

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. VII, núm. 146(025), 1 de agosto de 2003

PLANIFICACIÓN URBANA Y VIVIENDA OBRERA EN BALAGUER (1939 – 1962). OCUPACIÓN DEL MARGEN IZQUIERDO

Aaron Gutiérrez Palomero
Universidad de Lleida

Planificación urbana y vivienda obrera en Balaguer (1939 – 1962). Ocupación del margen izquierdo (Resumen)

La urbanización del margen del río opuesto al asentamiento histórico ha resultado siempre una tarea lenta y costosa. En el caso de Balaguer la superación de esta barrera urbana también se demoró en demasía, iniciándose en el 1939 con la construcción de un nuevo puente y la posterior urbanización de una avenida que la uniera a la estación de ferrocarril, una de las pocas infraestructuras que ocupaban el margen izquierdo. Iniciándose en ese momento la planificación del ensanche. Siendo los grupos de vivienda protegida las siguientes inversiones en este margen, con la finalidad de paliar el grave problema de la vivienda.

Palabras clave: Balaguer, ensanche, planificación urbanística, vivienda protegida.

Town planning and working housing in Balaguer (1939 - 1962). Occupation of the left margin (Abstract)

The urbanization of the opposite margin of the river to the historic settlement has turned out a costly and slow task. In the case of Balaguer the beating of this urban barrier also delayed in excess, being initiated in the 1939 with the construction of a new bridge and the subsequent urbanization of an avenue that it to join with the station of railroad, one of the few infrastructures that occupied the left margin. Being initiated in that moment the planning of the widen. Being the groups of dwelling protected the following investments in this margin, with the purpose of alleviating the serious problem of the dwelling.

Key words: Balaguer, enlargement, urban development planning, protected housing.

El río Segre en la actualidad divide la ciudad de Balaguer en dos realidades muy dispares: en el margen izquierdo se encuentra el ensanche, ocupado en su mayoría por edificaciones de la segunda mitad del siglo XX, siendo esta la zona que aglutina la mayoría de la población y actividad comercial de la ciudad. El margen derecho está ocupado exclusivamente por el centro histórico, el cual se encuentra en claro proceso de degradación física y funcional, con un proceso de huida de la actividad comercial y sufriendo desde hace más de dos décadas una claro proceso de segregación social, convirtiéndose en el barrio de mayor conflictividad social de la ciudad y siendo el lugar de entrada de la población inmigrante y/o de bajas rentas. Estos factores derivan en una falta de conexión entre las dos mitades de la ciudad. Siendo la frontera del río más psicológica que real, ya que las inversiones públicas en este sentido han sido importantes, prueba de ello es que pese a que se trata de una ciudad con poco más de trece mil habitantes, dispone ya de cuatro puentes, estando ya proyectado el quinto. Pese a ello se mantiene la percepción de una ciudad dual, con dos

márgenes con dinámicas diametralmente opuestas, con una evidente falta de conciliación entre lo moderno y lo histórico, entre el ensanche y el patrimonio cultural.

En las próximas páginas se analizarán los factores que propiciaron la urbanización del margen izquierdo, centrandó nuestro punto de vista en las actuaciones de las primeras décadas del franquismo. Ya que, pese a que la construcción entre medianeras se iniciará en el cambio de siglo, ésta estará asociada a la construcción de almacenes a pie de la carretera de Lleida; y no será hasta la posguerra, asociado a la construcción de un nuevo puente, que se realizarán las actuaciones que otorgaran a este espacio un carácter residencial, condicionando así la trama urbana hoy existente.

Se analizará, en una primera parte, los planos urbanísticos que proponían la ordenación de la nueva zona de ensanche de la ciudad, para posteriormente hacer referencia a la consolidación de este espacio, en el que tuvieron un papel clave los grupos de viviendas protegidas, ya que serán las primeras conversiones importantes de uso agrícola a residencial de este espacio. De ellos se estudia sus características tipológicas y sociológicas. No se tendrá en cuenta la promoción privada, ya que en el período analizado fue prácticamente inexistente. No será hasta los finales de los sesenta que ésta tendrá un papel protagonista, siendo entonces la encargada de ocupar los grandes espacios existentes entre los grupos de vivienda mencionados.

Situación en el primer tercio del siglo XX

En los inicios del siglo XX, Balaguer contaba con más de cinco mil habitantes, pero su núcleo urbano era todavía muy reducido. Encontrándose encajado entre el altiplano del Santo Cristo y el río Segre, por lo que ocupaba poco más espacio que el antiguamente delimitado por las murallas. Esto hecho conllevó un proceso de densificación y graves problemas higiénicos, como la falta de ventilación y soleamiento. Procesos que se agravaron debido a otros dos factores: el fuerte desnivel de la zona, ya que en poco espacio –unos 200 metros- se había de salvar el desnivel existente entre el altiplano y el nivel del río, y su base económica eminentemente agraria, la cual provocaba que la mayoría de los edificios tuvieran cuadras y corrales en sus plantas bajas.

Mientras, el margen izquierdo estaba ocupado, prácticamente en su totalidad, por la huerta. Siendo la carretera de Lleida –la entrada a la ciudad por el único puente existente- y la de Vallfogona las únicas vías con alguna edificación, dominando en la primera los almacenes, pero de forma desordenada, y en la segunda las masías dispersas. La llegada del ferrocarril -Balaguer-Mollerusa- en el 1903 y la instalación de la estación en la carretera de Lleida a una distancia alejada del puente, no hizo más que reforzar el carácter industrial de esta vía. Dinámica que fue reforzada con la construcción en 1923 de una segunda estación de ferrocarril -se trataba, en este caso, de la inacabada línea Lleida - St. Girons- en una situación muy cercana a la primera. Sirva para ilustrar la percepción del margen izquierdo la memoria del proyecto de urbanización de la avenida Ángel Guimerá, del arquitecto municipal Ignacio de Villalonga –primer proyecto de urbanización moderno de Balaguer- el cual nace con el objetivo de abrir espacios para el crecimiento urbano de la ciudad, para solucionar el problema de la excesiva densificación y falta de vivienda, y en cambio descarta la posibilidad de ocupación del margen izquierdo “por su posición excéntrica y por el carácter eminentemente industrial y comercial que le otorgan las estaciones de ferrocarril”.

Como consecuencia de la construcción de la segunda estación se creará la Gran Vía Diagonal -a partir de la iniciativa particular de los propietarios de los terrenos-, camino que unirá de forma directa el puente, y por lo tanto el núcleo urbano, con la nueva estación de ferrocarril.

Así, pese a que sea un período en el que escasea la construcción de nuevas viviendas o equipamientos y de que no se perciba el margen izquierdo como apto para el uso residencial, se realizarán en éste actuaciones -la construcción de las dos estaciones de ferrocarril- que serán claves en la configuración posterior del ensanche, ya que éstas, junto al trazado de las vías, supondrán una barrera urbana difícilmente superable, delimitando, junto con la carretera a Lleida y el río Segre las fronteras del futuro espacio de expansión urbana de la ciudad.

El planeamiento urbano

Proyecto de Francesc Folguera, 1939-1940

Acabada la Guerra Civil, el Ayuntamiento de Balaguer consigue la subvención para poder construir un nuevo puente, proyecto para el cual había solicitado ayudas en varias ocasiones, pero que no se había considerado como prioritario hasta este momento, ya que no había una percepción clara de utilidad residencial del margen izquierdo. De hecho, el objetivo por el que se solicitaba la construcción del puente era la conexión más rápida entre la plaza del Mercadal centro funcional de la ciudad y la estación ya que el puente antiguo se encontraba mil metros al norte de esta. Para esta unión se proponía urbanizar una avenida -Avenida del Caudillo, actual Paseo de la Estación- desde dicho puente -Puente de la Victoria- hasta la estación de ferrocarril. Como consecuencia de estas actuaciones, se percibe por fin este espacio como la solución al problema de la vivienda de la ciudad. Por este motivo se encarga a Francesc Folguera un proyecto de Ensanche de la ciudad.

En la memoria del proyecto se hace referencia directa al problema de la excesiva densidad e insalubridad del margen derecho, así como la presentación de este espacio como una nueva oportunidad para la ciudad, casi virgen, sin vicios urbanos.

El plan abarcaba una superficie de 37 hectáreas, seleccionadas con el criterio de planificar la misma superficie en ambos lados de la Avenida del Caudillo –que uniría el puente de la Victoria con la estación del ferrocarril- pasando así a convertirse en la arteria principal del nuevo ensanche. El ensanche estaba claramente delimitado en sus costados este y oeste por las vías del ferrocarril y el río respectivamente, mientras que en su costado norte, la carretera a Lleida supondrá una barrera más que una arteria de crecimiento –de hecho esta se propone como el límite meridional de la zona de ensanche-, pero también por motivos más dudosos como la presencia en esta vía de edificación diferente a la que en el proyecto se propone para el ensanche. La zona sur es, según Folguera, la única que no presenta ninguna barrera que limite su crecimiento, proponiendo así que el criterio de delimitación sea el mantener la misma distancia respecto a la avenida central que se mantiene en el lado norte.

Sin duda, la característica más significativa de este proyecto es su propuesta de un ensanche ciudad jardín. Se subraya la importancia de “la buena ordenación y de no caer en el aprovechamiento intensivo por el desorden de la iniciativa particular, la cual ha de estar sometida a los intereses de carácter general”. La tipología constructiva propuesta para todo el ensanche era la unifamiliar, apostando generalmente por la casa doble aislada, considerando más oportuno en determinadas zonas las hileras de casa adosadas. Propuesta éstas en la carretera de Lleida, donde ya existía edificaciones de este tipo, en las zonas donde el aprovechamiento máximo de fachada podría tener interés, como en los dos ejes principales del ensanche, a las que se otorgaba una función comercial y de paseo –protegiendo de los vientos- y en zonas dedicadas a viviendas modestas. Establece para estos casos un máximo de altura, un mínimo de anchura del parcelario y un máximo de profundidad edificable, para garantizar luz y ventilación directa por al menos dos fachadas y la ventilación de los patios interiores y evitar el sobreaprovechamiento del suelo. Por lo que a las casas aisladas se refiere, establece una jerarquía, en función del tamaño y la situación dentro del ensanche. Así, establece la diferencia entre parcelación económica, parcelación con huerto familiar y villas. Las primeras se encuentran en una situación más periférica, su parcelación es relativamente pequeña y se encuentran pareadas, en el siguiente estrato se encuentra la parcelación con huerto familiar, con una parcela y edificación mayor que las anteriores y con una situación más centrada en el ensanche, pero igualmente pareadas. Éstas están destinadas a familias con más miembros o más pudientes. Por último, las villas, construcciones aisladas, con una parcela y edificación de gran tamaño y situadas en primera línea del río. A estas se les permite una edificación de mayor altura por su emplazamiento más centrado en la manzana y alejado de los viales. Todo ello cubierto de un discurso teórico populista, realzando los valores sociales, señalando que “la ciudad en su conjunto debe ser símbolo de armónica convivencia de todas las clases sociales en el seno de la ciudad y la patria”, también expresa que “se ha de huir del individualismo exagerado que ha dominado en la arquitectura pasada. No solamente por el aspecto económico sino también por solidaridad social”.

Observamos así, dos elementos fundamentales en este plan, el primero la voluntad de crear un ensanche en el que, habiendo oferta residencial para todos los estratos sociales, no haya una fuerte jerarquización. Y en segundo lugar, plantear una solución al problema de la vivienda obrera en la ciudad –habían hogares en los que convivían 2 o 3 generaciones con sus respectivas parejas-. En este caso, los conceptos vivienda obrera y ciudad jardín aparecen aparejados, enmarcado en una percepción de lo rural como modelo ideal de vida. Proponiéndose esta como la alternativa más asequible para el acceso a la vivienda de las rentas bajas y como el mecanismo idóneo de para frenar el proceso densificación del núcleo urbano.

El sector programado era de 37 hectáreas, de las cuales 6,81 se utilizarían como jardines públicos. Con la tipología constructiva propuesta, se alcanza una densidad de 150 habitantes por hectárea, por lo que sería capaz de absorber 5.500 nuevos habitantes. Folguera supone que con crecimiento demográfico del 2% anual –de los 5.000 habitantes del momento- en 25 años Balaguer incrementaría su población en 3.200 habitantes hasta alcanzar la cifra de 8.200, esos nuevos habitantes ocuparían una superficie de 28 hectáreas, destinándose las 9 restantes al traslado de población desde el margen derecho, movimiento fácilmente previsible por la menor calidad urbanística de éste y por la nueva posibilidad de tener el establo separado de la vivienda y ésta rodeada de huerto, todo ello a un precio, en teoría, asequible. Considera que el periodo que tiene que abarcar un plan urbanístico es precisamente de 25 años, por lo que, bajo las expectativas de crecimiento demográfico del momento, el ensanche propuesto se presenta como eficiente, por lo que a capacidad de absorber población se refiere.

Se propone una estructura de calles geométrica, articuladas de forma paralela a las dos grandes arterias, perpendiculares entre sí, que dividen el ensanche en cuatro partes iguales. Se muestra una cierta preocupación por un buen funcionamiento del tránsito rodado, pero existe la voluntad de no excederse en el número de calles, ni en su anchura, es por eso que las manzanas propuestas son de gran tamaño. Además, los caminos de acceso a las viviendas están separados de las calles. La orientación de las calles está encaminada a obtener el máximo soleamiento.

Para separar la zona residencial de la industrial se prevé una zonificación. En las proximidades de la estación y la línea del ferrocarril se sitúa la zona industrial en la que obligatoriamente deben situarse los edificios que puedan crear molestias por los ruidos o emanaciones, pero también por cuestiones estéticas y para disminuir el tiempo de acceso. Quedando la zona residencial obrera en contacto con la industrial y ejerciendo así, de colchón entre dos usos que, evidentemente, se repelen, como son el industrial y el residencial de rentas altas. Se propone una zona de jardines públicos y de equipamientos deportivos en el espacio delimitado por la carretera a Vallfogona de Balaguer y el río, considerando que este espacio no puede ser edificado, ya que dada su proximidad al río tienen un elevado riesgo de inundación, además de otros factores negativos, como una fuerte humedad y mayor pendiente que el resto del ensanche, es por este motivo que la propone como la zona verde y de paseo de la ciudad en su época estival.

El proyecto no fue aprobado por la Junta Provincial de Sanidad –antecedente de la Comisión Provincial de Urbanismo-. Los motivos de la negativa fueron la falta de una relación de propiedades y terrenos a expropiar, de un estudio de alcantarillado y la asignación de anchuras de calles por debajo de los 12 metros –mínimo permitido-, 9 y 5,5 metros concretamente. Fue retornado al ayuntamiento para su corrección, pero nunca se llegó a redactar de nuevo y aprobarse de forma definitiva. Pero una gran parte de sus propuestas influenciaron notablemente en el siguiente proyecto de ensanche, como en la estructura y tipología de los grupos de vivienda protegida posteriormente construidos.

La única alegación que se presentó al proyecto fue la del representante de la junta de propietarios que promocionaron la Gran Vía Diagonal, los cuales veían que con la aprobación del proyecto se suprimiría su calle. Pero debido a la no aprobación del plan y a la falta de capital para realizar intervenciones urbanísticas, este problema quedó aparcado temporalmente.

Proyecto de Ignacio de Villalonga 1945-1947, 1952-1957

Es planteado como una rectificación y ampliación del primer Plan de Ensanche de la ciudad, en este caso se hará cargo el arquitecto Ignacio de Villalonga.

En la memoria descriptiva del plan expone que cuando Folguera proyectó el primer plan no existían apenas construcciones y viales en el margen izquierdo, y que, por desgracia, esta condición ya no se da en este momento, hecho que limitará su margen de maniobra. De esta manera, se señalan como elementos clave para la guía del trazado elementos preexistentes como, el casco antiguo de la ciudad –el margen derecho-, la situación de los dos puentes, el emplazamiento de las dos estaciones de ferrocarril, la carretera a Lleida y el respeto a la urbanización ya comenzada. Pese a que la mayoría de estos elementos ya existían en el 1939, momento del plan Folguera, si que es cierto que había un menor número de construcciones, sobretodo en la carretera a Lleida y también porqué en este momento se estaba iniciando la construcción del grupo Condes de Urgel, que consumía 5,3 hectáreas en una posición central del ensanche. Ciertamente, la oportunidad del primer plan era casi utópica, pues tenía una enorme disponibilidad de suelo fácilmente urbanizable, dado su escaso desnivel y de encontrarse virgen, desde un punto de vista urbanístico –“sin vicios urbanos”, según Folguera-, dada la inexistencia de construcciones o caminos importantes que marcaran uno u otro vial de forma forzosa.

El espacio tratado es similar al del anterior plano, para el ensanche propiamente dicho. Incluyendo una novedad, por lo que ha suelo urbanizable se refiere, la inclusión de dos zonas de reserva –equivaldrían a suelo urbanizable no programado-, una al nordeste de la carretera a Lleida, la cual estaría destinada a construcción de viviendas para los “obreros del campo”, vivienda obrera ruralista, de baja densidad, propuesta similar a la del anterior proyecto, y el otro polígono estaría destinado a uso industrial, situándose al este de la estación de ferrocarril y hasta llegar a la acequia del Conde, límite municipal. Siendo esta una posibilidad muy coherente encontrándose este espacio delimitado por las dos estaciones de ferrocarril y por la carretera a Lleida –principal vía de entrada y salida a Balaguer-. Es decir, para ambos casos propone el salto de las vías de ferrocarril, como posibilidad en caso de saturación del ensanche propiamente dicho o de incompatibilidad de usos del suelo.

El ensanche planificado suponía una superficie de 35,2 hectáreas, 1,8 menos que el anterior, de las cuales 6 estarían destinadas a zonas verdes, 9,2 a viales y 16 a viviendas. Dimensiones que podían verse aumentadas con las zonas de reserva, que constaban de 35 hectáreas la de uso residencial y 19 la de uso industrial. Villalonga parte de la premisa de que cada habitante ocupa 50 metros cuadrados, por lo que este ensanche daría cabida a 3.200 nuevos residentes, que sería el aumento que tendría la ciudad en los siguientes cien años de mantenerse el ritmo de crecimiento demográfico del momento.

Por lo que a la trama urbana se refiere, destaca que actualmente gira entorno de la Avenida del Caudillo y la calle Barcelona, por lo que propone una estructura articulada entorno a estas calles, otorgándole a las demás calles una anchura de entre 6 y 9 metros y una situación paralela respecto las dos principales anteriormente señaladas, dando como resultado así una trama urbana geométrica.

Por lo que al tránsito se refiere, se da un giro respecto la posición del anterior plano de ensanche, ya que en este se pretende dar prioridad al tránsito rodado respecto el peatonal, lo que deriva en un menor tamaño de las manzanas y un número más elevado de calles. Por este motivo se proyecta también una gran plaza en el cruce entre la carretera a Lleida y la vía del ferrocarril de La Pobla de Segur. Desde ella se podría acceder a dos calles de 15 metros de anchura -Avenida del Caudillo y carretera de Lleida-, que en dirección perpendicular al río, permiten un rápido acceso a cualquiera de los dos puentes. Accesos que se complementan con la urbanización de la Gran Vía Diagonal -bajo un nombre más discreto y de acorde con sus dimensiones definitivas: calle santo Cristo- debido a que representa la unión más directa entre la estación y el puente antiguo, del cual parte la carretera hacia el norte de la comarca, con la intención de que las mercancías provenientes del norte de la comarca pudieran llegar a la estación de una forma más rápida. Pero también porqué ya se encontraba, en lo que aquel momento era un camino, alguna edificación que forzaba dicha

dirección. En el plan de Folguera no se contemplaba la existencia de esta calle por su desencaje con las direcciones de la trama geométrica y porqué no presentaba ningún servicio urbanístico ni edificación consolidada. Hecho que costó al ayuntamiento un larga pugna legal con la junta de propietarios de la calle, que defendía su urbanización, amparándose en un permiso concedido por el ayuntamiento en 1920. Y pese a que fuera urbanizada, la disputa continuó, ya que el trazado no se ajustaba al propuesto inicialmente.

El proyecto no fue aprobado por la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, por lo que se retornó al ayuntamiento para su corrección. El nuevo proyecto fue aceptado en 1952. Incluyendo en 1957 ampliaciones del suelo urbanizable en el costado sur, y en 1962 en el costado norte, superando así, la barrera de la carretera de Lleida. Estas ampliaciones responden al crecimiento demográfico del momento y a la expectativa de que este se multiplique, debido a que se habían realizado dos importantes inversiones, como fueron la construcción del canal de Balaguer y la aprobación de un Plan Municipal de Industrialización que desembocó en la construcción de la papelera INPCASA en 1956, industria enseña de la ciudad hasta 1993, año en que cerró sus puertas.

El ayuntamiento preveía que la puesta en riego de los secanos por el canal produjera un aumento demográfico de unos 4.000 habitantes, ascendiendo en 5.000 más la previsión de crecimiento demográfico en caso de alcanzar el completo desarrollo del plan de industrialización. Esto suponía una necesidad de construir entre 600 y 700 viviendas para agricultores y 1.000 más para obreros de la industria, según el ayuntamiento. Se señalaba también que ya no hay posibilidad de continuar el sistema de ciudad jardín, ni en el ensanche ni en sus ampliaciones, y evitar así un excesivo consumo de suelo y favorecer una estructura más compacta de la ciudad, para evitar el encarecimiento del abastecimiento de los servicios municipales. De esta manera, se propone que las mil nuevas viviendas que serían necesarias para trabajadores de la industria se realizaran en edificación en bloque, resolviendo el problema de la vivienda con la mayor altura de los edificios. Para las 700 viviendas destinadas a agricultores necesarias con la construcción del canal, se mantendrá la unifamiliar con amplio terreno, por las necesidades de almacenar productos y maquinaria de sus residentes. El emplazamiento de estas se prevé, en una nueva zona de ensanche de 150 hectáreas en la zona beneficiaria del canal, al oeste de la ciudad.

Pese a que se señala la imposibilidad de seguir con el modelo de ciudad jardín iniciado por el plan de ensanche de 1939, no se estipulan las características del parcelario y de la edificación exigidas -altura, profundidad y densidad máximas, número de plantas, etc.-, por lo que éstas quedaran sujetas a las estipuladas en cada proyecto de obra. De hecho, el plan se aprueba con anterioridad a la ley de suelo del 1956, por lo que no se adapta a ella, siendo un plan de alineaciones y no un plan de ordenación .

Grupos de vivienda obrera

Las viviendas de promoción pública serán las primeras viviendas construidas en el ensanche –evidentemente, sin tener en cuenta las masías dispersas, que eran muy anteriores, ya que este había sido tradicionalmente la zona de huerta de los habitantes del margen derecho-. La planificación de este tipo de grupos tuvo su arranque en la construcción del nuevo puente, que comunicará este espacio con la ciudad antigua, brindando a esta de un nuevo espacio de expansión urbana.

Formaron grupos de un centenar de viviendas, por lo que el consumo de espacio y la huella que han dejado en el ensanche ha sido importante. Tendrán un papel clave en la conversión del uso eminentemente agrario en residencial de este espacio, pese a ello, estarán durante décadas, por su situación alejada entre sí y de la ciudad consolidada, rodeados de huerta, siendo en este período la frontera entre campo y ciudad muy difusa.

Fueron importantísimos en la estructuración futura de la trama urbana del ensanche, por ser los pioneros en su ocupación, ya que la iniciativa privada no aparecerá en el ensanche hasta finales de los sesenta, impulsada por el crecimiento demográfico de la ciudad, el aumento de la demanda de nueva vivienda y por el estado más consolidado del ensanche. La iniciativa privada aparece en el

momento que estaban acabados todos los grupos de vivienda pública, se había demolido la estación de ferrocarril de vía estrecha y sus vías (1951), estaba instalada la industria económicamente más importante de la historia de la ciudad, la papelera INPACSA (1956), se habían realizado mejoras urbanísticas como la construcción de un muro al margen derecho del río, separando así la zona ajardinada del río de la zona urbana o la urbanización definitiva de la Avenida del Caudillo (1967, Mariano Gomá) y se habían construido equipamientos importantes como el Instituto Laboral (1953) o el estadio municipal de fútbol, utilizando los terrenos de la demolida estación (1951).

Grupo Condes de Urgel

Fue la primera actuación en el nuevo ensanche. Fue aprobado y subvencionado por el INV (Instituto Nacional de la Vivienda) en 1941, acogándose a la Ley de Viviendas Protegidas del año 1939. Planificado por el arquitecto Manuel Cases Lamolla, subdelegado del INV en la provincia de Lleida, se iniciará en 1945 culminándose en 6 años. Planifica un grupo de 100 viviendas -finalmente se quedará en 98- de tipo unifamiliar y, en su mayoría, pareadas. Se establecen 4 tipologías, dos de planta baja, tipo A y B, y dos más de planta baja y piso, tipo C y D, presentado todas ellas una carácter claramente ruralista, estando rodeadas de huerto y espacio para cuadras y/o corrales

De esta tipología constructiva se deriva un uso extensivo del suelo, ocupando el total del grupo 52.875 m². Pero su localización, en el momento de su construcción, es bastante periférica, ya que pese a encontrarse situado junto a la futura avenida principal del ensanche -la Avenida del Caudillo- se encuentra alejado del nuevo puente, por lo que hasta acceder al puente y llegar al centro de la ciudad -plaza del Mercadal- se tenían que recorrer abundantes parcelas de huerta. Se entiende que el precio del suelo resultó más barato en esta situación, más alejada del núcleo urbano. Convirtiéndose además en una hábil maniobra especulativa, al aumentar el valor del suelo comprendido entre los grupos y el núcleo urbano consolidado, siendo este espacio aún más atractivo para el uso residencial, al tratarse de la fachada hidrográfica.

Presenta una estructura de calles concéntricas, articuladas entorno de una plaza central, en la cual convergen todas ellas, dando como resultado una curiosa trama en forma de estrella. Esta trama no se corresponde a la proyectada en el plan de ensanche de Folguera. Pero este no tenía ninguna autoridad jurídica, ya que no había estado aprobado. Por lo que a la estructura parcelaria y tipología constructiva se refiere, sí que se manifiesta la influencia del plan, ya que también se proponen una estructura parcelaria relativamente pequeña y se tiene como construcción tipo la casa unifamiliar pareada, rodeada de un huerto[1], además su emplazamiento coincide con el señalado en el plan como destinado a vivienda obrera. La única salvedad, por lo que a tipología se refiere, es que rompe con la voluntad del plan de utilizar la fachada única en la primera línea de la avenida.

La voluntad e ideología del proyecto es continuista con la del citado plan, ya que se fija como objetivo abastecer a la ciudad de vivienda obrera y que esta disponga de unas condiciones de densidad y salubridad mejores que las ofrecidas en el margen derecho. En él no se señalan niveles de renta o estratos sociales para la adjudicación de una tipología u otra de las cuatro propuestas, solamente se señala como criterio de asignación el número de hijos -para decidir el tamaño de la vivienda- y como elementos de priorización para la adjudicación ser excombatiente, ex cautivo o mutilado de la guerra civil. Pese a ello, el tipo de construcción -vivienda y huerto relativamente grandes- encarecerá los precios finales, haciendo que no sean accesibles para las clases bajas y creando una jerarquización en las tipologías no asociada a la estructura familiar, sino al nivel de ingresos. Es por ello que no fue útil para alojar a los primeros inmigrantes y generalmente fueron adquiridas por vecinos del margen derecho que cambiaron su residencia.

Grupo Virgen del Milagro

Pese a los problemas expuestos, hubo un importante número de solicitudes de adjudicación de viviendas del grupo Condes de Urgel que no fueron atendidas. Esto motivó la planificación de este nuevo grupo. De hecho, en la memoria del proyecto se cita que no es más que una ampliación en 60

viviendas del grupo de 98. La solicitud de subvención del INV se formuló en 1951, inmediatamente después de terminarse y adjudicarse las viviendas del otro grupo.

Su situación en el ensanche era bastante alejada del anterior grupo -pese ser considerado como una ampliación- quedando separadas entre sí por la Avenida del Caudillo y numerosas parcelas dedicadas a la huerta.

La tipología constructiva utilizada será la correspondiente al tipo C del grupo Condes de Urgel, es decir, unifamiliares de dos plantas pareadas, con jardín a ambos lados de la vivienda. De ello se derivó que sus residentes fuesen, de nuevo, clase media, y en este caso media-alta, ya que no se apostó por el tipo A y B, que resultaban menos costosos, y que, en el caso de Condes de Urgel, habían permitido el acceso a ellas de algún obrero.

En este caso, su trama se ajusta a la señalada por el planeamiento de Villalonga, ya que su construcción será posterior a este, estando así el grupo dispuesto a lo largo de dos calles principales atravesadas por una de menor rango en una estructura geométrica y en total coordinación con el resto de trama del ensanche. Esta trama condiciona una disposición alineada de las viviendas por lo que el consumo de espacio es considerablemente menor que en el grupo Condes de Urgel, ya que en este la disposición de las viviendas era más dispersa al no estar alienadas en una sola pareja de viales, sino en un sistema concéntrico de calles de rango menor. Por esto este utiliza 18.276 m², de los cuales 11.448 serán destinados a parcelación para 60 viviendas y 6.328 a viales, mientras que en el caso anterior se ocuparon 52.875m².

La construcción de estos dos grupos sirvió para solucionar, o, al menos, iniciar el camino a ello, el problema de la excesiva densidad de población del margen derecho, permitiendo a algunos residentes de esa zona cambiar su residencia al margen opuesto. Pero no solucionó el problema del acceso a la vivienda de las familias más modestas. Evidentemente, debido a su precio y a que la tipología más modesta (tipo A) era la menos utilizada en el grupo Condes de Urgel –solamente 13- y ya no utilizada en el caso de Virgen del Milagro. De aquí la necesidad de proyectar nuevos grupos de vivienda protegida, pero con un perfil más modesto. Lo cual derivará en un cambio de la tipología utilizada, para un mayor aprovechamiento del suelo. Así, la planificación de los dos siguientes grupos abandonará la unifamiliar pareada para dejar paso a la adosada. Eliminando de esta manera el espacio libre entre viviendas, el jardín, la distancia de éstas respecto el vial y reduciendo enormemente los metros cuadrados de las mismas.

El problema de la vivienda en la posguerra desembocó en el barraquismo. Llegando a consolidarse un barrio de más de veinte barracas de autoconstrucción, alejadas del núcleo urbano, situadas en un barranco situado al margen derecho, detrás del monte donde se encuentra la iglesia de Santa María – barrera topográfica insalvable que impide el continuo urbano-.

En 1952 se decide derrocar las barracas y recolocar sus habitantes en un grupo de viviendas, grupo Santa María, el precio de las cuales sea lo suficiente bajo para permitir su acceso. Reconvirtiendo en zona verde el espacio ocupado por las barracas.

El grupo consta de 40 viviendas, unifamiliares adosadas, de una sola planta y de tamaño muy reducido. Se encuentran alineadas al vial por lo que no tienen ningún jardín o huerto, excepto un patio cerrado en la parte posterior de la vivienda. Sus destinatarios serán las personas desalojadas de las barracas y inmigrantes del resto de España, todos ellos de clases mucho más modestas que las que ocuparon los grupos vistos anteriormente. Debido al bajo presupuesto de la obra y al corto tiempo de ejecución, las viviendas resultantes fueron de muy mala calidad. En principio, el grupo tenía que ser de promoción directa del ayuntamiento[2], pero un promotor local se hizo cargo de las obras.

Su emplazamiento es sumamente periférico. Situado en el margen derecho[3], detrás del monte de Santa María, cerca de donde anteriormente se encontraban las barraca. Resultando el precio del suelo mucho más barato, ya que está alejado de la plana aluvial, siendo zona de secano, poco productivo y totalmente incomunicado con en núcleo urbano. Sirva como ejemplo de su condición y

percepción de entidad aislada del resto de ciudad, el hecho que, debido a su emplazamiento detrás del monte, no es posible desde este punto ver la ciudad y viceversa.

Grupo Santo Domingo

Para la construcción de este grupo se realizaron dos proyectos, primero, Manuel Cases Lamolla en 1953 propuso un grupo de 100 viviendas y posteriormente, en 1960 Mariano Gomá uno de 105, pero ninguno de ellos cristalizó. Constituyéndose finalmente un grupo de 6 viviendas unifamiliares adosadas en una única línea.

Estaba situado en la ampliación norte del ensanche de Villalonga. Por lo que se ajusta a las necesidades de aumento de producción de vivienda obrera, con un consumo de espacio menor que el de anteriores grupos. Fue el primer grupo propuesto al norte de la carretera a Lleida, la cual había sido un límite –más perceptivo que físico- del ensanche.

En la memoria del proyecto, Gomá señala las necesidades de construcción de este tipo de vivienda de forma extremadamente urgente, hace referencia sobretodo al mal estado de conservación del centro histórico y la gran demanda de viviendas de calidad ligeramente superior a las del grupo Santa María.

Con la utilización de la adosada sin jardín se reduce el consumo de suelo y el coste de construcción, pese a ello la propuesta será menos densa que la del grupo Santa María, ya que en este caso no se encuentran alineados a dos viales paralelos, sino que los edificios se encuentran centrados en la manzana, delimitando así un espacio de uso colectivo para el grupo en el que sí se proyecta el uso de ajardinado. Pese a esta estructura, el grupo está delimitado por dos vías y atravesado por una más, por lo que su articulación con el resto del ensanche no se ve limitada por esta distribución.

El grupo tenía que ser de viviendas de renta limitada y estar subvencionado por el INV, pero acabó siendo el ayuntamiento el único promotor, hecho que causó -por falta de recursos- que el grupo se quedará finalmente en solo 6 viviendas, quedando muchas solicitudes de adjudicación sin satisfacer.

Debido al desfase temporal entre el primer proyecto (1951) y el definitivo (1960) y el cambio de arquitecto, las diferencias en el estilo de ambos son notables. Así mientras el proyecto de Cases Lamolla es todavía ruralista, el de Gomá es claramente más racionalista.

Grupo Santo Cristo

Siguiendo la senda de la reducción del coste final, a través de la rebaja de consumo de suelo aumentando el aprovechamiento, en el siguiente grupo construido se utilizará ya la edificación en bloque. Promovido por la Obra Sindical del Hogar[4], y planificado por el arquitecto J. Antonio Sanchís Rodríguez[5], constará de dos bloques de planta baja –de uso de residencial- más tres pisos. Permitiendo así realizar 72 viviendas en 1.957 m² (ver figura 11). Al tratarse de dos bloques aislados ocupando una misma manzana, generan entorno de ambos un espacio público-privado que será utilizado como jardín y lugar de relaciones sociales de la comunidad. Elementos como este y el estilo arquitectónico le siguen otorgando al grupo, pese a ser edificación en bloque, un cierto carácter ruralista.

Se optó por dos tipos de pisos, ambos de muy reducidas dimensiones, 28 de ellos constaban de 44 m² y 44 más de 49,78 m². Además se utilizó para su construcción materiales de ínfima calidad –al igual que en grupo Santa María- originado graves problemas de mala habitabilidad, que han acabado forzando su demolición por luminosis en 1996.

Por supuesto, este grupo estaba destinado a las clases más humildes de la ciudad; prácticamente la totalidad de sus habitantes eran inmigrantes con muy pocos recursos económicos.

Conclusiones

Se ha descrito dos momentos fundamentales en la historia urbana de Balaguer: la llegada del ferrocarril –construcción de la estación en el margen izquierdo- y la construcción de un nuevo puente. Ambos hechos se encuentran en la base del salto definitivo de la ciudad a su margen más

óptimo desde el punto de vista urbanístico, por su nulo desnivel, mayor disponibilidad de suelo y por su más rápida comunicación con los demás núcleos de la Plana de Lleida. Generando un progresivo abandono del margen derecho, con un emplazamiento elevado y tortuoso, respondiendo a lógicas defensivas de emplazamiento ya hace siglos superadas.

El plan de ensanche de Folguera es, sin duda, un proyecto digno de analizar en más profundidad, ya que, pese a que no se aprobara, resulta un proyecto muy interesante de propuesta de ciudad jardín.

Los dos planes de ensanche analizados han dejado una importante huella en la configuración posterior del ensanche. Así, del plan de Folguera, pese a que no se aprobara, se urbanizaron las dos avenidas, perpendiculares entre si, que proponía como principales articuladoras del ensanche, dividiéndolo en cuatro partes, y que hoy son el centro neurálgico de la ciudad. El sistema de calles perpendiculares a estas que proyectaba ha sido recuperado en muchos casos, siendo la trama actual parecida a la que en este plan se proponía, pero con más metros cuadrados destinados a vial. Su propuesta de zoning, aunque no aplicada de forma inmediata, si que influyó a las posteriores actuaciones urbanísticas, así el futuro Plan Municipal de Industrialización consideró como zona industrial la que en este plan se señalaba – al este de las vías del ferrocarril- y en la zona próxima al río que señalaba como zona de jardines y campo de deportes, se encuentra hoy una importante zona verde, parque infantil y instalaciones deportivas. Por lo que a su proyecto de ciudad jardín se refiere, tubo una importante influencia en los primeros grupos de vivienda del margen izquierdo, ya que pese a que la trama no coincidiera, la filosofía de los grupos era la misma del plan.

La herencia del plan Villalonga también es basta. Marcó la transición en la tipología constructiva, de la unifamiliar hacia la edificación en bloque. Marcaba la obertura de la mayoría de las calles hoy existentes en el ensanche y recuperó la única vía diagonal del ensanche. Las zonas de reserva que señalaba hoy están ocupadas por los usos que en el plan se asignaban, industrial en el este de las vías del ferrocarril y residencial de baja densidad en el noreste de la carretera a Lleida.

Se puede entender el período analizado, 1939 – 1962, como el período de consolidación del ensanche, pero también como el de transición de la unifamiliar a la edificación en bloque. En la explicación causal de este proceso se pueden asociar factores locales, como el cambio de la base económica de la ciudad, el tamaño del ensanche y factores estructurales, como los avances técnicos o cambios en la concepción de la vivienda obrera.

Sin duda, la diversificación de la base económica de la ciudad es un factor explicativo, tanto del aumento demográfico, como del abandono de la unifamiliar como modelo constructivo. Cuando Folguera redactó el primer plan de ensanche, Balaguer era una ciudad eminentemente agraria, en la cual el problema era la necesidad de espacio para la construcción de viviendas de tipo rural, con huerto y cuadras y corrales más separados de la vivienda. La voluntad del plan era descongestionar el centro histórico, reducir la densidad de población de la ciudad y que las nuevas viviendas fueran asequibles, para permitir el acceso a ellas de toda la población que lo necesitara; el problema no era la necesidad de ordenar un crecimiento demográfico importante, ya que no existía la percepción de que este se diera, por lo que el uso extensivo de suelo urbano que este plan pretendía no resultaba inconveniente alguno. A mediados de los cincuenta, con la redacción del Plan Municipal de Industrialización y con el proyecto de construcción del canal de Balaguer, estas perspectivas se ven desfasadas. Si bien el segundo servirá para aumentar la productividad de la agricultura, el primero tiene como objetivo diversificar la actividad económica del núcleo -que en aquellos momentos disponía de un 5% de población dedicada a la industria-. Si a este desarrollo de las actividades productivas, se le suma el inicio de la masiva llegada de inmigrantes del resto de estado español, se obtiene la perspectiva de punto de inflexión en la dinámica de crecimiento demográfico de la ciudad. Se prevé que estas dos actuaciones atraerán hacia la ciudad 9.000 nuevos residentes. Por lo que el modelo de vivienda ya no podía seguir siendo la unifamiliar, tenía que ser substituida por el bloque de pisos, ya que para albergar este contingente de población el consumo de suelo sería muy elevado, encareciendo en sobremanera los costes de urbanización.

La capacidad técnica y recursos para ejecutar cada proyecto también es un factor explicativo del uso

de la unifamiliar. Las limitaciones económicas de los presupuestos hacen que no se disponga de capacidad para invertir en técnicas más costosas, las cuales permitirían unos cimientos, estructuras y vigas más sólidos, que permitan una edificación en mayor altura. De hecho, la evolución de la vivienda pública en España sigue este mismo camino desde la “casa barata” en áreas de desarrollo de baja densidad, hasta el bloque en altura.

Por lo que a factores ideológicos se refiere, es importante el cambio de concepción e ideas sobre la vivienda obrera por parte del régimen franquista. En las primeras décadas de la dictadura influyeron las ideas falangistas de lo rural como modo de vida ideal y de igualdad social. Por otra parte, se prolongan en el tiempo el modelo definido por la Ley de Casas Baratas de los años veinte que asocia frecuentemente vivienda obrera y vivienda unifamiliar. El plan de Folguera es una buena ilustración de esto, ya que asocia la ciudad jardín, con un estilo de vida rural y con solidaridad social. Esta visión se irá alterando, sobretodo como consecuencia de los fuertes proceso de migración campo-ciudad, por lo que el modelo de vivienda obrera irá derivando hacia el bloque de pisos, teniendo en las adosadas y los bloques de la OSH como eslabón intermedio entre las casas baratas y las torres de pisos que proliferaron en los años sesenta en las periferias urbanas.

Estos factores también se ven reflejados en la evolución de la tipología constructiva de los grupos de vivienda obrera. Realizando estos una transición de la unifamiliar hacia la edificación en bloque, para reducir así el consumo de suelo de ensanche. Así, mientras el primer grupo construido, Condes de Urgel (1945), será el menos denso, formado por unifamiliares divididas en dos viviendas y con una trama muy esponjada, el segundo, Virgen del milagro (1951), mantiene la vivienda pareada pero con una utilización más densa del espacio, reduciendo la superficie dedicada a vial. Santo Domingo (1953), aunque inconcluso, se construye como un grupo de casas en hilera o adosadas siguiendo el trazado del ensanche y el cuarto grupo del margen izquierdo, Santo Cristo (1954), ya se utilizó la construcción en bloque. Pero este no era aún las torres con una decena de plantas, sino más bien un modelo intermedio, una evolución hacia el bloque, pero todavía sin ascensor y con presencia de elementos ruralistas en su estilo arquitectónico, estos hechos también se pueden atribuir a la peculiaridad constructiva de la Obra Sindical del Hogar. Esta transición hacia una construcción en mayor densidad, lleva asociada también una necesidad de producción de vivienda cada vez más barata. Así, mientras que los dos primeros grupos fueron utilizados para el traslado de clases medias del margen derecho al izquierdo, los siguientes grupos tendrán el objetivo de paliar el problema de la vivienda obrera en la ciudad y absorber el crecimiento demográfico de la ciudad basado en la llegada de inmigrantes obreros, de bajas rentas. De forma paralela a la construcción de los primeros grupos, debido al elevado coste de las viviendas de estos, apareció el problema del barraquismo. Los siguientes grupos tuvieron una calidad de la edificación y unos costes mucho menores, para permitir el acceso a ellos de las familias más modestas.

Cuadro 1. Resumen de las características de los grupos

<i>Grupo</i>	<i>Nº viviendas</i>	<i>Presupuesto(ptas)*</i>	<i>Mensualidad (ptas)</i>	<i>Tipología</i>	<i>Promotor</i>
Condes de Urgel	98	6.288.889	80 -150	Unifamiliar	INV
Virgen del Milagro	60	7.192.802	250	Unifamiliar	INV
Santa María	40	700.000	125	Adosada	Ayunt.**
Santo Domingo ***	100	6.054.486	-	Adosada	INV

Santo Cristo	72	-	90	Bloque	OSH
--------------	----	---	----	--------	-----

* en pesetas corrientes, por lo que si se tiene en cuenta la inflación las diferencias serían mayores

** finalmente ejecutado por un particular

*** no ejecutado

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de los respectivos proyectos y de *5 años de labor*

Notas

[1] Tanto en el Plan de Ensanche Folguera, como en el grupo Condes de Urgel no se hace referencia a edificación con jardín, sino con huerto. Lo cual ilustra el carácter ruralista de ambos proyectos.

[2] Para la ejecución de este grupo y gestión de los demás se creó el Instituto Municipal de la Vivienda.

[3] Pese a que no se encuentra en la zona estudiada –margen izquierdo- se ha considerado oportuno su mención, ya que sirve para probar la dificultad de acceso de las familias de rentas más bajas a los primeros grupos de vivienda protegida.

[4] La tipología constructiva, la relación con el núcleo consolidado y el legado paisagístico de la OSH en municipios catalanes son estudiados con mayor detalle en un proyecto de investigación dirigido por J. Vilagrasa.

[5] Arquitecto provincial de la OSH en todo el período.

Bibliografía

BARREIRO PEREIRA, P. *Casas Baratas. La vivienda social en Madrid, 1900 1939*. Madrid: COAM 1992..

BERNAL, B. *Las casas baratas en Burgos*, Burgos: Dossols 2001.

BLAT, J. *Vivienda obrera y crecimiento urbano: (Valencia 1853-1936)*, Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme, Transports y Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000.

CASTILLO ROMÓN, M. *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo de un debate: España, 1850 – 1920*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 2001

COTORRUELO, A. *La política económica de la vivienda en España*, Madrid: C.S.I.C, 1960.

DOMINGO, M. *Reforma social y vivienda obrera: 1911 –1936: los límites de la legislación sobre casas baratas en Cataluña y el País Vasco: Sabadell, Terrassa, Barakaldo y Portugaleta*, Girona, inédito trabajo dirigido por Àngel Duarte Montserrat, 1998.

GARCIA CASTRO DE LA PEÑA, T. Barrios barceloneses de la dictadura de Primo de Rivera, *Revista Geográfica*, VIII, 1-2: 77-97, 1974

HOWARD, E. Las ciudades-jardín del mañana [1902]. En AYMONINO, C. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

MASSANA, C. *Indústria, ciutat i propietat. Política econòmica i política urbana a l'àrea de Barcelona (1901-1939)*. Barcelona: Curial, 1985.

MONTOLIU, C. *La ciudad jardín*. Barcelona: Publicacions de la Societat Cívica de la Ciutat Jardí, 1912.

MONTOLIU, C. (1913) *Las modernas ciudades y sus problemas*. Barcelona: Publicacions de la Societat Cívica de Ciutat Jardí, 1913.

OYON, J. L. (ed.) *Vida obrera en la Barcelona de entreguerras*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

VALENZUELA, M. Ciudad y gestión municipal: la política de viviendas del Ayuntamiento de Madrid (1868-1978). *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XV: 327-71, 1978.

VALENZUELA, M. Las sociedades constructoras benéficas, una respuesta al problema de la vivienda obrera. Su incidencia en la configuración de la periferia madrileña (1875-1921). *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XX:63-96, 1983.

VILAGRASA IBARZ, J.: La obra sindical del hogar (1942 – 1975) y la Cataluña rural. En *Professor Joan Vilà Valentí: el seu mestratge en la geografia universitària*. Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona, 1999.

VV.AA. *Las colonias de viviendas en Madrid 1915 – 1935*. Madrid: Cátedra de Historia del Urbanismo, ETSA, 1982.

VV.AA. *Barcelona. Les cases Barates*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999.

VV.AA. *5 años de labor. Memoria de la gestión municipal. 1951 – 1956*. Lleida: Aris, 1957.

Fuentes

Arxiu Municipal de Balaguer:

Proyecto de urbanización de la Avenida Àngel Guimerà, 1920 y 1927

Proyecto de urbanización de la Gran Vía Diagonal, 1923

Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Balaguer de Francesc Folguera, 1939

Memoria de la Gestión Municipal, 1939

Memoria de la Gestión Municipal, 1940 –1945

Expediente de construcción del Grupo Condes de Urgel, 1940 –1945

Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Balaguer de Ignacio de Villalonga , 1945 y 1952

Expediente de construcción del Grupo Virgen del Milagro, 1951

Revista local *Acción* nº 139 (mayo 1952), 142 (agosto 1952) y 145 (noviembre 1952)

Memoria de la Gestión Municipal, 1951 - 1956

Expediente de construcción del Grupo Santo Domingo: 100 viviendas, 1953- 1959, 105 viviendas, 1960 y 6 viviendas, 1959 –1964

Expediente de ampliación sur del proyecto de Ignacio de Villalonga, 1957

Expediente de ampliación norte y sur del proyecto de Ignacio de Villalonga, 1962

Expediente de delimitación de zona urbana de “Davant Balaguer”, 1960 –1962

Son también la fuente de todas las figuras adjuntadas, excepto en las que señale lo contrario.

© Copyright Aaron Gutiérrez Palomero, 2003

© Copyright *Scripta Nova*, 2003

Ficha bibliográfica:

GUTIÉRREZ, A. Planificación urbana y vivienda obrera en Balaguer (1939 – 1962). Ocupación del margen izquierdo. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(025).

<[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(025\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(025).htm)> [ISSN: 1138-9788]