

EL CRECIMIENTO ESPACIAL DE LEÓN

EL CRECIMIENTO ESPACIAL DE LEÓN

Estas páginas forman parte de la tesis doctoral que sobre la ciudad de León está realizando el autor.

LA FORMACION DEL CASCO ANTIGUO

La ciudad de León nació como campamento militar romano en el año 68. De esa época se conservan las murallas en la parte norte y únicamente puede considerarse como heredera del trazado viario del campamento una calle, la calle Ancha, que se correspondería con el *cardo*. El recinto amurallado, un rectángulo de 550 por 380 metros, tiene una superficie de casi 21 Has. Destruída y reconstruida varias veces durante los primeros siglos de la ocupación musulmana, puede considerarse definitivamente restaurada en el siglo XI. En esta época la zona edificada se limitaba casi exclusivamente al recinto amurallado y sólo hacia el sur, sobre el Camino de Santiago, había algunas construcciones. Pero entre el siglo XI y el XIII la ciudad sufrió una profunda transformación bajo las mismas causas que afectaron a otros núcleos de población, a las que aquí se unió la de ser sede real desde comienzos del siglo X.

El traslado de la sede real de Oviedo a León por Ordoño II a comienzos del siglo X tuvo un gran impacto sobre la ciudad, máxime si se tiene en cuenta que se trata de una labor casi repobladora. A las construcciones reales se unieron los monasterios, numerosos y bien dotados por los monarcas, al igual que había ocurrido en Oviedo, con casas y solares. Pasan de una veintena los monasterios creados en este periodo y, si bien la mayoría tuvieron una vida efímera, su sola presencia nos indica una paulatina y quizá irreversible densificación de la ciudad, pues siendo el monasterio una unidad compleja, desaparecido aquél, quedaban sus dependencias o la iglesia. Además, eran estas construcciones las que iban fijando el trazado viario, cada vez menos móvil.

La ciudad también participó y se benefició de la expansión urbana europea que se registró a partir del siglo X como consecuencia del renacimiento del comercio, de las peregrinaciones jacobeanas y de la aparición del artesanado. Desde comienzos del siglo X la ciudad cuenta con un mercado semanal para su abastecimiento, al cual llegaban también productos del comercio de larga distancia tanto europeo como islámico.

El emplazamiento de este mercado estaba localizado fuera del recinto amurallado romano, hacia el sur. En torno a él se fue levantando paulatinamente un caserío que albergaba a una población en aumento, de composición étnica variada pero unida por dos actividades propias: el comercio y el artesanado. Se trata del *burgo nuevo*, elemento urbano, económico y social común a todas las ciudades europeas que experimentaron un crecimiento demográfico y espacial por estas fechas.

El *burgo nuevo* se contraponía a la ciudad vieja; en él se ejercía el comercio y la artesanía mientras que en la zona norte eran exclusivas las funciones religiosas y administrativas —rasgo que ha perdurado casi intacto hasta nuestros días—. La composición étnica también era diferente; homo-

génea y fundamentalmente autóctona en la ciudad vieja, sin embargo en el *burgo nuevo* se asentaban los francos, gallegos y hebreos, entre otros.

A finales del siglo XII el *burgo nuevo* fue cercado con un muro de tierra cuya edificación en piedra fue acometida en 1324, rubricando así la definitiva configuración de la ciudad con el *burgo nuevo* soldado a ella.

Pero la ciudad bajomedieval no se limitaba al recinto amurallado. Fuera, se formaron paulatinamente varios suburbios; unos bajo la influencia del Camino de Santiago y los establecimientos con él relacionados; otros a partir de cenobios o iglesias más tarde convertidas en parroquias. Los primeros, Santa Ana y Renueva, se localizaron a la entrada y a la salida del Camino en la ciudad. Los otros suburbios estaban al oriente. Sus moradores se dedicaban exclusivamente a la agricultura; por ello su expansión fue menor aunque en el siglo XIII ya formaban auténticos barrios unidos a la ciudad.

El tipo de construcción común era la *corte*, definida por MARTIN GALINDO como un conjunto de casas, huertas, herreñales, hornos y bodegas rodeados por una tapia. Posteriormente la corte evolucionó en un doble sentido: unas fueron divididas en solares de poca fachada y mucho fondo y otras dieron lugar a corrales o patios de vecindad que fueron transformados después en calles.

A finales del siglo XIII la ciudad había aumentado considerablemente de superficie respecto al siglo X, alcanzando las 40 Has. Había ganado población y se había consolidado definitivamente como núcleo urbano con una estructura social compleja y unas funciones variadas. Además se fijó para varios siglos la extensión de la ciudad.

Efectivamente, desde esa época y hasta bien entrado el siglo XIX es poca la superficie que gana la ciudad. Sólo merece la pena destacar la manzana formada por el Hospicio (siglo XVIII) localizada al SO del *burgo nuevo*. Durante ese largo periodo el recinto amurallado y sus alrededores dieron cabida a una población fluctuante en torno a los cinco mil habitantes. Por tanto, a una población estancada, incluso en retroceso (siglo XVII), corresponde casi linealmente una ciudad recogida sobre sí misma, en la que el único signo de vitalidad es la ocupación paulatina de los espacios libres interiores y la reconstrucción de las casas, sin que haya una proyección exterior apreciable hasta el siglo XIX. El traslado de la corte, la escasa importancia de la nobleza y la atonía general de las ciudades que quedaron al margen de las rutas comerciales y de las ferias en la Edad Moderna pueden explicar el estancamiento de la ciudad de León.

LOS ARRABALES Y BARRIOS OBREROS, PRIMER PASO DEL CRECIMIENTO

Los planos de mediados del siglo XIX nos muestran que ya se han producido cambios importantes en la fisonomía del plano de la ciudad; aunque la superficie ocupada todavía era relativamente pequeña. Aparecen algunos arrabales, con una clara vocación rural, y las primeras zonas industriales y obreras.

En este siglo el casco antiguo va siendo rodeado por una aureola de nuevos espacios. Son los arrabales del Ejido y el de la Corredera —al sur del barrio de San Claudio—, todavía alejados del casco urbano, y los de la Serna y San Pedro, articulados por las dos carreteras que en forma de Y salen de la ciudad por el Este. Todos ellos tienen un carácter rural, tanto por su localización, rodeados por huertas y prados, como por la dedicación de la mayoría de sus habitantes.

Pero el cambio que tiene mayores implicaciones está relacionado con la llegada del ferrocarril en 1865. El ferrocarril indujo una dinamización de la ciudad que tuvo su plasmación en diversos aspectos. Ocupó al otro lado del río Bernesga una superficie considerable dedicada a talleres y dependencias de la estación, aparte de las propias vías. Dio también ocupación permanente a un volumen impor-

tante de mano de obra lo que significó una inyección a las actividades urbanas tanto terciarias como industriales. Finalmente, en las proximidades de la estación nació un nuevo barrio habitado fundamentalmente por ferroviarios.

Entre 1857 y 1910 la población de la ciudad se duplicó, pero la superficie ocupada no aumentó en la misma proporción. Aparecieron nuevos barrios, pero el casco antiguo todavía podía densificarse renovando el caserío y construyendo en los espacios libres interiores. Por eso, el crecimiento demográfico que se produjo en la segunda mitad del siglo XIX prácticamente no se reflejó en el espacio. Sin embargo, el casco antiguo alcanzó el límite de ocupación y durante el presente siglo la ciudad tiene que extenderse más allá de las murallas y sus aledaños.

A comienzos del siglo XX la ciudad no ocupaba una superficie mucho mayor que en el siglo XVIII. La parte fundamental de la misma la constituía el casco antiguo, tanto en el interior como en torno al recinto amurallado. Fuera, los espacios incorporados hasta el momento tienen como característica común su dispersión a lo largo de las vías de comunicación que parten de la ciudad vieja. También se había definido ya el eje principal de crecimiento de la ciudad: la calle Ordoño II que une la estación con el casco histórico.

LA INCORPORACION MASIVA DE NUEVOS ESPACIOS

Las bases del crecimiento.—La ciudad de León siempre ha tenido un carácter eminentemente terciario. La elección como capital de provincia primero, y la llegada del ferrocarril después acentuaron ese carácter que en ningún momento ha sido compensado por las actividades industriales. Los transportes, actividad en la que León aparece especializada desde comienzos de siglo, el comercio y las funciones administrativas reforzadas continuamente por adición e inflación burocrática (en 1941 el municipio empleaba 426 personas) dan ocupación desde los años treinta a algo más de un 60 % de la población activa, mientras la industria sólo absorbe un 20 % y, desde los años cincuenta, un 10 % la construcción.

Sobre estas actividades se asentó el crecimiento de la ciudad, tanto en el aspecto demográfico como espacial, a lo largo del presente siglo. Sin embargo, hay que tener en cuenta otros dos factores que, si bien de importancia menor, también han influido en el desarrollo de la ciudad, sobre todo en los últimos años. Se trata, por una parte, de la población no activa, jubilados en la acepción más amplia del término, que inmigran a la ciudad donde habitan generalmente en vivienda propia; por otra parte, de la demanda de pisos por personas que no viven en la ciudad, emigrantes en el extranjero, campesinos, obreros de las cuencas mineras de la provincia. En el primer caso, al crecimiento espacial se une el demográfico, mientras que en el segundo, al menos en una primera fase, sólo se da el espacial.

Entre 1900 y 1975 la población de la ciudad se duplicó tres veces: en 1930, 1950 y en 1975, pasando de 15.580 habitantes a 115.176 —117.667 en 1977—. Pero la proporción de población activa permanece estable en torno al 33 %, incluso con ligera tendencia al descenso desde 1930. Esto, unido al carácter terciario de la ciudad permite afirmar —simplificando— lo endeble de las bases del desarrollo urbano, que pueden calificarse, no por primera vez, de subdesarrolladas.

Esa impresión se acentúa si tenemos en cuenta que el crecimiento demográfico está basado en la inmigración, principalmente de origen provincial—un 66 % en 1975—, pues el crecimiento natural no basta para dar cuenta del aumento de población. Sirvan de ejemplo las cifras referentes a los últimos veinticinco años. Entre 1950 y 1975 la ciudad, con el municipio de Armunia, ganó teóricamente 78.598 habitantes. De ellos, un 30 % corresponde al crecimiento natural y el 70 % restante a la inmi-

gración. Pero, en ese mismo periodo la ciudad perdió algo más de un 30 % de la población que había ganado; no ha sido capaz, por tanto, de retener todos los habitantes que llegaban o nacían en ella. Con otras palabras, no contaba con un dinamismo económico suficiente para asegurar un empleo a todos sus habitantes.

A pesar de estas limitaciones, es decir, escaso peso de la industria en la economía de la ciudad (sólo un 21 % de la población activa), un terciario en el que los servicios públicos ocupan a un 30 % frente a un 34 % dedicado al terciario comercial y un crecimiento demográfico basado en el vaciamiento del ámbito rural, la ciudad ha crecido en población y, en consecuencia, también en superficie.

La expansión actual.—Si hasta comienzos de este siglo la superficie de la ciudad era prácticamente la misma que en siglos anteriores, evidentemente con diferencias en la densidad de ocupación del espacio urbano, a partir de esa fecha (sirva como referencia el año 1897 cuando se presentó el plano de Ensanche) se incorporaron sucesivamente nuevos espacios que hacen de la ciudad finisecular una parte muy pequeña, aunque importante, de la actual: unas diez veces menos.

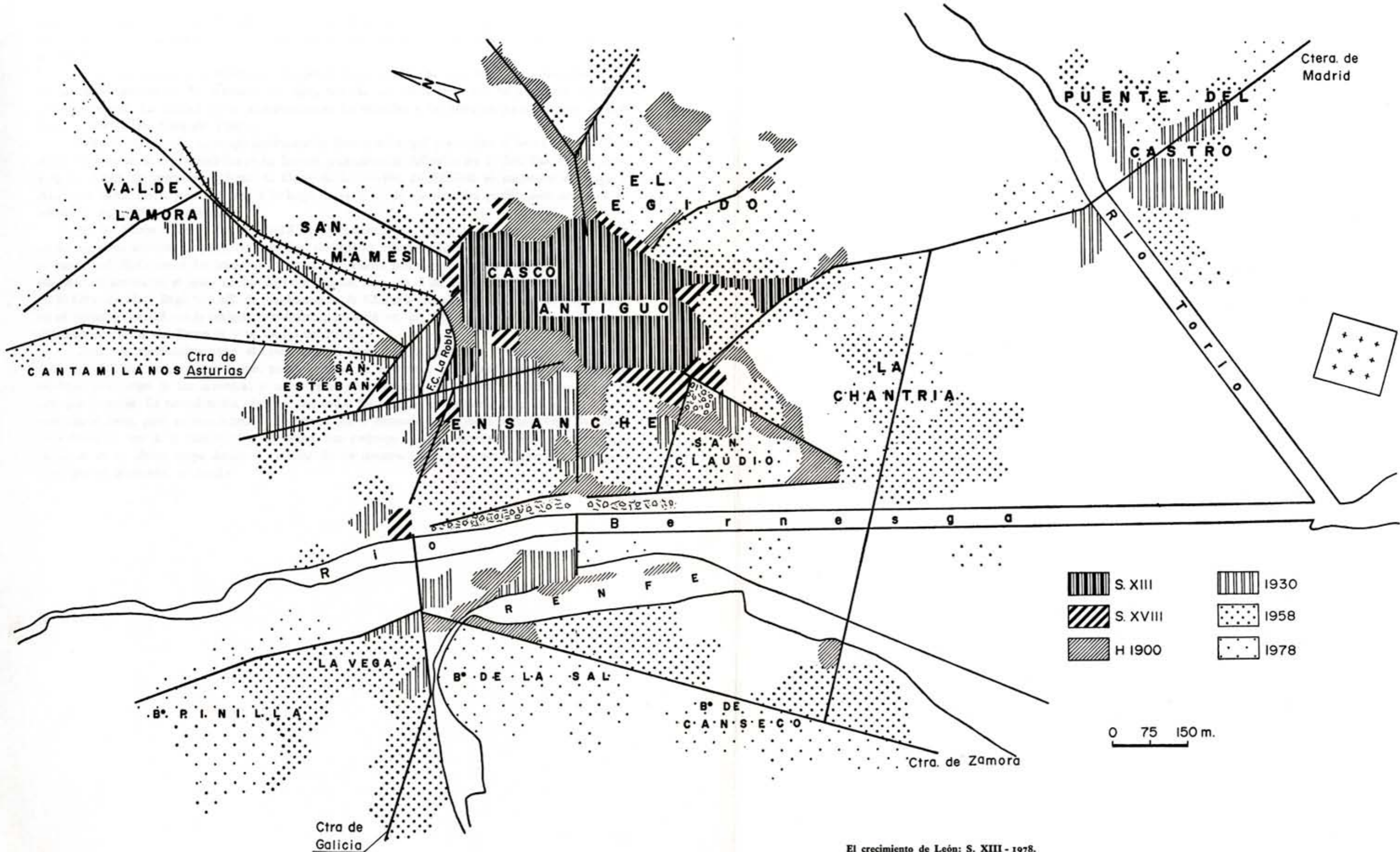
Ahora aparece un elemento nuevo en el crecimiento urbano: la planificación; primero el Ensanche, luego las parcelaciones y más tarde los Planes de Ordenación. La ocupación real del suelo está directamente relacionada con las necesidades de suelo urbano que dependen a su vez fundamentalmente del crecimiento demográfico. Por el contrario, la planificación depende de la estrategia de los propietarios del suelo, lo cual conduce a una diferenciación económica del suelo, y por tanto social, y a una dilación en su ocupación.

Por ello, si bien los tres fenómenos (planificación, crecimiento espacial y demográfico) están ligados por relaciones causales, es evidente que lo más cercano a la realidad a describir es la ocupación real del suelo. Teniendo en cuenta la planificación, la ciudad habría alcanzado su máxima extensión, es decir, la actual, a finales de la década de los cincuenta, cuando ya están definidas las zonas por donde iba a crecer posteriormente bajo las directrices del Plan de Ordenación o de las parcelaciones. Además, no hay una correspondencia exacta entre planificación y ocupación pues en unos casos la ciudad creció sin planificación previa y en otros ésta no tuvo efecto como en el Polígono de Renueva o el "fantasmal" Plan de Ordenación de 1959, ambos paralizados por eficaces intereses.

El Ensanche de la zona Oeste de la ciudad fue aprobado en 1904 y, sometido a diversas modificaciones que lo desvirtuaron, fue redactado de forma definitiva en 1935. Con una superficie de 79 Has., el doble de la del recinto amurallado, fue la primera incorporación masiva de suelo planificado. Le siguieron otras, si no tan espectaculares sí tan efectivas, pues del Ensanche, espacio burgués, quedaba excluida la clase obrera.

Se trata de las *parcelaciones* que desde el comienzo de la década del veinte (la primera es de 1918) hasta finales de los cincuenta fueron rodeando al casco antiguo y al Ensanche en una aureola de pequeñas unidades, el extrarradio, independientes y someramente articuladas por las vías de comunicación. Por su dispersión, su aparición en un largo periodo, su tamaño desigual y por su número (más de cuarenta) dan al plano actual de la ciudad un carácter desordenado e inconexo.

Ese suelo, incorporado a lo largo de un periodo amplio, no fue ocupado inmediatamente sino de forma gradual, con un ritmo acorde con el crecimiento demográfico. Así, el Ensanche hacia 1930 sólo estaba ocupado en su ángulo NO. y en torno a Ordoño II y únicamente a finales de los cincuenta puede considerarse definitivamente consolidado; más de medio siglo después de su incorporación jurídica a la ciudad. En esa fecha, años treinta, ya estaban perfilándose los barrios proletarios de San Esteban, Valdelamora, La Vega, y el del Canario en las cercanías de la estación del Fc. de La Robla. En todos ellos las parcelaciones o simplemente las carreteras fueron el punto de partida para la cons-



El crecimiento de León: S. XIII - 1978.

trucción. También en las proximidades de la estación de la RENFE se unieron nuevas construcciones, almacenes e industrias, a las ya existentes a finales de siglo, prefigurando un barrio netamente obrero.

El "casco antiguo y el Ensanche" ocupaban hacia 1940 unas 206 Has. que, comparadas con las aproximadamente 50 de comienzos de siglo, nos da un crecimiento del 70 % en la superficie urbana ocupada. La ciudad volvía definitivamente las espaldas a las murallas para atravesar el Bernesga y subir a los Altos del Duero.

Entre 1930 y 1960 se ocupó finalmente el Ensanche, surgió por entero el barrio de San Claudio y Cantamilanos y se convirtieron en barrios perfectamente definidos los de San Esteban, La Vega y el de Pinilla, de promoción oficial. Al Oeste de la estación de RENFE se construyó en 1934 la Azucarera Santa Elvira y más al Sur, a lo largo de la Ctra. de Zamora, irá perfilándose una zona de talleres y de residencia proletaria.

En los veinte últimos años la ciudad siguió creciendo en superficie y, cada vez más, también en altura, hasta alcanzar en 1975 las 490 Has. de espacio urbano consolidado. En este periodo nació el barrio del Ejido, entre los antiguos arrabales del mismo nombre y el casco antiguo, y el de San Mamés; se ampliaron el resto de los barrios: nuevas fases en el de Pinilla, la expansión a lo largo de la Ctra. de Nava llegó más allá de Valdelamora; la Chantría enlazó con el arrabal de Santa Ana, en el extremo sur del casco antiguo. Finalmente, apareció en los últimos años una nueva zona de expansión entre el río Bernesga y el Barrio de Pinilla.

Pero tan significativo como el crecimiento horizontal de la ciudad es el crecimiento en altura y la remodelación que, evidentemente, no se reflejan en el plano. Las construcciones en altura se localizan a lo largo de las carreteras y calles principales haciendo de vistosa fachada que oculta lo que queda detrás. La remodelación afecta a casi todos los barrios, sin respetar siquiera al casco antiguo (Santa Ana), pero es especialmente importante en el Ensanche, en algunas parcelaciones (la Chantría) donde se une a la construcción en altura. Sin embargo es poco importante en los barrios que surgieron en la última etapa donde el carácter de las construcciones y el de la propiedad no permite, por el momento, el derribo.