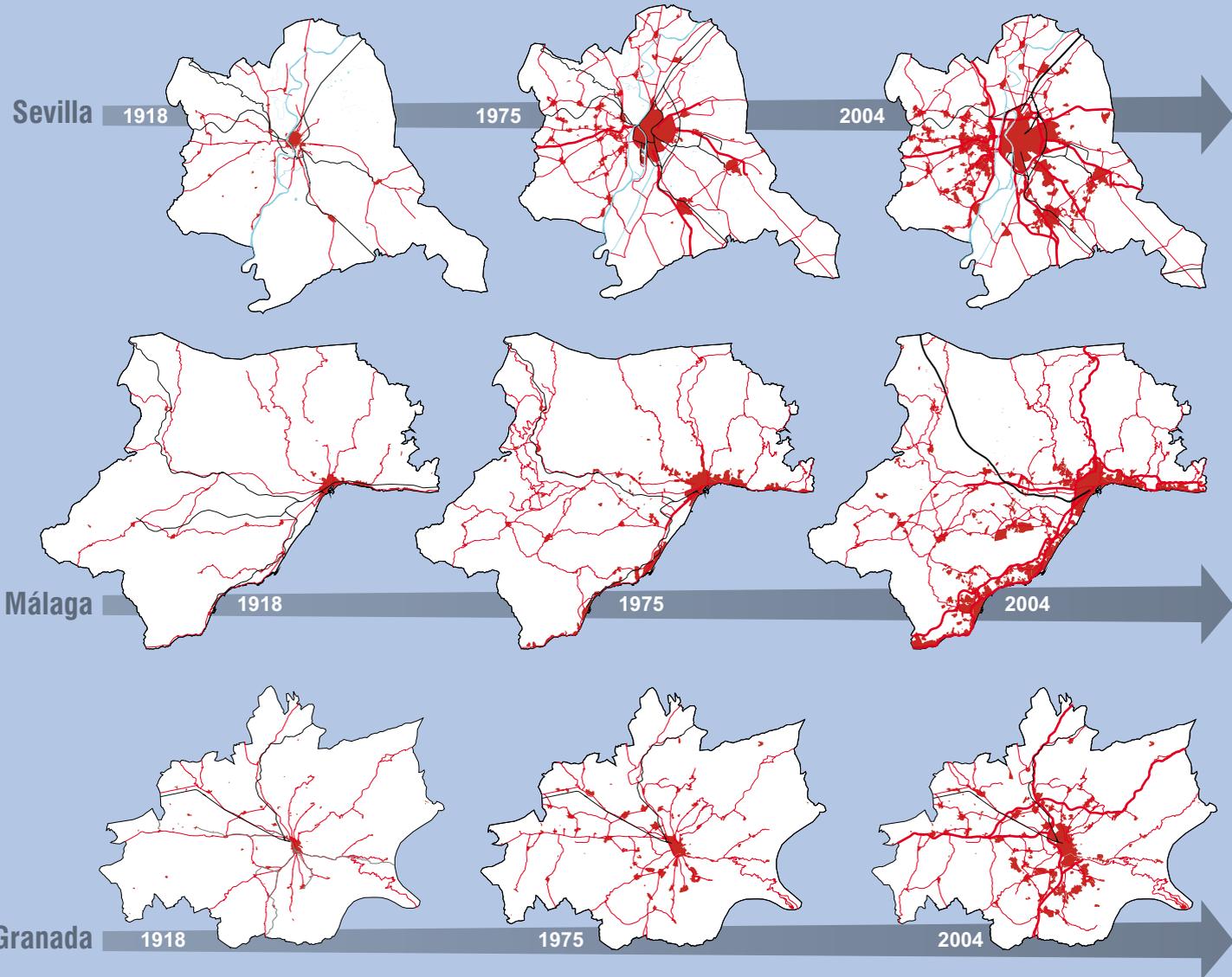
Los procesos de urbanización contemporáneos traspasan las dimensiones físicas y funcionales de la ciudad tradicional. Los fenómenos metropolitanos son la expresión más perceptible de esos procesos.

La intensa urbanización de las últimas décadas del siglo XX ha consolidado (casos de Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera) o ha iniciado (ámbitos de Huelva, Córdoba, Almería, Jaén, Bahía de Algeciras) la formación de estructuras urbanas de carácter metropolitano. Traspasando los viejos límites de la ciudad histórica y de sus términos municipales, se afianza un continuo urbano (residencial, industrial, comercial...) y, mas allá de la mera aglomeración física, un flujo de relaciones funcionales interurbanas de todo tipo (residencia, trabajo, comer-

cio, servicios, estudios) se intensifica dando lugar a un espacio social y económico compartido en múltiples aspectos (urbanismo, transporte, medio ambiente, espacios libres y dotaciones públicas, equipamientos...). Se trata de un hecho urbano históricamente novedoso, una realidad compleja y dinámica que plantea la necesidad de nuevas formas de gobierno de un territorio que ha superado los límites de su administración tradicional (los antiguos municipios e incluso las áreas metropolitanas, los procesos de urbani-

zación del territorio se han concentrado de manera especialmente intensa en toda la franja litoral de la región hasta conformar verdaderos continuos de ciudades turísticas a partir del pionero desarrollo de la Costa del Sol malagueña a comienzo de los años sesenta. Junto a ello, los procesos, más difusos, de parcelaciones urbanísticas en las áreas rurales y el entorno de las ciudades, completan un panorama de expansión física acelerada de los usos urbanos de una escala incomparable con respecto a cualquier otro momento histórico de la región.





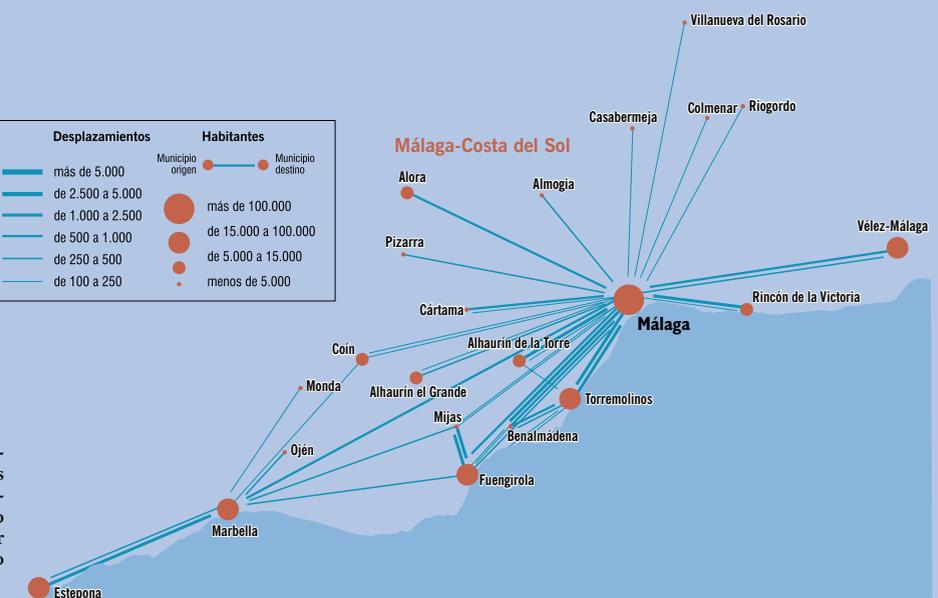
La dimensión física de la expansión metropolitana

Las áreas metropolitanas andaluzas tienen ciclos de vida, formas y estructuras muy diferentes. Sevilla o Granada son áreas complejas y maduras, con una estructura centralizada muy nítida, al igual, aun cuando más embrionarias, que las de Jaén, Huelva o Córdoba. Málaga y Almería, con ciudades centrales claramente dominantes, se enmarcan en un continuo urbano litoral que las caracteriza respecto a las anteriores. Finalmente, las áreas de la bahías gaditanas mantienen una estructura polinuclear como herencia distintiva de su historia urbana.



Desplazamientos	Habitantes
(thick blue line)	(large red circle)
(medium-thick blue line)	(medium-large red circle)
(medium blue line)	(medium red circle)
(thin blue line)	(small red circle)
(very thin blue line)	(tiny red circle)

Municipio origen (red dot) Municipio destino (red dot)



La dimensión funcional del espacio metropolitano

Tan decisiva como su expresión física materializada en el proceso de urbanización, es la dimensión funcional que se establece entre los núcleos de población inmersos en procesos metropolitanos. Una dimensión funcional que tiene que ver con la intensidad de relaciones de todo tipo que se establecen en esos núcleos, dentro de las cuales la movilidad por motivos de trabajo es determinante en cuanto expresión de un espacio económico compartido.



El espacio del turismo

[34]

La creación desde los años sesenta del siglo XX de un espacio urbanizado con funciones especializadas turísticas y de ocio constituye un hecho novedoso en la historia territorial andaluza. A lo largo del tiempo se suceden y superponen diferentes modelos de implantación y uso turístico.

Durante la segunda mitad del siglo XX se va configurando el espacio turístico andaluz. Una combinación de iniciativas privadas y públicas que van a centrarse casi exclusivamente sobre la línea litoral en un modelo que se ha denominado de «sol y playa», basado sobre todo en la oferta residencial de temporada.

Las iniciativas estatales, a través de la declaración de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional de principios de los años sesenta, van a marcar los primeros enclaves litorales (especialmente

en Málaga y Huelva) donde el desarrollo turístico cobrará impulso. Un proceso concebido en gran parte con una lógica meramente sectorial, desvinculado de criterios de ordenación territorial y urbanística más globales y poco respetuoso con los valores ambientales y paisajísticos del litoral. A partir de esos enclaves, la urbanización turística ha llegado a crear verdaderas conurbaciones a lo largo de todo el frente costero, especialmente en el tramo mediterráneo de las provincias de Cádiz, Málaga y Granada.

No será hasta los años ochenta cuando el turismo interior en sus diferentes categorías empieza a plantearse como alternativa al litoral. Así, iniciativas autonómicas, como los Programas de Desarrollo Integrado del Turismo Rural, o comunitarias, como el Programa LEADER, favorecen el desarrollo de ofertas turísticas en determinadas comarcas con especiales atractivos de su medio rural y natural: Sierra de Grazalema, Sierra de Aracena, Alpujarras, Sierra de Cazorla y Segura, Axarquía, Sierra Norte de Sevilla...

Desarrollo turístico y principales programas públicos. 1960-1990



Desarrollo turístico en el litoral onubense

De desarrollo más tardío, el espacio turístico del litoral atlántico tiene características propias: una predominancia de la segunda residencia como modelo de ocupación, grandes proyectos unitarios que responden a políticas públicas del momento (Matalascañas, Mazagón, Isla Antilla, Isla Canela...) y un desdoblamiento de estas nuevas urbanizaciones respecto a los núcleos urbanos históricos (Almonte, Cartaya, Lepe, Ayamonte...), situados hacia el interior.



Dos modelos coexisten en el litoral de Lepe: La Antilla, como espacio turístico exclusivamente residencial y de construcción fragmentaria desde los años sesenta; e Isla Antilla, como proyecto unitario de nueva generación que incorpora a la industria hotelera y la urbanización asociada al golf como principal reclamo turístico.



Desarrollo turístico en la Costa del Sol malagueña

Desde la pionera Costa del Sol malagueña en los años sesenta, el litoral mediterráneo ha sido el destino turístico andaluz por excelencia. Una alta densidad de ocupación y una extensión prolongada sobre la línea de costa ha dado lugar a un continuo urbanizado en el que se intercalan los núcleos urbanos tradicionales. Una radical transformación de los paisajes de muchos tramos de costa que históricamente habían permanecido deshabitados.



Primer y más importante centro turístico regional, Marbella ejemplifica las etapas del proceso de urbanización que son comunes a buena parte del litoral andaluz: un primer crecimiento en torno al núcleo tradicional, una posterior ocupación densa del frente litoral con tipologías de bloque abierto y, finalmente, la colonización del resto del espacio y las laderas interiores por tipología de viviendas unifamiliares apoyadas en muchos casos en los campos de golf.