

la aplicación de nuevas técnicas de ingeniería urbana que permiten expandirse a la ciudad sobre terrenos históricamente baldíos por sus riesgos naturales (muros de defensa y encauzamientos contra inundaciones, relleños y terraplenes de laderas, etc.), y la ejecución de sistemas infraestructurales artificiales de relación que mejoran sustancialmente la accesibilidad (nuevos puentes y carreteras, etc.).

- **Una expansión urbana rápida e incontrolada, que impide a amplios sectores de la ciudad dotarse de una estructura coherente.**

La construcción de las periferias urbanas durante el periodo 1960-1980 coincide con una etapa en que el proceso urbanizador estará dirigido por el negocio inmobiliario, que busca las áreas de suelo y las tipologías edificatorias donde las plusvalías pueden aumentar fácilmente, sin mayor control que el que ejercen ocasionalmente los planes urbanísticos. Siguiendo esta lógica, la mayoría de las promociones inmobiliarias públicas y privadas aparecen como paquetes de gestión autónoma (colgados de las carreteras y caminos rurales que dan acceso a los centros) sin relaciones transversales entre ellos, dando lugar a tejidos urbanos un tanto anárquicos y desorganizados.

Una de las consecuencias ambientales de este modelo de crecimiento es que se mantiene o incrementa la dependencia respecto de los centros históricos para abastecerse de un gran número de funciones urbanas (sector comercio, servicios, etc.), con lo que se multiplican las necesidades de movilidad en vehículo privado, y los impactos generados por el tráfico rodado.

- **Un notable incremento de los déficits de infraestructuras y equipamientos respecto a la ciudad histórica.**

La mayoría de las barriadas de esta época presentan de partida importantes carencias de infraestructuras y equipamientos, que se han ido solucionando en décadas posteriores, debido tanto a los crecimientos del parque inmobiliario más rápidos que la preparación del tejido urbano por las administraciones públicas, como a la excesiva densificación que alcanzan estas periferias urbanas. Este fenómeno densificador es consecuencia de: la sustitución directa de la edificación existente por otra de mayor densidad; la transformación para viviendas de zonas industriales abandonadas y obsoletas; la consolidación como áreas de suelo urbano de urbanizaciones surgidas espontáneamente que no cuentan con los servicios y dotaciones necesarias; y el escaso nivel de ejecución de los suelos donde se pretenden cubrir las carencias de la ciudad consolidada.

- **Una rígida segregación funcional entre los grandes usos del suelo, que hace aumentar ostensiblemente las necesidades de movilidad.**

Desde el punto de vista morfológico, la trama urbana de las periferias se caracteriza por un diseño geomé-

trico y funcional un tanto anárquico y desorganizado, donde se consagra el principio de zonificación (o segregación) entre los grandes usos del suelo (residencial, industrial, terciario y zonas verdes) que se separan físicamente, enlazándose mediante una compleja y extensa red de calles que obliga a largos recorridos para el acceso a cada una de estas zonas.

- **Una marcada segregación social de las áreas residenciales, que da lugar a desiguales condiciones de habitabilidad de las poblaciones urbanas en función de sus ingresos.**

En el espacio residencial se favorece la segregación social mediante el desarrollo de diversas tipologías edificatorias con desiguales condiciones de habitabilidad. En las barriadas obreras se permite una parcela edificable más reducida, una mayor ocupación de la misma y su compatibilidad con actividades industriales. Ocupan, habitualmente los terrenos con microclimas más desfavorables, mayores riesgos naturales y peor accesibilidad a los centros urbanos⁽⁶⁾. Por el contrario, las barriadas de clases de mayores ingresos poseen frecuentemente parcelas edificables de mayor tamaño, aunque tengan también un gran volumen edificable, y están emplazadas en lugares más accesibles, con microclimas privilegiados o mejor dotadas de zonas verdes.

- **La relativa pobreza de su paisaje urbano respecto a la ciudad histórica y sus ensanches.**

El paisaje urbano de las periferias consolidadas adolece habitualmente de referentes culturales, de monumentalidad, de hitos capaces de diferenciar unos barrios de otros, y de espacios adecuados para relacionar al ciudadano sentimentalmente con su entorno. Diversos factores contribuyen a esta situación: la progresiva densificación de las edificaciones (predominan en este periodo promociones de pisos de gran número de plantas) y la estrechez del viario; la falta de control de las tipologías edificatorias (muy variables y caóticamente promiscuas en el espacio); y la confusión entre espacio público y privado de los polígonos de edificación abierta (que conduce a una débil ejecución de las zonas ajardinadas y verdes entre bloques).

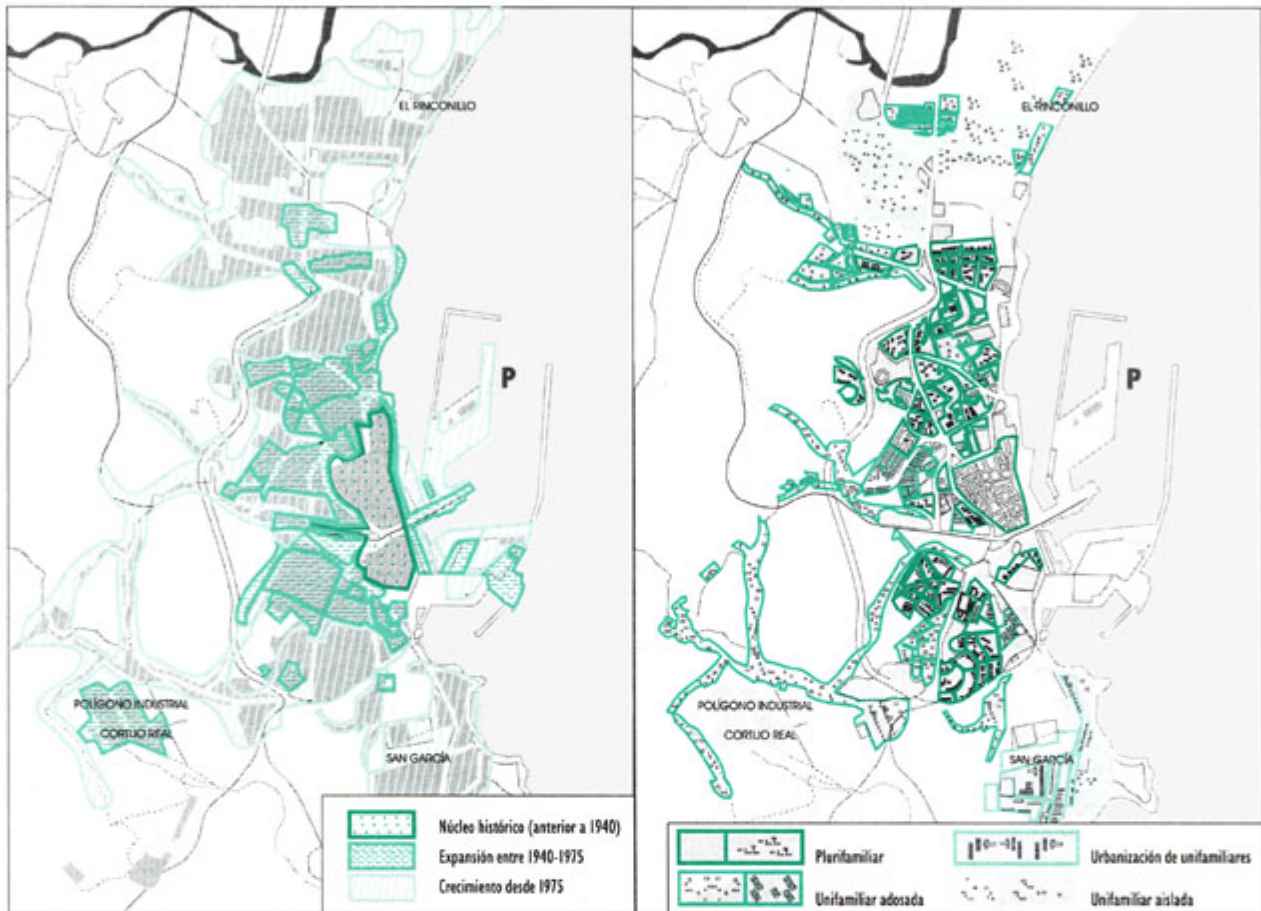
En las ciudades andaluzas medias y pequeñas el crecimiento de las periferias urbanas en el periodo 1960-1985 ha sido más pausado y su impacto ambiental, por tanto, es menos contundente.

En general, las periferias urbanas permiten desahogar el colmatado tejido urbano de los centros históri-

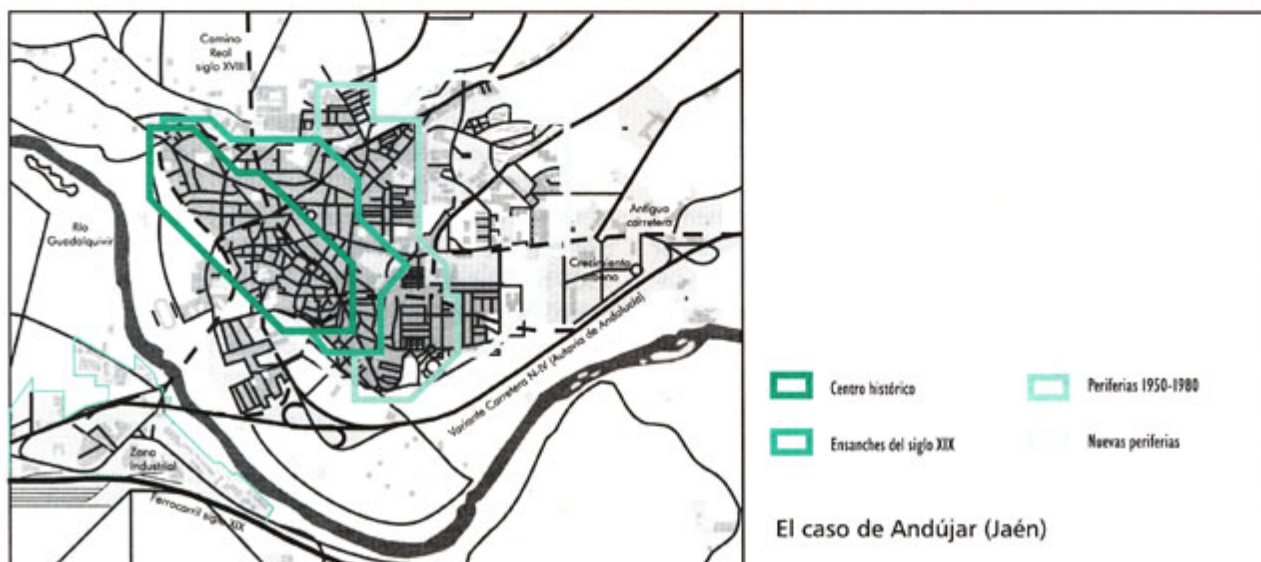
(6) De hecho, durante esta época una parte de la población queda fuera del mercado privado, debiendo ser absorbida por la actuación pública directa de viviendas, que busca el suelo más barato del mercado (normalmente de peores condiciones de partida) para poder cubrir el máximo número de necesidades.

Evolución del espacio urbano y tipologías edificatorias

a) En las grandes ciudades. Algeciras (Cádiz)



b) En las ciudades medias. Andújar (Jaén)



Fuente: Elaboración propia

cos, que ofrecía serias limitaciones para la implantación de nuevas promociones inmobiliarias de cierto tamaño y, sobre todo, para la localización de un conjunto de instalaciones e infraestructuras que exigen superficies más extensas, y caracterizan a la ciudad contemporánea. En estas periferias urbanas se localizan frecuentemente los grandes equipamientos públicos (institutos, polideportivos, parques públicos, etc.), aprovechando el mayor espacio vacante. Asimismo, la mejor accesibilidad al exterior de su red de carreteras ha atraído la localización de los nuevos polígonos industriales, o de modernas instalaciones de transporte y del sector servicios.

Sin embargo, los desarrollos urbanos de las últimas décadas no siempre han respetado el límite entre lo urbano y lo rural, originando conflictos ambientales puntuales debido a la destrucción del ruedo agrario preexistente o de la vegetación natural, o la proliferación de vertederos incontrolados y vertidos de aguas residuales sin depuración, que han empobrecido el paisaje del entorno de estas ciudades.

También ha sido excesivamente frecuente el diseño de las nuevas barriadas periféricas de manera anárquica y con escasa relación con la tipología edificatoria tradicional, con lo que se produce en muchas ocasiones un rápido deterioro de la imagen típica de agrocuidad, normalmente de gran valor visual, que poseen muchos núcleos urbanos andaluces.

Finalmente, otro problema pendiente en muchas de estas ciudades es la deficiente conexión entre las diferentes partes del extrarradio urbano, debido a que aún no han completado su viario intermedio y las variantes de las diferentes carreteras que lo atraviesan, que permitirían comunicar los distintos sectores de estas periferias sin cruzar los centros históricos, y evitar que el tráfico interurbano lo atravesase, con lo que disminuiría el impacto ambiental de las emisiones a la atmósfera y el ruido generado por el tráfico rodado.

Líneas de actuación y recomendaciones

Todas las grandes ciudades andaluzas que han crecido intensamente en este periodo presentan en sus periferias consolidadas un modelo de «urbanismo de urgencia», en base a actuaciones unitarias no debidamente coordinadas entre sí, que han dejado tras de sí no sólo problemas de marginalidad social y económica, sino también condiciones ambientales a veces insuficientes, que están exigiendo una estrategia específica de profunda reurbanización y equipamiento de tales sectores de la ciudad, indispensable para la mejora de su medio ambiente urbano.

A nivel local los planes urbanísticos (Planes Genera-

les, Normas Subsidiarias y Delimitación de suelo urbano) suelen contemplar estas estrategias de reurbanización, que no siempre se ejecutan integralmente, predominando en ocasiones las actuaciones puntuales que se llevan a cabo al plantearse situaciones de emergencia o por continuadas protestas vecinales.

Globalmente consideradas, las líneas de actuación en las periferias consolidadas de las grandes ciudades han de lograr un doble objetivo:

- Integrar las distintas partes o sectores de la ciudad periférica, uniéndolas y relacionándolas a través de los sistemas de infraestructuras, especialmente a través de los sistemas viarios y de espacios libres.
- Implantar zonas cualificadas de mayor diversidad funcional, que sirvan de revulsivo para la transformación de sectores periféricos excesivamente especializados como barrios-dormitorios, tales como nuevos centros comerciales y terciarios o complejos administrativos y de equipamientos.

Respecto al primero de estos objetivos, la prioridad de la mayoría de las grandes ciudades andaluzas es finalizar una serie de grandes operaciones urbanísticas que están articulando y dotando de una estructura urbana coherente a sus periferias urbanas; actuaciones que contribuirán a una movilidad más sostenible dentro de las mismas y en el conjunto de cada ciudad, tales como nuevas redes arteriales, viario intermedio -nuevas vías de penetración, rondas de circunvalación-, o la reubicación de otras infraestructuras de transporte previstas-autobús, ferrocarril, puertos-). Estas operaciones infraestructurales, dado su elevado presupuesto, son llevadas a cabo mediante convenios o acuerdos con la administración autonómica y central.

Las estrategias de reurbanización es deseable que se conviertan en planes de «mejora urbana» en los diferentes barrios o distritos urbanos que las componen.

Planes que irían destinados a mejorar sus condiciones medioambientales de manera estructural (o con una perspectiva de medio-largo plazo), y no a la mejora coyuntural de determinados servicios o dotaciones. En este sentido, el objetivo de estos planes ha de ser, por un lado, propiciar la aparición de nuevas «áreas de centralidad», alternativas a las de la ciudad histórica, para funciones como equipamientos o servicios administrativos y terciarios; y, por otra parte, subsanar los inconvenientes del pasado proceso urbanizador que contribuyen a la pérdida general de vida social urbana, lo que conduce al desarraigo y falta de identificación con los barrios periféricos de usuarios y vecinos. Tal como señala la Agenda Hábitat de España, preparada para la Conferencia de la ONU sobre asentamientos humanos de 1996, «en estos sectores urbanos el reto fundamental es crecer hacia dentro, y hacerlo creando prosperidad, equidad y sostenibilidad. Por ello, la prioridad está, en