

DE LAS ORDENANZAS MUNICIPALES AL PRIMER PLAN DE LA DEMOCRACIA: ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANO EN LA CIUDAD DE BURGOS

GONZALO ANDRÉS LÓPEZ

Desde la perspectiva de la Geografía se han entendido los núcleos urbanos como aquellos elementos más dinámicos de cuantos componen el panorama territorial. Las ciudades son, a priori, una pieza más de un complejo sistema espacial en el que se interrelacionan actividades e individuos, pero, en ellas parece encontrarse la clave que explica el entramado entre el hombre, las propias actividades que éste desempeña y el espacio sobre el que se asienta. Es más, puede decirse que, en torno a la ciudad, bascula la organización de la actividad humana y, por ende, económica de un territorio. No en vano los núcleos urbanos aglutinan a un porcentaje cada vez más creciente de población y controlan un espectro mayor de actividades productivas, dependiendo de ellos, incluso, el posible peso económico del espacio rural que los rodea.

Evidentemente, este protagonismo ejercido por los conjuntos urbanos, dentro del sistema espacial en el que se insertan, se debe a la fuerte y directa vinculación con el hombre y las actividades por éste desarrolladas, motivos que hacen de la ciudad un organismo dinámico, en movimiento. Y ello, no sólo por la peculiar confluencia del individuo y sus actividades con el espacio, sino en función de las propias cualidades innatas a la población. En la ciudad conviven asiduamente los intereses del hombre como tal y los de la comunidad en la que se desenvuelve, enfrentándose, en ocasiones, los objetivos de la generalidad con los de la casuística particular. Esta si-

tuación se agrava si tenemos en cuenta la, igualmente tradicional, relación entre el hombre y el propio espacio, de la cual ha derivado, en cierta manera, la existencia de la propiedad de los bienes. Este concepto, el de la propiedad, ha tenido una especial impronta en la ciudad por lo que se refiere al propio espacio, al dominio del suelo, uno de los bienes con mayor significado ya no sólo meramente superficial, sino también económico y social.

En relación con el uso y dominio de este bien, su compatibilización con las diferentes actividades humanas y su imbricación en los intereses particulares y públicos, nace la necesidad obligada de aunar esfuerzos, sintetizar iniciativas y cohesionar actuaciones dentro de la ciudad. A medida que los núcleos urbanos han ido creciendo se ha ido planteando la necesidad de proceder a su ordenación. La conveniencia de planificar surge, pues, en el momento en el que la ciudad crece y en ella se plantean conflictos, posibilidades, alternativas en su evolución. Desde este punto de vista (únicamente cuando en la ciudad existen posibilidades de cambio, de expansión, de transformación, de renovación...) ha de entenderse el surgimiento en España de lo que hoy hemos venido a denominar como Planeamiento Urbano.

Y efectivamente, el planeamiento de la ciudad española va a plantearse de manera sistemática y real tan sólo cuando asistimos al primer paso en su verdadera configuración desde mediados del siglo XIX. Hasta entonces, las ciudades de nuestro país se han conformado de manera lenta, paulatina y tremendamente homogénea, en un proceso evolutivo definido por el asentamiento inicial de los núcleos y su posterior evolución en razón de la función económica dominante (militar, comercial, administrativa...). La normativa reguladora de la ciudad, en estos momentos, queda únicamente establecida por la mera asignación de competencias en materia de ornato y salubridad a los municipios, regulada desde la propia Constitución de 1812, y recogida en las sucesivas Ordenanzas Municipales promulgadas en todas las ciudades españolas incluso desde el siglo XVIII (TRAPERO, 1994, 26). Estas ordenanzas van a actuar sobre un variado conjunto de ciudades que se corresponden con pequeños núcleos de base agraria a los que la reciente asignación de la capitalidad provincial ha otorgado un signo distintivo y ha aportado un cierto dinamismo económico en relación con las propias funciones administrativas.

Precisamente, en función de este incipiente proceso, se abrirá una nueva etapa definida por el primer crecimiento demográfico y

superficial significativo de nuestras ciudades. Desde 1860 hasta comienzos del siglo XX, primero, y desde este momento hasta los años 30, después, se produce la primera etapa importante de evolución de la ciudad española. Es en este momento cuando se manifiesta la verdadera necesidad de proceder a la ordenación de los conjuntos urbanos, pues es entonces cuando se plantean distintas opciones, diferentes alternativas, dada la necesidad de ocupar nuevos espacios sobre los que desarrollar el ensanche de la ciudad.

En este marco hay que situar el primigenio origen de la planificación urbana en España, en un momento en el que se plantean problemas que resolver como son el del deterioro del inmovilizado ya construido, la necesidad de disponer de nuevas viviendas y las tensiones innatas a la propia ciudad en relación con la propiedad y los intereses privados y públicos. Surgirán así las primeras disposiciones en materia de alineaciones y se llegará al concepto del Ensanche que, en nuestro país, tendrá como soporte normativo las Leyes de Ensanche de 1864, 1876 y 1892. Mediante las ideas de ciudad implícitas en estas normas, a las que puede añadirse la influencia de la Ley de Expropiación Forzosa de 1879 o la de la aún más importante Ley de Saneamiento y Reforma Interior de las Poblaciones de 1895, se procederá a configurar un elenco de actuaciones directrices basadas en la perspectiva general necesaria en la gestión del espacio urbano. Será esta conciencia ordenadora la que precisamente defina el origen del planeamiento en la ciudad superando la tradicional visión reguladora, salubre y ornamental de las Ordenanzas Municipales del XIX. Desde entonces el Ensanche, los planes del desarrollismo y la llegada de la democracia se sucederán diacrónicamente conformando, junto a la promulgación de las distintas Leyes del Suelo, la historia reciente del planeamiento urbano en nuestro país.

El interés de este proceso, rápidamente resumido, ha sido valorado, en muchas ocasiones y por diversos autores, por lo que respecta a su sentido general en España o en algunas de sus ciudades más importantes (Madrid, Barcelona, Valencia...). Sin embargo, la carencia de estudios acerca del origen y significado del planeamiento en los núcleos de tamaño medio ha sido la norma. Y más aún, en las ciudades de nuestra región, que por lo general, exceptuando Valladolid y León, han adolecido de una dinámica científica en este sentido.

Por lo que respecta a Burgos, lo cierto es que, como norma dominante y haciendo excepciones muy contadas, el estudio del planeamiento urbano se ha limitado a la realización de meras alusiones a los documentos de ordenación en diferentes trabajos relacionados con la evolución urbana de la ciudad o con el recurrente tema de la vivienda (1). La valoración del propio planeamiento y de su incidencia sobre la ciudad desde una perspectiva diacrónica, a la par que geográfica, ha sido una tarea hasta hoy sin acometer. Éste es, pues, nuestro principal objetivo, el de desarrollar una primera aproximación al estudio del planeamiento urbano en la ciudad de Burgos poniendo de manifiesto el significado espacial que ha tenido cada una de las normativas en la configuración de nuestra ciudad en cada uno de los momentos históricos. Partiendo de las primitivas Ordenanzas Municipales de la Ciudad y valorando el significado del Plan de Ensanche y del primer Plan General de Ordenación Urbana llegaremos a valorar el significado del primer PGOU vinculado a la etapa democrática, consolidando así un análisis hasta hoy inexistente acerca del planeamiento urbano en la ciudad de Burgos y su vinculación con la realidad urbana de esta ciudad.

Los primeros intentos de regulación urbana en el marco del Burgos decimonónico

Burgos ha sido, históricamente, una ciudad vinculada a las actividades militares, comerciales y de transporte en función de su pro-

(1) De esta manera se ha aludido al planeamiento en trabajos como GONZÁLEZ, N.: *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de Geografía Urbana*, Aldecoa, Burgos, 1958, 307 p.; BERNAL SANTAOLALLA, B.: *De Gamonal a Burgos. Un capítulo en el desarrollo urbano de la ciudad de Burgos*, Aldecoa, 1996, 107 p.; BERNAL SANTAOLALLA, B.: "Desarrollo urbano de Burgos en el siglo XX", *Historia 16 de Burgos*, Burgos, 1993, pp. 1047-1053; IGLESIAS ROUCO, L.: "Arquitectura burgalesa del siglo XX", *Historia 16 de Burgos*, Fascículo 88, Burgos, 1993, pp. 1053-1058; DELGADO VIÑAS, C.: "El problema de la vivienda obrera en las ciudades españolas (Burgos 1850-1936)", *Eria*, N° 27, 1992, pp. 33-56; DÍAZ MIGUEL, P.: Entregas sobre Evolución Urbana de Burgos en la Década de los 40, *Diario 16 de Burgos*, Enero 1998. El estudio de las normas de ordenación de la ciudad de Burgos ha quedado así verdaderamente limitado. Únicamente desde trabajos recientes se ha pretendido comenzar a valorar el planeamiento como verdadero objeto de estudio (BERNAL SANTAOLALLA, B.: "El planeamiento en Burgos. Un pulso entre la destrucción y la salvaguarda del patrimonio histórico", en *En Plural. Cuadernos Burgaleses de Cultura*, n° 2, 1º semestre 1999, pp. 51-57). Pese a todo, la consideración del propio planeamiento y de su significado sobre Burgos desde una perspectiva evolutiva es un tema hasta hoy inabordado en nuestra ciudad.

pia ubicación geográfica por la que se ha explicado, en gran medida, la existencia de una serie de condicionantes estratégicos y factores de situación en este sentido. En realidad, el plano de la ciudad que hoy conocemos ha quedado marcado, no sólo por la propia situación de Burgos en la falda sur de uno de los cerros del valle del Arlanzón, en la confluencia con el propio río, sino también en función de la existencia en el núcleo de este tipo de actividades. La vinculación de la ciudad con la Ruta del Camino de Santiago no hará sino potenciar estos factores y matizar de manera definitiva la existencia de un plano tradicionalmente longitudinal.

Esta peculiar forma del plano queda, por tanto, definida en función de diversos factores físicos, históricos, sociales y económicos. De partida, la propia confluencia del Cerro del Castillo con el río Arlanzón en un pequeño espacio cercano al centro tradicional de Burgos ha sido, históricamente, una barrera en la evolución de la ciudad que no hizo sino acrecentarse con la llegada del ferrocarril en el año 1860. La confluencia del río, el cerro y las vías en un espacio lineal de apenas un kilómetro han sido, sin duda, el elemento más singular de cuantos definen el plano urbano de nuestra ciudad. En función de ello, Burgos se ha extendido a lo largo de los brazos de una teórica "V" que tendría su inflexión en el punto en el que coinciden estos elementos espaciales.

El crecimiento del núcleo hasta conformar esta estructura urbana ha sido variable en el tiempo y se ha producido en situaciones históricas muy diversas, pero es el siglo XIX el que puede entenderse como el verdadero periodo de arranque de la ciudad media que es actualmente. Como ocurre en el resto de las ciudades españolas, Burgos supera su situación de pequeño municipio tradicionalmente agrario en función de la asignación, desde 1834, de la capitalidad provincial. Es desde entonces cuando las potencialidades de una ciudad situada en una verdadera encrucijada de caminos parecen comenzar a vislumbrarse, iniciándose un proceso de crecimiento y transformación que marcará la morfología fundamental del plano en las líneas que hemos comentado.

Hasta este momento, Burgos era una ciudad sin apenas actividades productivas destacadas pero la asignación de la capitalidad provincial supuso un avance tal que ha llegado a reconocerse que "*en la desarticulación del Antiguo Régimen y su sustitución por el modelo liberal, Burgos fue, indudablemente, una ciudad beneficiada*" (DEL-

GADO VIÑAS, 1992, 33). El dinamismo impulsor que sobre la ciudad tuvieron la propia Audiencia y la creación del Palacio Provincial se materializó, no sólo en el resurgir de una vida social y política intensa, sino también en el primer estandarte de una transformación urbana abierta desde este momento. La construcción de una nueva Capitanía General del Ejército, que quedó definitivamente instalada en Burgos, completó la asignación de funciones administrativas, políticas y militares que en esta etapa recayeron sobre nuestra ciudad, manifestándose además una primera coincidencia entre las nuevas actuaciones y el espacio central de la ciudad histórica. Se ha llegado a explicar cómo estos nuevos elementos urbanos, en su nueva localización, contribuyeron a crear el "*verdadero corazón de la ciudad decimonónica*" en un espacio realmente reducido de Burgos coincidente con el centro histórico del núcleo (IGLESIAS ROUCO, 1979, 35).

En realidad, puede decirse que la asignación de las funciones administrativas a Burgos fue un hecho que no hizo sino acelerar un proceso de transformación de la ciudad que se manifestaba, implícitamente, en buena parte de las situaciones que desde el punto de vista social, y ante todo higiénico y sanitario, se habían vivido en el Burgos de primera mitad del XIX. La existencia de numerosos problemas de densificación de la población llegándose, incluso, al verdadero hacinamiento, en un marco definido por la falta de calidad de los alojamientos, suponía la manifiesta necesidad de acometer toda una serie de reformas urbanas en la ciudad. La masificación de muchos de los habitantes en el conjunto del centro tradicional, en la falda del Cerro del Castillo, había provocado una situación en la que se comenzó a manifestar el efecto "opresor" ejercido por la muralla de la ciudad histórica.

Fue, de hecho, la actuación sobre este elemento la que propició el inicio de la transformación del Burgos decimonónico, de manera contemporánea a la asignación de sus nuevas funciones urbanas. La eliminación de buena parte de los lienzos de la muralla desde 1831, en función de la necesidad de disponer de nuevos espacios sobre los que asentar a la población, será un hito urbanístico que se continuará con reformas importantes como el cubrimiento de las numerosas esguevas que fluían atravesando el centro histórico, la ampliación y ordenamiento de las calles en una primera reforma interior o las diferentes actuaciones llevadas a cabo respecto al alumbrado del viario y su limpieza.

Pese a la entidad de estas reformas, la concentración y densificación del centro se mantuvo inalterada dada la tendencia al incremento en altura de los edificios históricos previamente construidos. Fue la clase burguesa la que, empujada por la pérdida de calidad del corazón tradicional de la ciudad, se decidió a ocupar buena parte de los espacios liberados por la muralla. Es así como se procede a la creación de la pequeña acera burguesa de nuestra ciudad desde el Paseo del Espolón hasta los palacetes del Paseo de la Isla. Obviando esta importante actuación, Burgos apenas crece superficialmente en este periodo pues la superación de la antigua muralla se limita a la creación de la calle de Los Vadillos (actualmente Calle del General Sanz Pastor), como prolegómeno de la extensión definitiva de Burgos hacia el Noreste, y a la configuración del Sur, en torno al arrabal de Vega, al cual se unirán los barrios de Santa Dorotea y Santa Clara.

En función de estos hechos, bien puede decirse que el problema de la vivienda y la congestión de la ciudad quedó sin resolver. El relativo fracaso de estas actuaciones de reforma urbana emprendidas en el marco de la nueva vida política y social del Burgos de la primera mitad del siglo XIX era, pues, un fiel reflejo de la falta de una regulación en la ciudad por lo que respecta a la creación de nuevas piezas urbanas y al control de las actuaciones de reforma llevadas a cabo sobre los espacios ya consolidados. Y es que la realidad construida hasta este momento se había basado en una normativa obsoleta, demasiado laxa y escasamente vinculable a la verdadera dimensión urbana de la ciudad.

Las primeras normas que rigieron el proceso de transformación del núcleo tienen su origen en las alusiones a la necesidad de regular las actuaciones urbanas que se pueden encontrar en las Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Burgos del año 1728, refundidas y ligeramente modificadas en el año 1747 (2). Concebidas como documentos de mera normalización de la vida cívica en Burgos, estas ordenanzas constituían realmente una normativa centrada en las cuestiones de salubridad y comportamiento de los ciudadanos. La mayoría de sus títulos se centraban, de hecho, en la consideración de las diferentes reglas de actuación para la población dentro de la ciudad, pero podemos encontrar en estas normas el primer referente en

(2) Archivo Municipal de Burgos, Expediente C1-7-7-1.

cuanto a la consideración de los elementos meramente urbanos. La regularización de las nuevas edificaciones se centraba en la consideración de los nuevos alojamientos como elementos de vida privada en los que únicamente interesaba mantener unas mínimas normas de ornato en las fachadas. Se consideraba que, una vez superada la fachada del edificio, se entraba en el espacio privado de su habitante y bajo esta premisa la normativa quedaba limitada a una ordenación meramente ornamental. Cualquier consideración acerca del tratamiento global de la ciudad o de la distribución de la población en el espacio eran realmente inexistentes.

Bajo estas ordenanzas se desarrolló la vida urbana de Burgos hasta bien entrado el siglo XIX. Su incidencia sobre la estructura urbana fue más bien nula por cuanto que su visión de la ciudad se limitaba a la consideración del núcleo como un espacio de relación social en el que el propio soporte urbano era formalmente obviado. Las Ordenanzas Municipales de 1747 quedaron completadas, hasta finales del siglo XVIII y a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, con sucesivos Bandos de Policía Urbana y Rural referentes a la ciudad de Burgos aprobados sucesivamente por el Ayuntamiento. Una de estas normativas es la que en 1849 quedó definitivamente promulgada bajo el nombre de *Bandos de Policía Urbana y Rural para la Ciudad de Burgos y su Término*, norma que podemos considerar como un hito en la regulación de la vida urbana de nuestra ciudad puesto que, por vez primera, incluye una cierta concepción espacial que supera la tradicional visión salubre e higienista de las anteriores ordenanzas (3). Los Bandos de 1849 supusieron incluir a Burgos en un espacio más amplio en el que se consideraba a los distritos rurales de su entorno entre los que se incluían barrios históricos como los de Huelgas o el Hospital del Rey.

Sin embargo, el verdadero referente en la planificación de nuestra ciudad no podemos encontrarlo hasta finales del siglo XIX, momento en el que, incorporando definitivamente alusiones a la ordenación del núcleo y a la regulación de la edificación, se promulgan las *Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Burgos del año 1885* (4). Este documento fue aprobado con el sentido de facilitar la vida administrativa del núcleo y “prestar alguna utilidad a la Noble

(3) Archivo Municipal de Burgos, Policía Urbana, 50.

(4) Archivo Municipal de Burgos, Biblioteca, 4.934.

Ciudad de Burgos". Bajo esta premisa, se realizaron unas ordenanzas basadas en el anterior documento del año 1747 y en los sucesivos Bandos de Policía Urbana y Rural, pero superando la visión de ambos y "*utilizando las ordenanzas de Madrid, Sevilla y Guadalajara*". Tomando éstas como ejemplo, se procedió a elaborar un texto en el que se recogían las normas fundamentales de actuación respecto a temas de Policía Urbana y Policía Rural y en el que, de manera innovadora, se incorporaban por primera vez alusiones a las normas para construir nuevas viviendas y poder proceder a reformas en las existentes.

Las Ordenanzas de 1885 se dividían en nueve títulos de los cuales tan sólo el Título Séptimo recogía alguna normativa que podamos entender como referencia desde el punto de vista de la planificación de la ciudad. Este apartado de las ordenanzas se dedicaba exclusivamente a lo que se denominó Policía de Ornato y en él se aludía a un amplio conjunto de normas que se pueden considerar como las primeras reglas verdaderamente urbanas en la ordenación de la ciudad de Burgos. Concretamente el Título Séptimo de las Ordenanzas Municipales de 1885 se distribuía en ocho capítulos detallados en los que se aludía a temas como: las alineaciones y rasantes de los edificios, la clasificación de las calles, las alturas de los edificios y distribución de los pisos, los vuelos de las construcciones, las construcciones de nueva planta, las obras de reforma, los solares, las obras contiguas a carreteras y ferrocarriles, los paseos y jardines.

Con este articulado se dotó al municipio de potestad única y absoluta para la modificación en la alineación de las calles estableciéndose, no obstante, un sistema detallado de solicitudes de alineación al Ayuntamiento por parte de los particulares. Se fijó además la altura máxima de la edificación en 19 metros para las calles de más de 20 metros de anchura, y en 16 metros para aquéllas en las que el ancho fuese inferior a esa medida. La norma más importante fue, sin embargo, el establecimiento de la obligatoriedad en la solicitud de licencia previa de edificación, que debía ser expedida por el Ayuntamiento siempre que se pretendiese construir nuevos edificios en la ciudad. La necesidad de que el arquitecto municipal procediese a la comprobación del final de las obras, y certificase su aprobación, no sería sino una regla más que demostraría la conciencia ordenadora que impregnaba estas ordenanzas (Capítulo 4º, Título 7º).

Lo cierto es que las Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Burgos del año 1885 pueden considerarse como el verdadero referente en el inicio de la ordenación de la ciudad, ante todo porque supusieron traspasar la tradicional situación característica de la ciudad española hasta este momento definida por el libre ejercicio del derecho de la propiedad. Estas Ordenanzas serían, pues, el documento sobre el que giraría la vida administrativa de la ciudad de Burgos hasta bien entrado el siglo XX pues de hecho perdurarían desde su promulgación hasta la década de los años 30. Complementadas y corregidas por sucesivos Bandos de Policía Urbana y Rural hasta el año 1929, estas normas son el auténtico origen del planeamiento urbano en la ciudad pese a que no pueden considerarse todavía como verdaderos elementos de planificación. No hemos de olvidar que la mayoría de sus títulos aludían a cuestiones tan variadas, y algunas actualmente variopintas, como la moralidad pública, la beneficencia, la mendicidad, el cuidado de perros y animales, las normas para los cadáveres y enterramientos o los juegos en las calles.

De hecho, estas ordenanzas fueron el primer intento por dotar al Burgos decimonónico de una cierta ordenación y sobre todo supusieron una primera regulación de la evolución de la ciudad en un marco de importantes transformaciones. El verdadero planeamiento no llegaría hasta que, en los años 20 del siguiente siglo, se plantease la necesidad real de proceder a la extensión de la ciudad, en consonancia con lo que estaba ocurriendo en otras ciudades españolas en las que, de manera generalizada, la ideología de las Ordenanzas Municipales había quedado superada por el nuevo concepto del Ensanche de la ciudad.

El primer crecimiento de la ciudad, el primer documento de ordenación: el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Paz Maroto del año 1944

A lo largo de todo el siglo XIX, Burgos se había mantenido como un pequeño núcleo urbano en el que vivían en torno a las 25.000 personas, incrementándose esta cifra hasta llegar a los 30.000 habitantes en el despertar del siglo XX. Es desde este momento cuando vamos a asistir al primer impulso importante en el crecimiento de la ciudad, tanto desde el punto de vista demográfico, como desde una

perspectiva económica. En el año 1930, Burgos había crecido hasta los 40.000 habitantes superándose los 60.000 en el comienzo de la siguiente década.

Este incremento de efectivos demográficos en los primeros cuarenta años de siglo, fundamentalmente en los años 30, tenía buena parte de su explicación en la situación económica general vivida en el país. En las tres primeras décadas del siglo XX asistimos, efectivamente, a una primera recomposición de las estructuras demográficas y sociales de nuestras ciudades en función del avance económico propiciado por un primer impulso industrializador y su repercusión sobre el medio rural. Aun cuando el efecto de este movimiento no llegará a tener el calado social y económico del verdadero éxodo rural sufrido por el campo español casi tres décadas después, realmente supuso un primer ajuste en la distribución espacial de las actividades productivas y de la población.

En Burgos, la actividad industrial había quedado iniciada de manera rigurosa con la instalación en la ciudad de la Fábrica de Papel Continuo en la carretera de Valladolid, en la temprana fecha de 1841, suponiendo un verdadero hito en la actividad económica del núcleo. Sin embargo, y obviando un amplio cortejo de talleres tradicionales y pequeñas fábricas diseminados por el centro de Burgos, la instalación de plantas fabriles no se produciría de manera sistemática hasta los primeros años del siglo XX y, sobre todo, en el marco de crecimiento de la ciudad iniciado a finales de la década de los años 20. De hecho, a comienzos de los años 30, se instalará, en las inmediaciones de la Fábrica de Papel, la nueva industria de la Sociedad Española de Seda Artificial (SESA), que terminará por configurar un verdadero elemento de referencia en la ciudad dando su nombre a uno de los barrios obreros que han perdurado en el Oeste de Burgos hasta la actualidad.

El impulso y la dinamización ejercida por estos nuevos elementos urbanos sobre la vida de Burgos, en los primeros treinta años de siglo, sería más importante de lo que, a priori, pudiera parecer, ante todo si tenemos en cuenta la situación de cambio por la que estaban propiciados. El consiguiente incremento de la oferta laboral, una incipiente bonanza económica del núcleo y una situación de mejora general de la economía, no se correspondieron, sin embargo, con el incremento del número de alojamientos urbanos en los que poder acoger a la nueva población de la ciudad. El incipiente pro-

ceso de industrialización que sufrió Burgos en estas tres décadas, y que había supuesto que prácticamente se doblase la población del municipio, no había manifestado una correlación con la extensión superficial de la edificación.

Ésta era precisamente la necesidad apremiante que debía solucionar, en los primeros pasos del siglo XX, nuestra ciudad, de manera similar a lo que se estaba desarrollando en otros núcleos de tamaño medio del país. El primer crecimiento demográfico importante impulsado por un incipiente avance de la economía, en el marco de la primera etapa industrial en la mayoría de las ciudades españolas, suponía la necesidad apremiante de proceder a su “ensanche”. Este primer avance importante de Burgos llevaría, pues, a la aparición de su primer plan de ordenación, el cual sería aprobado tras años de gestiones, propuestas, concursos y debates sobre el futuro crecimiento de lo que en ocasiones se vino a denominar como el “Gran Burgos” (5).

La necesidad de desarrollar definitivamente planes de ordenación de la ciudad en el marco de su crecimiento económico y demográfico había quedado regulada por las Leyes de Ensanche ya comentadas en este texto, que habían tenido una incidencia notable sobre las ciudades de mayor tamaño, en las que las inercias de la industria se habían manifestado de manera más temprana, a finales del siglo XIX. Sin embargo, en los núcleos de tamaño medio, la promoción definitiva de la planificación urbana no llegaría hasta la promulgación, en el año 1924, del Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales. Con este texto se profundizaba en la tradicional asignación de funciones urbanas a los municipios manifestada en las primitivas Ordenanzas Municipales, pero siempre desde la nueva perspectiva del Ensanche y en un nuevo marco en el que la concepción global de la ciudad se había tomado ya como referencia. El nuevo Estatuto Municipal de 1924 recogía la obligación de los municipios superiores a 10.000 habitantes de llevar a cabo un Plan de Ensanche y Reforma Interior, plasmando a su vez la necesidad de regular la situación de los espacios de borde urbano como futuros sectores destinados a absorber el crecimiento de la ciudad.

Con el objetivo de cumplir estas premisas, el Ayuntamiento convocó, en el año 1928, un primer *Concurso de Anteproyecto de Ensanche de la Ciudad de Burgos* al que concurrieron propuestas ava-

(5) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.031/1.

ladas por arquitectos y urbanistas que, en estos momentos, se encontraban desarrollando esta labor en la mayoría de las ciudades de España. Entre estos, destacaron las ideas de García Mercadal, César Cort, Emiliano Amann o el propio Apraiz, siendo declarado desierto el concurso por la, a opinión del Consistorio, falta de propuestas suficientemente definidas para la ciudad.

Según las propias previsiones municipales, Burgos necesitaba unos 800.000 metros cuadrados de nuevo suelo ya que se calculaba un incremento de población en los siguientes quince años de 16.000 habitantes (a tenor de una media de 1 habitante por cada 50 metros cuadrados). La nueva extensión de la ciudad prevista por el Ayuntamiento se dividía asignando un espacio edificable a cada uno de los nuevos sectores ocupables, previendo también las superficies destinadas a la reforma de algunos espacios ya consolidados, dividiéndose así la “nueva ciudad” de la siguiente forma: Calatravas (18.646 m²), Hospital y Presidio (14.516 m²), Cubos (23.532 m²), Valdillos (475.987 m²), Castellana y Huelgas (160.850 m²) y Crucero (110.000 m²) (6).

Siguiendo estas disposiciones, en el año 1929, el Ayuntamiento de Burgos convocó un nuevo concurso para la elaboración de una primera normativa de ordenación urbana, muy laxa y prácticamente clasificatoria, en la que, no obstante, se regulase un primer tratamiento de los espacios contiguos a la ciudad. La preparación de las “*Ordenanzas para las Zonas de Contacto con el Casco Urbano*” se configuró realmente como la primera manifestación de una conciencia ordenadora, resumida en el concepto del Ensanche, y que no sería sino el precedente de la verdadera realización del primer Plan de ordenación de Burgos. En la propia memoria de estas Ordenanzas se recogía la necesidad apremiante de la ciudad de disponer de un plan que la ordenase y en el que se tipificasen las nuevas necesidades de vivienda:

“El atento estudio de los problemas de urbanización que el crecimiento y aumento de vitalidad de una población exige a la municipalidad es permanente por la exigencia de atender en todo momento a los detalles que la ejecución y desarrollo del plan urbano determina. En nuestra ciudad estos problemas, debido al crecimiento vigoroso que el desarrollo de sus arterias ferroviarias y cir-

(6) Archivo Municipal de Burgos, Obras Públicas, 2.777.

cuitos de turismo unido al desenvolvimiento general a impulso de una intensa vitalidad económica son de mayor urgencia y continuo trabajo para atender en todo momento los medios que permitan su más completo desenvolvimiento. Por ello el municipio comenzó por preparar los elementos necesarios para disponer un plan completo de conjunto de su ensanche y reforma interior” (7).

La generalización del problema de la vivienda, la incipiente vitalidad económica y demográfica de la ciudad y la propia conciencia que desde el municipio se tenía con respecto a las tareas de extensión y reforma del inmovilizado fueron, pues, los factores fundamentales sobre los que se gestó la preparación del Plan de Ensanche de Burgos. El 23 de Mayo de 1929 se otorgó finalmente la concesión para la realización del Proyecto de Ensanche de la ciudad pese a haberse declarado inicialmente desierto su concurso un año antes. La Corporación Municipal tuvo a bien encomendar a Fernando García Mercadal la redacción del Proyecto de Ensanche, limitando, no obstante, esta propuesta para los sectores de Vadillos y Hospital de San Juan y Penal, y encargando también a este arquitecto la elaboración definitiva de las Ordenanzas para la Construcción en las Zonas de Contacto. Paralelamente, el entonces arquitecto municipal, José Luis Gutiérrez Martínez debía encargarse de la redacción del Ensanche para las zonas de “*Carretera de Madrid, Calle el Progreso, Paseo de los Cubos y enlace con la finca de La Castellana y los barrios de Huelgas y Hospital del Rey*” (8).

Pese a que ambos profesionales desarrollaron la labor que se les había encomendado, presentando sendas propuestas al Ayuntamiento de la ciudad, las cuales se expusieron públicamente, llegando a aprobarse por el Consistorio el 16 de Diciembre de 1931, este

(7) Archivo Municipal de Burgos, Obras Públicas, 2.777.

(8) José Luis Gutiérrez Martínez es uno de los arquitectos burgaleses que terminaron por definir una verdadera etapa en la evolución de la ciudad. No sólo realizó este proyecto de ensanche y otro más que tampoco se llevaría a efecto, sino que además planificó algunos de los edificios más representativos de este periodo y estuvo vinculado al Ayuntamiento durante años. Se le ha llegado a definir como “*un personaje importante en la historia del desarrollo urbano de la ciudad, pues firmaría numerosos proyectos de construcción, también sería promotor de viviendas y llegaría a ser el mentor del constructor Méndez Pozo al inicio de su meteórica carrera*”. DÍAZ MIGUEL, P.: “Evolución Urbana de Burgos en la década de los 40. Primeros intentos de ordenación urbana de la ciudad”, en *Diario 16 de Burgos*, Viernes, 9 de Enero de 1998, p. 13.

primer Plan de Ensanche nunca se llevó a efecto dado que la inminente Guerra Civil española introdujo importantes dificultades en su gestión y terminó por diluir totalmente su validez (9).

Una vez superado el conflicto, a inicios de los años 40, los problemas referidos a la extensión y reforma de la ciudad seguían plenamente vigentes, agudizados, si cabe, por el enorme incremento demográfico que sobre el núcleo había supuesto la guerra (10). Burgos intentaba recuperar el pulso de la normalidad encabezada por D. Manuel de la Cuesta, el entonces alcalde de la ciudad, pretendiendo la solución de los muchos conflictos que en este momento confluían en el municipio. Uno de estos problemas era el de la propiedad del suelo, para cuya solución se desarrolló la compra de espacios urbanos a la iniciativa privada por parte del Ayuntamiento, en aquellos casos en los que la ordenación de la ciudad había de imponerse a los objetivos particulares. Según Díaz Miguel a este mismo fenómeno respondió la compra de la antigua Plaza de Toros por el Consistorio, al entender que ésta se encontraba en una zona *“enquistada en la ciudad que aún puede ser salvada del caos urbanístico, por lo que es imprescindible que los terrenos sean municipales”* (11).

Pese a la manifestación de este tipo de iniciativas relacionadas con la ordenación del espacio urbano, lo cierto es que Burgos mantenía sin solucionar verdaderamente el crecimiento de la ciudad, el problema de la vivienda y la ordenación conjunta de ambos planificando los nuevos espacios a crear. El incremento de la población registrado en los años 30 había avivado, si cabe, este conflicto. En un informe del Fiscal Superior de la Vivienda remitido al Ayuntamiento de la ciudad, a comienzos de los años 40, se recomendaba que se procediese *“con urgencia a la formación de un plan de urbanización, reforma y ensanche de la población”* (12). Tras la redacción de un nuevo anteproyecto, en el año 1941, encomendado una vez más al arquitecto municipal José Luis Gutiérrez Martínez, y una vez que

(9) Archivo Municipal de Burgos, Obras Públicas, 2.779.

(10) Nazario González estimaba en 115.000 personas los habitantes de la ciudad durante el conflicto civil; la población real del año 1936 era levemente superior a los 40.000 habitantes. GONZÁLEZ, N.: *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de Geografía Urbana*. Burgos, Aldecoa, 1958, 307 p.

(11) DÍAZ MIGUEL, P.: “Evolución Urbana de Burgos en la década de los años 40. Primeros intentos de ordenación urbana de la ciudad”. *Diario 16 de Burgos*, Viernes 9 de Enero de 1998.

(12) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.031/1.

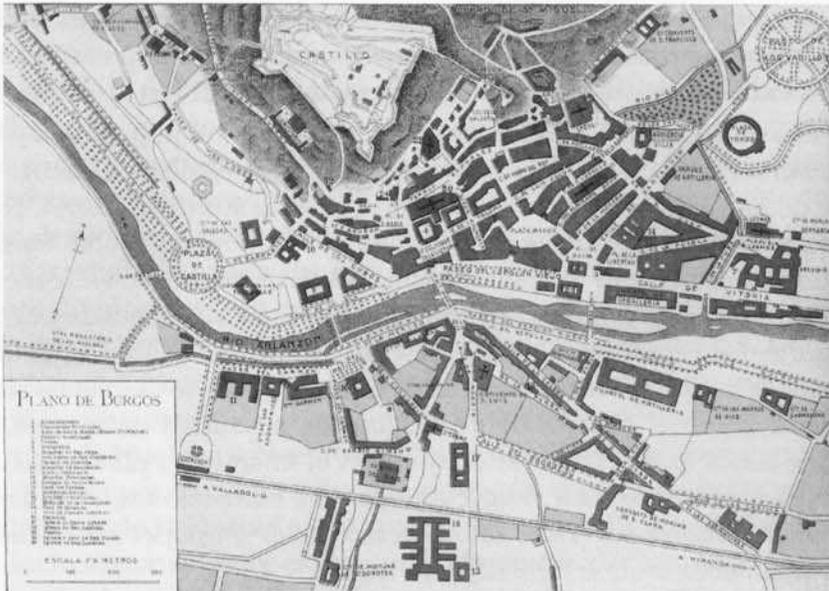
fuese informado como incompleto por la Dirección General de Arquitectura, surgieron diversos problemas entre el propio redactor y el Consistorio, quien tras liquidar los honorarios correspondientes, terminó por encomendar un tercer proyecto de Ensanche.

El 21 de Abril de 1943 el Ayuntamiento de Burgos encargó, pues, el que sería el Proyecto de Ensanche definitivo de la ciudad. De su redacción se haría cargo un equipo de profesionales encabezado por el ingeniero madrileño José Paz Maroto, nombre con el que se conocería popularmente desde entonces al Plan de Ensanche, en el que colaboraban, entre otros, tres arquitectos de conocido significado en el municipio: el propio José Luis Gutiérrez, Martín Tárrega y Valentín Junco. El Plan de Ensanche y Reforma Interior de la Ciudad de Burgos de Paz Maroto se aprobó definitivamente en el Pleno Municipal de 31 de Mayo de 1944, siendo ratificado casi un año después por la Comisión Central de Sanidad, pero las Ordenanzas de Construcción que lo aplicaban no entraron en vigor hasta el año 1957, debido a la imposición de la nueva Ley del Suelo, produciéndose así un notable vacío normativo en unos años de notable importancia en la configuración de la ciudad (13).

El Plan de Ensanche de Paz Maroto será, en realidad, una propuesta bastante similar y que aprovechaba las anteriormente presentadas por Mercadal y Gutiérrez. Así lo reconoció incluso el propio autor en la memoria del Plan al referirse al hecho de que *“hemos contado con la documentadísima información que se obtuvo por los técnicos autores de otro proyecto anterior, que por las razones que fuera, no fue aceptado ni aprobado”* (14). Basándose en las iniciativas anteriores, se pretendía desarrollar un documento sencillo en el que se recogiesen las principales aspiraciones de la ciudad. El alcalde de Burgos, Florentino Díaz Reig, en un artículo publicado en Diario de Burgos bajo el título *“Por qué afrontamos el problema de reforma interior y ensanche de la ciudad”* aludía a la necesidad de elaborar un nuevo plan de ensanche que ordenase los problemas de la ciudad en función de una serie de cuestiones fundamentales como el incremento demográfico y la falta de ordenación de las construcciones levantadas en los últimos años. Insistía además en la intención de la Corporación Municipal de construir un

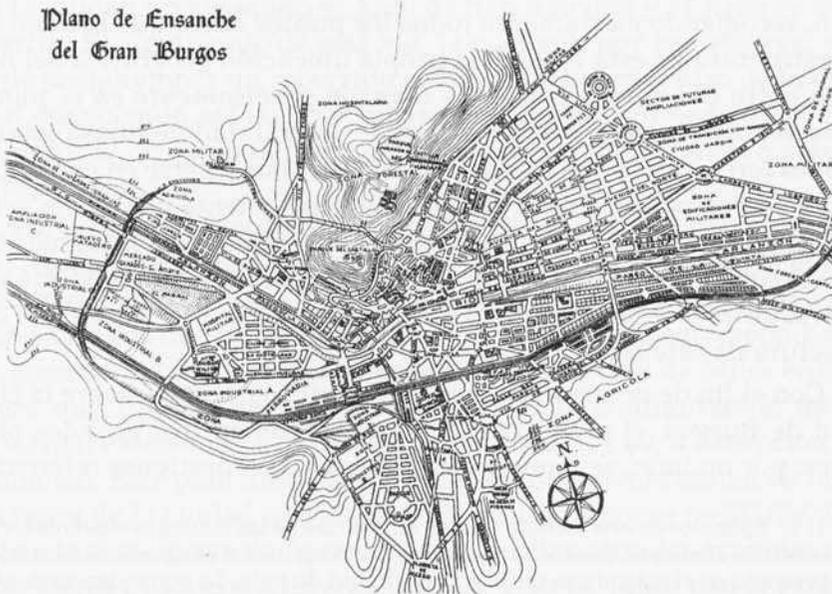
(13) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.031/1 y 4.033/1.

(14) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.031/1.



*Plano 1. La ciudad de Burgos a comienzos de siglo XX.
Fuente: Colección cartográfica personal Carlos Sainz Varona.*

Plano de Ensanche del Gran Burgos



*Plano 2. Plano General de Ensanche y Reforma Interior de la ciudad de Burgos. Alineaciones Principales.
Fuente: Archivo Municipal de Burgos, AD-654/8*

“...plan viable, de posible ejecución, huyendo de hermosas fantasías sólo realizables en el papel y que en definitiva solamente sirven para entorpecer el desarrollo de una ciudad”.

Pese al empeño del Ayuntamiento en realizar un plan viable y fácilmente realizable, lo cierto es que el diagnóstico de Paz Maroto no fue demasiado acertado en la mayor parte de sus previsiones. Esta idea se manifestó, ante todo, en cuanto a la reforma, como consecuencia de entender la ciudad como un mero proyecto de alineaciones, algo por otra parte muy común en la filosofía aplicada por los arquitectos españoles al planeamiento de ensanche (15). En el único análisis monográfico existente sobre alguno de los aspectos relacionados con el planeamiento urbano de la ciudad de Burgos, se alude a este plan comentando que con el mismo *“el planeamiento quedaba reducido a un simple proyecto de alineaciones, con claras e irresponsables pretensiones de desempeñar un papel controlador del fenómeno urbano”* (SERNA IGLESIAS, 1979).

Las bases de partida del Plan de Paz Maroto se establecían en función de la existencia de varios problemas o condicionantes fundamentales que la ciudad tenía que afrontar. Entre ellos se destacaban, recogiendo ciertamente todos los puntos clave que inciden en la estructura de esta ciudad, la propia ubicación geográfica del núcleo entre dos cerros y con *“su corazón precisamente en el punto más angosto entre el estrechamiento”*, la realidad de unas instalaciones ferroviarias que necesariamente debían tenerse en cuenta, la situación estratégica de la ciudad y el consiguiente peso de la actividad militar, el discurrir de los ríos Pico y Vena en la zona natural de expansión del núcleo, el gran peso de la edificación histórica, o el trastorno provocado por los movimientos de población en una estructura de este tipo (16).

Con el fin de desarrollar una intervención coherente sobre la ciudad de Burgos, el plan dividía su aplicación en tres grandes bloques: por un lado, se preocupaba de tratar las cuestiones referentes

(15) Ejemplos en este sentido existen en muchas de las ciudades españolas, y en relación con Planes de Ensanche realizados por Arquitectos e Ingenieros de conocido prestigio en el urbanismo de la primera mitad de siglo. La coincidencia de planificación con alineación se reflejó también en algunos de los planes del propio Mercadal o del conocido César Cort, que desarrolló estas ideas en el Plan de Ensanche y Reforma Interior de Valladolid realizado durante la guerra civil.

(16) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.031/1.

a la edificación, incluyendo en este apartado lo tocante a vivienda existente, edificios históricos, nuevo alojamiento etc.; por otro, manifestaba un notable interés por el tratamiento de los espacios ocupados o designados para su ocupación por instituciones, actividades comerciales, áreas de expansión... y, finalmente, dedicaba un importante bloque a la actividad industrial y ferroviaria. En función de ello, se establecía una manifiesta zonificación de la ciudad en distintos sectores a los que se les asignaba un papel predominante dividiendo, a su vez, el espacio urbano en manzanas de formas geométricas acordes a cualquier plano de ensanche.

El centro histórico de la ciudad era reconocido como tal, asignándole una categoría específica en la cual se incluían también los barrios de Huelgas y Hospital del Rey. Como centro histórico, pretendía recuperarse a la visita y mantenerse como una de las potencialidades de la ciudad en su futura expansión. Para ello, se optaba incluso por soluciones que, aun siendo ocurrentes, en el Burgos de mediados de siglo resultaban, cuando menos, pintorescas. Una de ellas era la potenciación de lo que se denominó Vía del Turismo que, desde la Calle Fernán González, rodeaba el núcleo histórico de la ciudad atravesando el Arco de San Esteban y el Arco de San Martín. El significado de esta vía, la cual aún hoy se conserva, era el de proporcionar un recorrido completo sobre el centro de la ciudad conociendo así su *“elevadísimo contenido monumental muy superior al de cualquier otra población española de igual o mayor categoría”* (17).

Por su parte, la expansión más importante del núcleo se centraba, lógicamente, en el Noreste de la ciudad coincidiendo con el ensanchamiento del Valle del Arlanzón y la desembocadura en este curso de agua de los ríos Pico y Vena. A este espacio correspondía la asignación del uso residencial sobre una estructura de calles en damero que finalmente acabaría marcando la configuración de la principal extensión de la ciudad en los años 70 y 80, a excepción de Gamonal. Este plan idearía, por tanto, la disposición actual de buena parte de la ciudad que terminaría configurándose mediante una estructura en forma de “guante” en la que las actuales avenidas del Cid, Reyes Católicos, General Yagüe y Vitoria, junto con el propio río Arlanzón, constituirían los dedos de una ficticia mano cerrada

(17) Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.032/1.

en la Avenida del General Vigón y con base en la actual Plaza de España.

En el Sur de la ciudad, los barrios de Vega y Santa Clara se reconocían como vinculados a la actividad comercial y, como tal, se creaba un tipo de uso del suelo específico. La extensión del suelo residencial se completaba con el peso otorgado por Paz Maroto al modelo de ciudad jardín. Aplicando éste, además de conservar el barrio de La Castellana, pretendía imitarlo construyendo sendas urbanizaciones en el paseo de la Isla entre la Calle Barrantes, el Paseo de los Cubos y la propia Isla (donde finalmente se asentaron algunos importantes palacetes), en el Paseo de la Quinta, desde el Seminario de Misiones hasta la actual Rotonda de la Quinta, y en la Huerta del Hospital del Rey. El Plan no olvidaba, por tanto, el peso específico de los espacios verdes y de ocio en la ciudad calificando un amplio eje de suelo verde en torno al Arlanzón y la Quinta, y reconociendo el parque del Castillo y el de El Parral como dos de los grandes pulmones de Burgos (18). A éstos pretendía unirse un nuevo gran parque, al que se denominó Parque Popular en función de su ubicación en el sur de la ciudad, con el que resolver las deficiencias que en este sentido tenían los habitantes del otro lado del Arlanzón.

Mediante esta visión que de la ciudad tenía el plan, bien puede decirse que el “Paz Maroto” se centraba en dos hechos fundamentales acordes a su filosofía de Plan de Extensión y Reforma. Ésta se centraba en la conservación de la mayoría de edificios históricos de la ciudad, apostando por una mayor amplitud de las calles ante todo en la zona sur del casco, para lo cual conjugaba el respeto a lo edificado con profundas actuaciones entre las que se incluía la construcción de un nuevo ayuntamiento en las inmediaciones de la Casa del Cordón o el considerable incremento de anchura en la Calle Laín Calvo (19). Por su parte, la extensión de la ciudad se basaba en la aplicación de la manzana rectangular de manera sistemáti-

(18) Como nota curiosa puede recogerse el hecho de que el Plan de Ensanche contemplase la construcción de un funicular con el que dar acceso rápido al parque del Castillo y poder así integrarlo en la vida de la ciudad. Archivo Municipal de Burgos, Administración, 4.032/1.

(19) El plan de alineaciones era estricto y realizaba aperturas de nuevas calles en la mayor parte del entramado tradicional. Aunque la mayoría de ellas no se ejecutaron, de entre las realizadas y que aún hoy se conserven prácticamente en el mismo estado se pueden citar la Calle Hospital Militar o la Calle Cardenal Benlloch.

ca, desarrollando una planificación que se apoyaba en la existencia de amplias calles y numerosas plazas de confluencia, algunas de ellas de majestuosas dimensiones. Como ejemplo característico a través del cual Paz Maroto expresaba su visión del Ensanche se puede entender la configuración de la “*Gran Glorieta Terminal*”, situada en lo que hoy es el barrio de Carrero Blanco, como un gran espacio de confluencia de avenidas que cierran el espacio de expansión del núcleo. A esta plaza se le sumaban otras tantas, algunas de ellas finalmente llevadas a cabo, como por ejemplo la actual Glorieta de Bilbao, sobre las que este ingeniero soportaba la estructura del plano.

Resumida la visión general que de Burgos tenía este plan, bien podemos decir que la mayor parte de las actuaciones previstas no fueron llevadas a cabo. El Plan de Ensanche y Reforma Interior de Paz Maroto tuvo, por tanto, una aplicación más teórica que práctica, lo que lleva a considerarlo como el ideario al que mirar para desarrollar la ciudad más que como un verdadero documento de planeamiento efectivo. Pese a ello, el plan va a tener un importante significado en Burgos dado que se trata del primer documento coherente de ordenación del núcleo. Aun con problemas de concepción y dificultades de aplicación, lo indiscutible es que este plan definió parte de la estructura y orientación del suelo de lo que es el Burgos actual. El Plan de Ensanche contribuyó, en definitiva, a definir las líneas maestras de la estructura urbana de Burgos al planificar una expansión de la ciudad que, pese a no llevarse a cabo bajo su vigencia, sería la verdadera referencia para los documentos de ordenación posteriores. La llegada del verdadero proceso de crecimiento urbano a la ciudad, en el marco del progreso económico fundamentado en el desarrollo de la actividad industrial, supondría la promulgación de un nuevo documento de planeamiento que tendría como referencia las directrices fundamentales de la estructura urbana definidas por Paz Maroto.

Burgos, una nueva ciudad industrial: el Plan General García Lanza y el Polo de Promoción

El Plan de Ensanche de Paz Maroto influiría realmente de forma importante sobre la planificación posterior de la ciudad, ante todo en lo que respecta a la estructura urbana del núcleo. Sin embargo,

los documentos de ordenación que tomarían como base la planificación espacial del Ensanche tenían su sentido en un contexto económico, social y político bien distinto al del anterior documento de ordenación. Al finalizar los años 50, España comenzó una nueva etapa de su historia reciente. La promulgación del Plan de Estabilización de 1959 suponía la superación definitiva de la autarquía en la que había vivido el país desde finales de la guerra e implicaba la apertura hacia el exterior y la formación de una conciencia tendente a la promoción del crecimiento económico de las ciudades.

La política emprendida por el Estado desde comienzos de los años 60 tendría como objetivo el de la promoción económica y la creación de empleo vinculada a la potenciación de la actividad industrial, para lo cual se pondría en marcha, en el año 1963, el denominado Primer Plan de Desarrollo Económico y Social. En este contexto, entraría también en vigor la Política de Promoción de los Polos de Desarrollo asignando a algunas ciudades españolas la categoría de Polo de Desarrollo o Polo de Promoción Industrial pretendiendo configurar una red de puntos innovadores que tuviesen su influjo sobre el resto del territorio.

Burgos fue, precisamente, una de las ciudades escogidas para recibir la categoría de Polo de Promoción Industrial en virtud de su envidiable posición estratégica en una de las encrucijadas de caminos con mayor potencialidad del Norte de España. La ciudad vivía, por tanto, desde comienzos de la década de los años 60 una nueva situación económica y, por ende, social que tendría su referencia en la aparición de la nueva planificación urbana. Realmente, este nuevo panorama socioeconómico había provocado la promulgación de la primera Ley del Suelo en el año 1956 como consecuencia de la necesidad apremiante de regular, definitivamente, un bien que producía no pocas tensiones entre los distintos agentes urbanos. Esta Ley exigía la entrada en vigor de nuevos documentos de ordenación para las ciudades con Plan de Ensanche aprobado, el cual debería ser revisado y adaptado a las nuevas disposiciones de la propia Ley.

En nuestra ciudad, la necesidad de efectuar este trámite, con el fin de comunicar a la Comisión Central de Urbanismo la situación en la que se encontraba el núcleo desde la perspectiva de la ordenación, se concreta en el inicio de la revisión del Plan de Ensanche de Paz Maroto el 15 de Enero de 1958, de manera un tanto paradójica ya que acababan de aprobarse las Ordenanzas de Construcción que

le otorgaban sentido. Tras varios años de debates y discusiones, en un momento en el que el gobierno municipal centraba más su atención en la concesión del Polo para Burgos que en la ordenación de la ciudad, el encargo de la elaboración de un nuevo Plan no llegará hasta el año 1966. Es entonces cuando se encomienda, a un equipo dirigido por Julio García Lanza, la redacción del que sería, siguiendo la terminología de la nueva Ley del Suelo, el primer Plan General de Ordenación Urbana de Burgos. Tras su redacción definitiva, el PGOU García Lanza sería aprobado definitivamente el 17 de Diciembre de 1970, complementándose con la aprobación de sus Normas Reguladoras el 14 de Junio de 1971 (20). El planteamiento del Primer Plan General de Burgos tenía lugar, por tanto, en una etapa marcada por una serie de condicionantes importantes, los cuales terminarían por definir su significado real en la estructura urbana de la ciudad y en cada uno de los espacios que la componen.

Por un lado, este plan suponía, efectivamente, la revisión de un Plan de Ensanche y aun cuando se intentó realizarlo de manera pareja a la nueva Ley del Suelo, lo cierto es que quedaron en él algunas de las directrices establecidas por el documento anterior, ante todo en lo que se refiere a la utilización de algunos sectores del núcleo. Por otra parte, el condicionante más importante, hasta tal punto de definir las directrices de actuación de este plan, fue la propia declaración de la ciudad como Polo de Promoción Industrial en 1964.

Desde la redacción del plan se reconoce que, a priori, la formulación del documento queda definida por la existencia del Polo al referirse a este aspecto de la siguiente manera: *“El fuerte impulso que la designación de Burgos como Polo crea en el medio urbano, es tan grande que obliga a cambiar su estructura y considerarla ya como nueva ciudad y no como se hubiera desarrollado normalmente si este impacto no se hubiera producido”* (21). Este plan se enfrentó, por tanto, no sólo al reto de modificar y adaptar un obsoleto Plan de Ensanche y Reforma a la nueva legislación del suelo, o a la condición intrínseca de todo plan de ordenar los problemas existentes

(20) Estas normas únicamente derogaban las Ordenanzas del Ensanche en aquellos aspectos en los que ambas normativas se contradijesen. Archivo Municipal de Burgos, AD-4.035/1.

(21) Archivo Municipal de Burgos, Justificaciones, P 0-4, AD, 4035/1.

en un núcleo, sino también a una planificación previa desarrollada debido a la existencia del propio Polo. En 1966, al comenzar el estudio para redactar el plan, en Burgos existen una serie de espacios que se han planificado al margen del anterior planeamiento de Ensanche e, incluso, de manera anárquica.

El Ayuntamiento de la ciudad había dotado de suelo al Polo con el fin de asimilar la llegada de las primeras industrias desde 1964 y con tal fin prepara 350 has. en el nuevo Polígono Industrial de Gornal. El propio Estado desarrollará también la dotación de espacio industrial, esta vez en el extremo opuesto del municipio, preparando 400 has. de nuevo suelo en Villalonquéjar. Pero no sólo los agentes públicos actuaban en la tarea de desarrollar el municipio en esos años, sino que, gracias al escaso grado de aplicación de las ordenanzas del Plan de Ensanche, se habían empezado a desarrollar actuaciones de promoción de suelo desde la iniciativa privada.

De hecho, el equipo redactor del García Lanza había comenzado ya desde 1964 a intentar frenar este tipo de crecimiento incontrolado de Burgos en función de las perspectivas de desarrollo económico producidas por el Polo. Se aludía a este proceso de manera muy representativa, dejando entrever el hecho de que el planeamiento, obligadamente, quedaba marcado por las actuaciones anteriores sobre las cuales debería forjar la estructura urbana de Burgos renunciándose, en cierto modo, a ordenar lo preexistente:

“Multitud de Organismos y Promotores aspirantes a suelo barato se concentran sobre Burgos. Este equipo de urbanistas, aún sin títulos formales que autoricen su gestión, empieza a intervenir en algunas conversaciones. Pero inmediatamente se pone de manifiesto que la planificación integral es un estorbo para algunos influyentes intereses de grupos, que tienden más a la rentabilidad inmediata y espectacular de sus actuaciones y negocios que a la proyección científica de la ciudad en su total y equilibrado alcance. Así pues, estos grupos actúan repartiéndose la ciudad según sus propias conveniencias, a espaldas de una planificación integral.

Una vez eliminados los urbanistas, pues, se produce el reparto de suelo municipal, de acuerdo con inmediatas conveniencias parciales y sin tener en cuenta la repercusión que ello pueda suponer para el desarrollo urbano.

Una vez consumado el hecho se llama de nuevo a los urbanistas para que den forma al mosaico de actuaciones. Se hacía evidente en-

tonces que, de todas formas, era necesario un Plan General, que si ya no podía ordenar el suelo municipal, por lo menos podría aportar los elementos que regulasen su aprovechamiento y, sobre todo, la trama de una estructura urbana sobre la cual sus habitantes podrían en el futuro ir organizando su vida de comunidad” (22).

Todas estas actuaciones, unidas a la situación que se vive en la ciudad respecto a las expectativas generadas por el Polo, ya no sólo desde la perspectiva económica sino también desde el punto de vista demográfico, y por tanto inmobiliario, a la existencia de actuaciones de promoción de viviendas a gran escala ya planificadas y en ejecución (Gamonal) y a la propia configuración física del municipio, suponen que el García Lanza se enfrente a un territorio complejo de planificar y marcado por la hipoteca de grandes paquetes de suelo con respecto a la actividad industrial venidera.

La ciudad había superado ya los 85.000 habitantes y la creación de puestos de trabajo en las industrias surgidas al calor del Polo de Promoción hacía pensar en una verdadera etapa de crecimiento demográfico que a la postre sería confirmada. Burgos pasó de tener 82.177 habitantes en 1960 a 134.682 en 1975 y ello gracias fundamentalmente a la creación de empleo industrial. Esta transformación era prevista por el Plan y en función de la misma, estructuró su manera de entender la ciudad. La división que esta situación obligó a introducir en la asignación de usos de suelo y en el entendimiento de la estructura de Burgos fue una de las características fundamentales del planeamiento de este periodo. El plan basó, de hecho, sus principales actuaciones según se incluyesen en la actividad industrial o en la residencial y trató de vincular ambas mediante un peso abrumador otorgado al viario en la configuración de la ciudad, aportando así un peso de excesiva zonificación en los usos del suelo. Un ejemplo significativo responde al hecho de que de las 3.604 ha. tratadas por el Plan, 1240 se dedicasen al viario, no llegando a 1.100 las destinadas a la residencia y estando las industriales ligeramente por encima de las 700 ha (23).

El espacio residencial se entiende, realmente, como un elemento excesivamente densificado por el Plan de Ensanche y se opta por la disminución de los aprovechamientos tolerados. Sin embargo, des-

(22) Archivo Municipal de Burgos, AD, 4035/1, Justificaciones, p. 0-2.

(23) Archivo Municipal de Burgos, AD, 4.035/1.

de el punto de vista espacial se sigue la tónica definida por Paz Maroto. Se reconoce que “*la extensión de las áreas residenciales ha de efectuarse siguiendo las dos ramas de la V que forma el valle del Arlanzón*”, pero además se especifica el hecho de que “*el ala Este de la V es mucho más amplia que el ala Oeste y por lo tanto albergará las zonas residenciales*” (24).

Definitivamente, el espacio residencial de la ciudad se va a configurar ocupando el valle del Arlanzón en su apertura hacia el Noroeste, máxime cuando la actuación de Gamonal y del Polígono del mismo nombre van a ser, desde este momento, elementos de atracción hacia los que la ciudad se dirija de forma paulatina aunque, en cierta manera, esquiva. Para realizar esta ocupación del suelo, el García Lanza define densidades adecuadas a cada espacio, desde 100 a 400 habitantes por hectárea, clasificando el suelo residencial en tres categorías (baja, media y alta densidad).

Con todo ello, se entienden las características básicas del espacio ocupable por parte del uso residencial en la ciudad siguiendo la orientación expansiva tradicional, pero este Plan no sólo es interesante desde el punto de vista espacial sino que además incorpora por primera vez a la ciudad algunas de las formas de proceder en su construcción que, con modificaciones, se mantendrán hasta la planificación actual. De hecho, al tratarse del Primer Plan General como tal, y al existir ya una verdadera Ley del Suelo, se regulariza la manera de actuar sobre el núcleo urbano.

El PGOU García Lanza incorporaba una desagregación de la ciudad en espacios menores, desde el sector, a la unidad residencial mínima, pasando por el distrito, el barrio y la unidad vecinal, constituyéndose así como el verdadero referente inicial de la planificación de la ciudad en todos los sentidos, aunque aportando también, justo es decirlo, una visión demasiado rígida del espacio. Para desarrollar esta ordenación preveía la figura de los Planes Parciales, ya fuesen de barrio, de polígono o de manzana, continuando, en este caso, con una desagregación excesiva y muy jerarquizada.

En esta planificación se incluyen además otras dos cuestiones que representan el antecedente del planeamiento urbano actual: por un lado, la viabilidad de planificar actuaciones de desarrollo mediante la iniciativa privada y, por otro, la posibilidad de ejecutar

(24) Archivo Municipal de Burgos, AD, 4.035/1.

actuaciones aisladas sin necesidad de integrarse en las directrices marcadas por los Planes Parciales. Para ello el Plan incluía la figura de los Solares de Edificación Forzosa en los que, cumpliendo una serie de criterios, se permitía la edificación asistemática (25).

En función de todos estos elementos, el Plan General García Lanza se configuró como el documento normativo rector del crecimiento de la nueva ciudad industrial en que Burgos se había convertido. Las actuaciones municipales y estatales configuraron los nuevos espacios dedicados a la industria dentro de la ciudad, de manera pensada, en grandes paquetes de suelo accesible y en condiciones económicamente atractivas a las empresas. El Plan se limitó en realidad a reconocer la estructura existente y la planeada por la propia Gerencia del Polo de Desarrollo, destacando los dos grandes polígonos de Gamonal y Villalonquéjar que serán definitivamente los espacios industriales de Burgos.

Los años 60 y 70 supondrían, en realidad, la conformación de una nueva ciudad, una ciudad media vinculada al desarrollo aportado por la nueva actividad económica. El núcleo industrial de tamaño medio en el que se había convertido Burgos tuvo su reflejo, desde el punto de vista urbanístico, en la promulgación de un plan a medida de la propia concepción industrial del Polo. La conocida etapa del "desarrollismo" en la que el crecimiento económico era la premisa a seguir desde todos los puntos de vista tuvo, pues, su efecto sobre la ciudad de Burgos ya que el Plan General García Lanza planificó una ciudad expansiva y tendente a ocupar una enorme extensión superficial avalada por las enormes expectativas auspiciadas por el Polo de Promoción Industrial.

El primer PGOU de Burgos manifestó, sin embargo, no pocos problemas en su manera de entender la ciudad puesto que la enorme univocidad de sus directrices, marcada por la necesidad de planificar el crecimiento, supuso una cierta rigidez en el entendimiento del espacio urbano. Este plan olvidaría, en buena medida, la conservación, el mantenimiento y la reforma de lo ya edificado, en aras de una visión sesgada orientada al crecimiento de la ciudad; se centraría en una planificación excesivamente dependiente del viario y los espacios industriales marginando la necesaria composición

(25) Normas Reguladoras del PGOU García Lanza, p. 11. Archivo Municipal de Burgos, AD, 4.035/1.

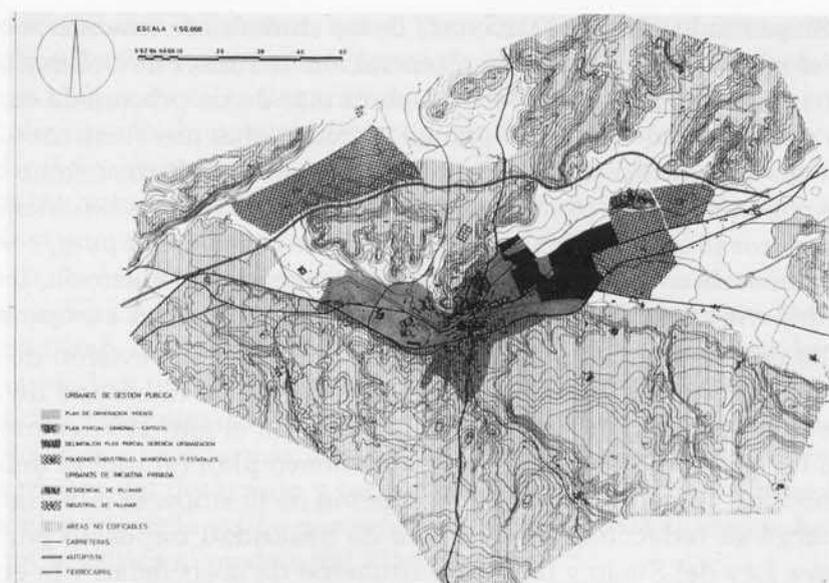
urbana que estos elementos habían de establecer con los espacios residenciales. La segregación funcional de los espacios urbanos, tan característica de este documento y de otros Planes Generales de las ciudades españolas aprobados en los años 60 y 70, no se solucionaría hasta la llegada, en los años 80, de una nueva forma de entender el planeamiento acorde con la existencia de un nuevo contexto político y social en España.

Más que un documento de ordenación urbana: el primer Plan General de la democracia

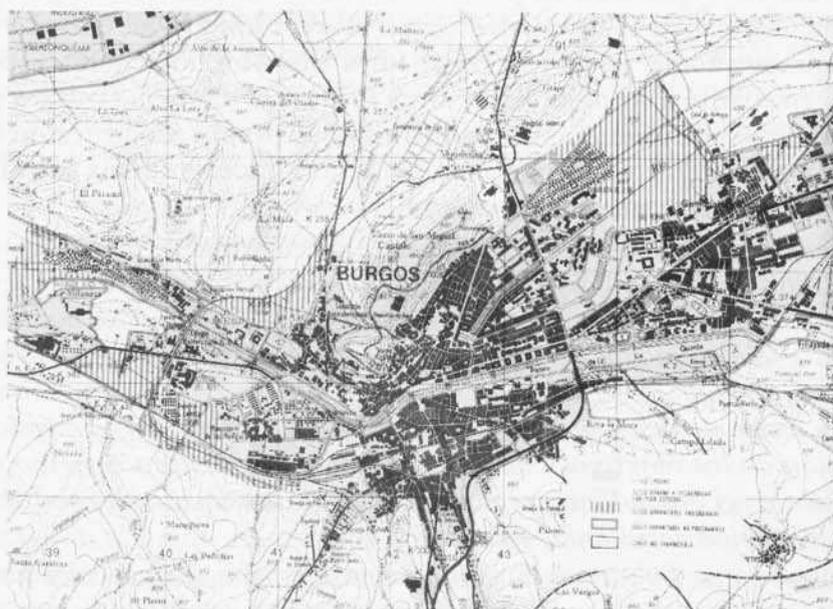
Desde que en nuestro país comiencen a sentirse los cambios producidos por la apertura del proceso democrático va a abrirse también una nueva etapa por lo que respecta a las concepciones rectoras de la planificación de los núcleos urbanos. La superación de las restringidas visiones de la ciudad que, desde la perspectiva del ensanche, por un lado, y la del desarrollo económico, por otro, habían dominado la ordenación urbana en España, será la nota dominante desde comienzos de los años 80. De hecho, en el año 1976 había sido aprobada una nueva Ley del Suelo que se complementó con la promulgación definitiva del Reglamento de Planeamiento en el año 1978, apareciendo así un nuevo marco normativo de la planificación urbana en nuestras ciudades.

En este contexto, la mayoría de los núcleos urbanos del país comenzaron a revisar el planeamiento anterior procedente de la etapa desarrollista y que había quedado notablemente obsoleto dada la maduración urbana de estos núcleos. El crecimiento demográfico producido por la actividad industrial quedaba notablemente detenido en el inicio de esta nueva etapa y las aspiraciones de la ordenación urbana habían de ir encaminadas, no sólo a planificar la extensión superficial de los núcleos, sino también a regular el mantenimiento de la ciudad histórica.

Las nuevas directrices de la planificación debían de entenderse en esta nueva línea de pensamiento, enmarcada en el nuevo contexto político y social de la España de comienzos de los años 80. La convivencia de los distintos usos urbanos y la introducción de una dimensión social en el planeamiento marcarían definitivamente el sentido de estos nuevos documentos de ordenación urbana.



Plano 3. Situación urbana de Burgos ante el Plan General García Lanza. 1970. Fuente: Archivo Municipal de Burgos, Obras Públicas, 4.941.



Plano 4. Clasificación general del suelo en la ciudad de Burgos. Plan General Delta Sur. 1985. Fuente: Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Burgos.

Su promulgación en la mayoría de las ciudades se entendería como el nacimiento de una nueva generación de Planes de Ordenación Urbana hasta el punto de ser una pieza más de un proceso de cambio político y social. Estos planes fueron realmente elementos de una nueva política pública en el sentido de constituirse como un componente más de cambio en las ciudades. “*Los planes municipales de esos primeros años ochenta se han de contemplar, pues, como expresión de un periodo inestable, propiamente de transición, irreplicable e insólito desde el punto de vista de otros países europeos*”.

Es en este marco en el que Burgos procede a la revisión de su obsoleto Plan del año 1970 con el fin de dotar a la ciudad de un nuevo documento de ordenación urbana. En el año 1981 comienzan los trabajos de redacción de este nuevo plan (al que se denominó Plan General Delta Sur en función de la empresa a la que se encargó su redacción) en el marco de necesidad impuesto por la nueva Ley del Suelo y la propia situación de la sociedad y la economía española. Este plan, aprobado definitivamente en el año 1985, formará parte, efectivamente, de esa nueva generación de documentos que, aún en plena transición democrática, se gestan en la mayoría de las ciudades. Como tal reproducirá los caracteres comunes a todos ellos, y se constituirá como un documento especial en cuanto a su significado sobre la ciudad, dado que tratará de abarcar aspectos más amplios que los de la propia construcción de Burgos llegando a la pretensión de dictar algunas normas sociales en su forma de entender la ciudad.

Las alusiones a esta nueva manera de entender el planeamiento impregnaban buena parte de las justificaciones de este documento. La base de éstas se puede resumir de la siguiente manera: “*Ante una situación de desarme comunitario frente al hecho urbano, el planeamiento de la ciudad debe concebirse como una ocasión única de generación de cultura urbana; promover la explicitación de los objetivos comunitarios es ciertamente un medio de influir en el ciudadano para que reflexione sobre el medio ambiente de su vida cotidiana*” (26).

Pese a que, en Burgos, el gobierno municipal no llega nunca a ser responsable de la izquierda como ocurre por primera vez en

(26) PGOU Delta Sur. Servicio de Urbanismo. Ayuntamiento de Burgos. Memoria, p. 104.

otras ciudades, lo cierto es que el Plan Delta Sur incorporó medidas realmente innovadoras en la forma de entender la ordenación urbana. Algunas de ellas llegarán determinadas por la propia Ley del Suelo, caso de la participación del ciudadano en la configuración del plan y su consiguiente exposición pública, pero, quizá por el cambio que esto supone con respecto a lo precedente, en Burgos significa un nuevo planeamiento.

De forma coherente a este panorama y en función de la influencia desarrollada por la situación del país en los profesionales del urbanismo, el Plan General Delta Sur construirá su manera de ver la ciudad ex novo. Se hace hincapié desde el propio Plan en la necesidad y la obligación de revisar el planeamiento en lugar de adaptarlo, dadas las enormes diferencias de concepción existentes entre los planes del desarrollo y los planes de la democracia. De hecho, buena parte de la visión que este plan tiene sobre la ciudad se basará en la crítica al modelo del Plan de 1970.

Como ya hemos visto, éste introducía una planificación rígida de la ciudad, excesivamente soportada por el valor otorgado a las vías de comunicación. Como consecuencia de ello y en función de una oferta de suelo exagerada, justificada por la necesidad de desarrollar la ciudad económicamente, Burgos, a comienzos de los 80, registraba un problema de considerable falta de integración de algunos espacios. En relación con ello, el propio documento del plan recoge la clara falta de visión que se registraba en el plan anterior:

“El esquema del asentamiento resultante responde a una forma clásica del desarrollo urbano lineal, con los dos extremos ocupados por asentamientos industriales y una espina de circulación que atraviesa los ámbitos residenciales a ambos lados del centro. Este esquema con el que se enfrentó el plan general vigente, aparte del distanciamiento de las funciones urbanas, produce una inadecuada conexión de los centros de empleo industrial y una congestión acumulativa de los caudales de tráfico en el eje circulatorio” (27).

La reducción de estos problemas, actuando sobre el tejido existente con el fin de integrar los espacios de la ciudad que, en tal entendimiento de la misma, habían quedado fuera de la composición urbana, constituirá la respuesta de este nuevo plan a la organiza-

(27) PGOU Delta Sur. Servicio de Urbanismo. Ayuntamiento de Burgos. Memoria, p. 255.

ción de Burgos. Para ello, el PGOU Delta Sur va a basarse en dos cuestiones fundamentales que decidirán la transformación de la situación preexistente en muchos puntos del núcleo. Por un lado, el plan cuenta con unas propuestas definidas de actuación en la ciudad, que constituyen su esencia al resumir el entendimiento del núcleo y sus problemas en una serie de medidas clave con las que solucionarlos. Por otro, y siguiendo la nueva ley, aportará una clasificación del suelo distinta a la existente en buena parte de los espacios urbanos.

En cuanto a las propuestas concretas del plan, éstas se centran sobre dos grandes conjuntos del núcleo separados por el Arlanzón. Al norte de la ciudad, se preveía la consecución de un eje de comunicación que conectase la nueva Avenida del General Yagüe con el núcleo de Gamonal integrándolo así en la ciudad (en el espacio finalmente ocupado por la actual Avenida de Castilla y León). Otra de las actuaciones se centraba en la dotación de equipamientos a este barrio que había crecido de manera poco planificada y rápida. La tercera de las claves en el norte de Burgos era la integración de Villafría en el núcleo a través de un gran centro dedicado al transporte.

Pero la verdadera revolución en el entendimiento de Burgos aparece en las propuestas del plan con respecto al sur de la ciudad. Como idea fundamental, en función de la cual se aglutinaba buena parte de la filosofía del Delta Sur, se incluía por primera vez en el planeamiento la idea de eliminar las vías del ferrocarril, soterrándolas y liberando una importante línea de relación tan necesaria para este espacio. Como consecuencia de ello, se pretendía dejar libre todo el terreno desafectado por la necesidad de almacenar mercancías ya que la estación de ferrocarril quedaría vinculada de manera exclusiva al transporte de viajeros. La tercera propuesta era denominada por el propio plan como “el crecimiento hacia el Suroeste”, indicando la necesidad que Burgos tenía de transformar este conjunto.

Con el PGOU Delta Sur se entiende el Suroeste de la ciudad de manera diferente a como se había hecho hasta entonces en el planeamiento de Ensanche y en la etapa del Polo, con el fin de reequilibrar la ciudad dentro del Valle del Arlanzón y frenar el desplazamiento de su centro aguas arriba del curso del río. Para ello, se realizó una nueva clasificación de suelo en la que se liberó a este espacio de su tradicional relación exclusiva con la industria introduciendo nuevas maneras de desarrollarlo.

Y es que el Plan General de 1985 basó su manera de entender la ciudad en el concepto de crear espacios de "ciudad integrada", entendiendo por tal denominación la posibilidad de reservar espacios de uso alternativo en cada una de las piezas urbanas y optando, en definitiva, por el abandono de la segregación funcional tan característica en la planificación urbana hasta esos momentos. Para ello hacía compatibles, en las producciones de nueva factura, a la industria con la residencia y el equipamiento, siendo siempre dominante alguno de los usos en función de la orientación pretendida. Se trataba de un esquema de desarrollo del núcleo realmente coherente, incluso demasiado, como para poder ser aplicado sistemáticamente en una ciudad media como Burgos en la que el control del mercado de suelo por parte de un grupo reducido de propietarios era la nota dominante.

El Plan General Delta Sur fue, en definitiva, una nueva manera de entender la planificación urbana llegando a superar las propias atribuciones que, inicialmente, correspondían a un plan de ordenación. Este plan se puede entender, realmente, como la consolidación de la planificación urbana en nuestra ciudad tras los avatares experimentados por este elemento en la historia urbana contemporánea. Su significado en Burgos no tuvo únicamente el sentido de proceder a un verdadero cambio espacial en la visión de la ciudad sino que, además, se concretó como el primer documento de ordenación urbana con implicaciones sociales, superando la tradicional posición rectora de la anterior planificación de la ciudad.

Y no sólo eso, sino que el Plan de 1985 es responsable de buena parte de la configuración espacial de nuestra ciudad en los siguientes quince años. La mayoría de los Planes Parciales que han supuesto incorporar nuevo suelo urbano a Burgos desde mediados de los años 80 hasta la actualidad, estaban ideados por este plan. Es más, buena parte de las actuaciones sobre las que actualmente la ciudad se encuentra divagando, léase desvío o soterramiento del ferrocarril o creación del Centro Integrado de Transporte en Villafría (CITV), tienen su origen en este documento. El Plan Delta Sur puede considerarse, pues, como la normativa más significativa desde el punto de vista de la influencia de la planificación urbana en la propia ciudad y en el entendimiento de ésta por parte de sus habitantes.

Pese a todo, este plan mostraría no pocos problemas en su aplicación como consecuencia, precisamente, de las nuevas dinámicas

incorporadas a estos documentos. Desde que el 15 de abril de 1983 fuese aprobado provisionalmente, hasta su aprobación definitiva en el año 1985, se realizó la primera exposición pública del documento. Sin embargo, entre esta exposición y su aprobación definitiva se realizaron modificaciones importantes que debieran haber llevado a una segunda exposición pública. Dada la inexistencia de esta segunda muestra, la Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de Julio de 1991 suspendía el Plan Delta Sur que, una vez reformado y expuesto públicamente de nuevo, volvería a ser aprobado el 23 de Julio de 1992. Este proceso supondría, no obstante, el inicio de la revisión y adaptación de este plan abriéndose así una nueva etapa en la ordenación urbana de nuestra ciudad que se ha consolidado con la redacción, por parte de la empresa PROINTEC SA, del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Burgos vigente desde mediados del año 1999.

El análisis de este nuevo documento parece aún precipitado por cuanto que es tarea inabordable el conocer su verdadero significado sobre el núcleo, en un momento en el que apenas ha comenzado su aplicación. Una de las aportaciones de este trabajo ha pretendido, precisamente, consolidar una base sobre la que poder valorar con mayor rigor en un futuro próximo el sentido del nuevo planeamiento de Burgos. El conocimiento del origen de la planificación urbana en nuestra ciudad y el seguimiento de su evolución a través del análisis de todas las normas de ordenación urbana promulgadas ha sido, efectivamente, un vehículo adecuado para disponer de una sólida formación sobre la historia urbana contemporánea de nuestra ciudad.

Desde las Ordenanzas Municipales al primer Plan de la democracia hemos podido comprobar cuál ha sido el verdadero significado de la planificación urbana en cada uno de los momentos históricos por los que Burgos ha pasado. La verdadera valía de este proceso habrá sido entendida si hemos podido transmitir el sentido de la ordenación urbana en una ciudad de tamaño medio como Burgos y cómo ésta se ha concretado en cada momento de evolución de la ciudad y en los distintos espacios que la componen. Ésa es, al fin y al cabo, la visión más importante que sobre una ciudad ha de mantener la disciplina geográfica, la de entender la composición espacial de los núcleos en razón de los diferentes factores de índole humana sobre los que se sustenta su explicación.

BIBLIOGRAFÍA

- ARREGUI ZAMORANO, B.: *El Hospital Militar de Burgos (1887-1990). Arquitectura y Organización asistencial de una institución médica*, Excmo. Ayuntamiento de Burgos, 1995, 317 p.
- BERNAL SANTAOLALLA, B.: "Desarrollo urbano de Burgos en el siglo XX", *Historia 16 de Burgos*, Burgos, 1993, pp. 1047-1053.
- BERNAL SANTAOLALLA, B.: *De Gamonal a Burgos. Un capítulo en el desarrollo urbano de la ciudad de Burgos*, Aldecoa, Burgos, 1996, 110 p.
- CALDERÓN CALDERÓN, B.: "El Crecimiento Urbano de Valladolid", *Cuadernos Vallisoletanos*, nº 39, Caja de Ahorros Popular de Valladolid, Valladolid, 1988, 29 p.
- CASTRO, L.: "Burgos hace 100 años", *Cuadernos Burgaleses de Cultura*, Nº 1, Burgos, 1998, pp. 50-54.
- CRESPO REDONDO, J.: "Desarrollo Urbano y Desamortización: el caso de Burgos" en *I Congreso de Geografía de Castilla La Vieja y León*, Burgos, 1981, pp. 299-313.
- DELGADO VIÑAS, C.: *Clase obrera, burguesía y conflicto social. Burgos, 1883-1936*, Universidad de Valladolid, 1993, 400 p.
- DELGADO VIÑAS, C.: "El problema de la vivienda obrera en las ciudades españolas (Burgos, 1850-1936)", *Ería* Nº 27, Oviedo, 1992, pp. 33-56.
- DELGADO VIÑAS, C.: *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, 1995, 209 p.
- ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J.: *Las Ciudades. Morfología y Estructura*, Geografía de España, Síntesis, 1991, 192 p.
- GONZÁLEZ, N.: *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de Geografía Urbana*, Aldecoa, Burgos, 1958, 307 p.
- IGLESIAS ROUCO, L.: "Arquitectura burgalesa del siglo XX", *Historia 16 de Burgos*, Fascículo 88, Burgos, 1993, pp. 1053-1058.
- IGLESIAS ROUCO, L.: "Burgos", en GARCÍA GRINDA, J. y MARTÍN GARRIDO, C.: *Burgos edificado*, COAM, Madrid, 1984, pp. 197-209.
- IGLESIAS ROUCO, L.: *Burgos en el siglo XIX. Arquitectura y urbanismo (1813-1900)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid.
- IGLESIAS ROUCO, L.: "Burgos en el siglo XIX. La ciudad y su arquitectura", *Historia 16 de Burgos*, Fascículo 75, Burgos, 1993, pp. 891-902.

- IGLESIAS ROUCO, L.: "Burgos 1898. La ciudad en los prolegómenos de la modernidad", *Cuadernos Burgaleses de Cultura*, Nº 1, Burgos, 1998, pp. 21-26.
- IGLESIAS ROUCO, L.: "La ciudad de Burgos a través de la cartografía histórica. 1736-1935", Masburgo, Colegio Universitario de Burgos, Burgos, 1978, pp. 113-132.
- LÓPEZ DE LUCIO, R.: *Ciudad y urbanismo a finales del Sg XX*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia, 1993, 272 p.
- MANERO MIGUEL, F.: "La industria y las ciudades de Castilla La Vieja y León", en *Actas del I Congreso de Geografía de Castilla la Vieja y León*, Burgos, 1981, p. 213-241.
- MAZÓN, T.: *Introducción a la Planificación Urbana*, Colección Amalgama, Ed. Aguaclara, Barcelona, 1997, 206 p.
- MOPU e IUAV: *10 Años de Planeamiento Urbano en España 1979-1989*, Madrid, 1989, 187 p.
- ORTEGA BARRIUSO, F.: *Breve Historia de la Ciudad de Burgos*, Burgos, 1996, 175 p.
- ORTEGA VALVERDE, A.: *El Polo de Desarrollo de Burgos*, Biblioteca Económica Burgalesa, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1979, 228 p.
- SARAVIA MADRIGAL, M.: *La urbanística como fronda y otros ensayos*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 1990, 222 p.
- SERNA IGLESIAS, J.: *Planeamiento Urbano y Planes de Desarrollo en la Provincia de Burgos (1964-1975)*, 2 volúmenes, Inédito, Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1979.
- TERÁN TROYANO, F.: "Evolución del Planeamiento urbanístico (1846-1996)", en *Ciudad y Territorio*, XXVIII, Madrid, 1996, pp. 167-184.
- TERÁN TROYANO, F.: *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*, Alianza Universidad, Madrid, 1982.
- TRAPERO, J.: "La práctica del planeamiento urbanístico en España", en MOYA GONZÁLEZ, L.: *La práctica del planeamiento urbanístico*, Síntesis, Madrid, 1994, pp. 19-39.
- VVAA: *Las ciudades*, Tomo 6, Geografía de Castilla y León, Ámbito, 1989, 182 p.