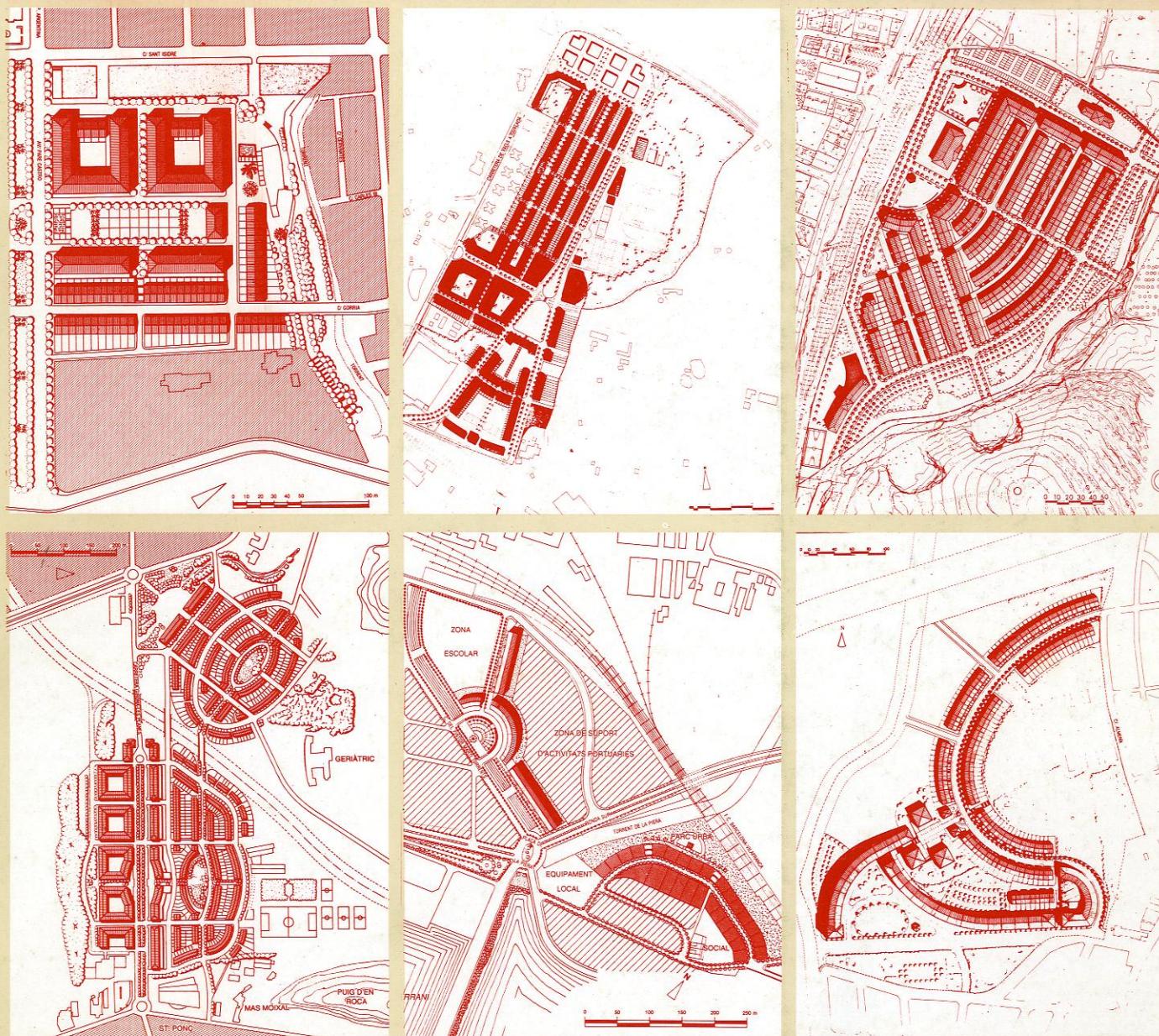


urbanismo

COAM



REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID

Los planes urbanísticos de escala intermedia

Nº 5 SEPTIEMBRE 1988

DIRECCION
Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Aval

EDITOR
Abel Enguita

PRODUCCION Y DISEÑO
Carlos Aldeanueva

ASESORAMIENTO PERIODISTICO
Alfonso Tulla

TRADUCCIONES Y ADMINISTRACION
Gloria Hernando

DISTRIBUCION Y SUSCRIPCIONES
Carmen Sansierra

DOCUMENTACION
Carmen Garrigues

CONTABILIDAD
J. Miguel Ramírez

PUBLICIDAD
Santiago del Valle
Margarita Caillemer

COLABORADORES
Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales
Joaquín Clusa
Alfonso Esteban
Javier Russiñés
Miguel Durbán
José Clavero
César Cañedo-Argüelles
Manuel Valenzuela
Luciano Sánchez

FOTOGRAFIA
Salvador Rivera

DISTRIBUCION
Barquillo 12, 5.^a planta. 28004 Madrid
Teléf. 521 82 00. Ext. 220/221

IMPRESION
Técnicas Gráficas FORMA, S. A.
Rufino González, 14. 28037 Madrid

ISSN: 0213 - 9391
Depósito Legal: M-18.152-1988
Precio del ejemplar (IVA incluido) 1.500 ptas.
Suscripción anual 1988.
España 4.500 ptas. (IVA incluido)
Extranjero 6.000 ptas.

COLEGIADOS Y SUSCRIPTORES:
La revista se envía por correo.
Las reclamaciones caducan a los seis meses.

PORADA

Diversas actuaciones
del Instituto Catalán del Suelo.

URBANISMO-COAM no se hace responsable de los criterios expuestos en las colaboraciones firmadas. Prohibida la reproducción total o parcial de los artículos contenidos en este número sin autorización previa.

En los climas donde es difícil la mera supervivencia un sistema de impermeabilización **intemper** dura tanto como el propio edificio donde se instala.

Quienes valoran la eficacia, saben que un alto precio no es siempre caro. Es más rentable lo que más dura.



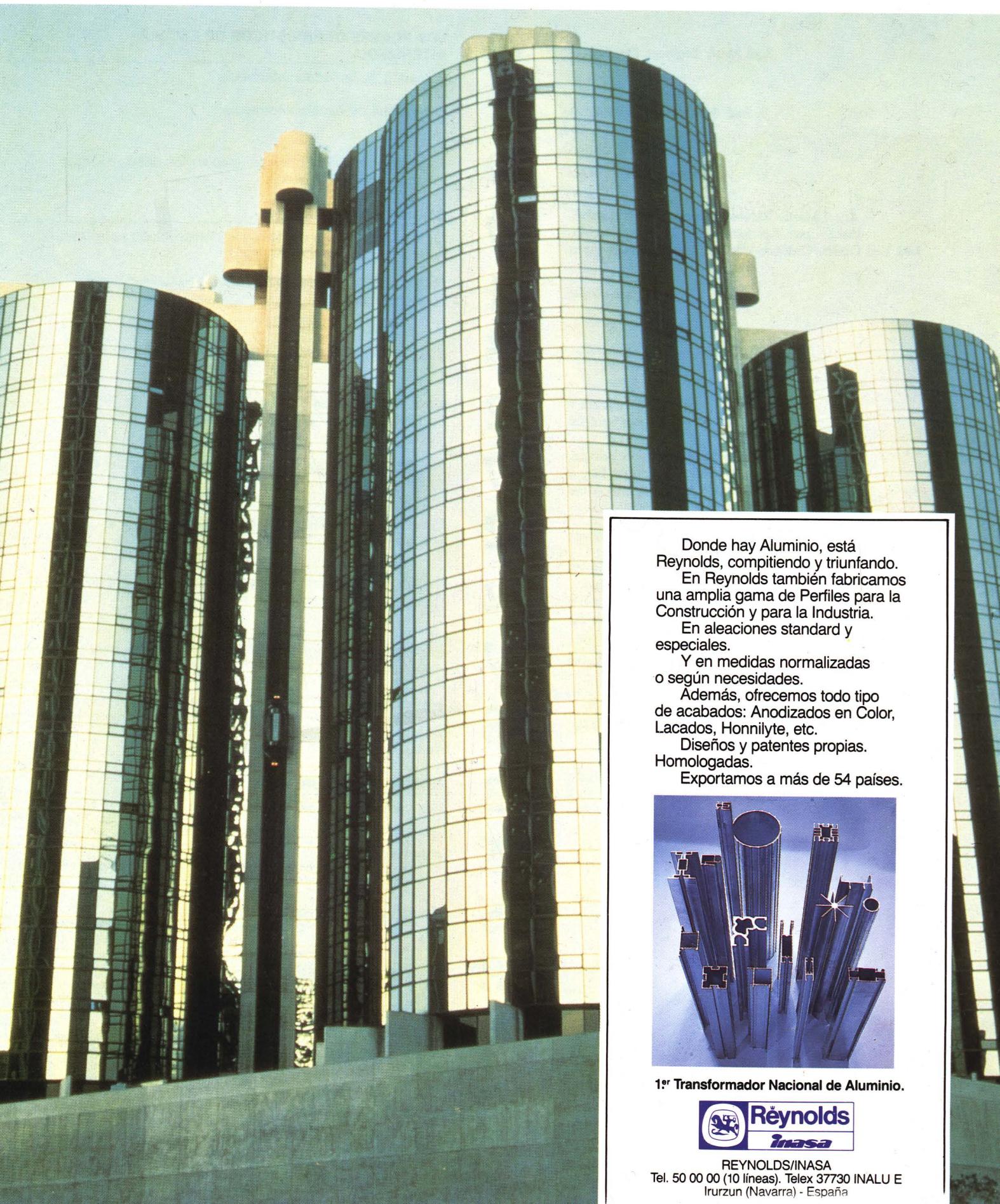
Ctral.: Vinaroz, 38 - Tel. (91) 4164761*
Telex 46121 MPER - 28002 MADRID

intemper TF, con losas *FILTRON*
sistema integral de aislamiento, impermeabilización
y pavimento para cubiertas de grandes superficies



en ambientes duros
intemper dura

Reynolds, a todo perfil.



Donde hay Aluminio, está Reynolds, compitiendo y triunfando.

En Reynolds también fabricamos una amplia gama de Perfiles para la Construcción y para la Industria.

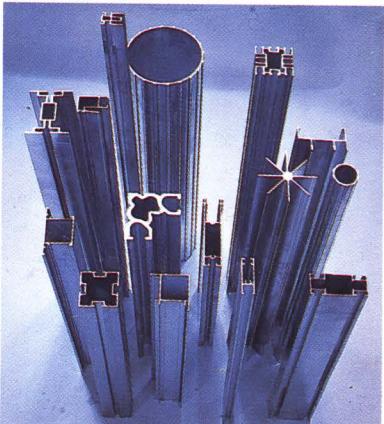
En aleaciones standard y especiales.

Y en medidas normalizadas o según necesidades.

Además, ofrecemos todo tipo de acabados: Anodizados en Color, Lacados, Honnilyte, etc.

Diseños y patentes propias. Homologadas.

Exportamos a más de 54 países.



1.er Transformador Nacional de Aluminio.



REYNOLDS/INASA
Tel. 50 00 00 (10 líneas). Telex 37730 INALU E
Irurzun (Navarra) - España

4	EDITORIAL
6	LOS PLANES URBANISTICOS DE ESCALA INTERMEDIA
21	El diseño de la escala intermedia
29	Los planes de escala intermedia
37	CRONICA DE PLANES
41	Ordenación urbana del territorio comprendido entre Amara, Loyola y Eguia en San Sebastián
45	Plan parcial del polígono industrial "La Borda" de Caldes de Montbui
52	Plan especial del Casco Viejo de Portugalete: Vizcaya
57	Un barrio nuevo en lugar de la vieja fábrica. PERI: La Linera. Parets del Vallés. Barcelona
62	Plan especial de protección y reforma interior del casco histórico de Estella. Navarra
72	Proyecto de reordenación de la Plaza de Oriente. Madrid
77	Plan especial de reforma interior del puerto local de Gijón. Asturias
88	El programa "linkage" de la Boston Redevelopment Authority
93	CATEDRAS
95	La remodelación de la plaza de Neptuno en el Paseo del Prado de Madrid
96	NORMATIVA Y JURISPRUDENCIA
98	Los compromisos del urbanizador
PUNTO DE VISTA	
CRITICA DE LIBROS	
LIBROS RECIBIDOS	



En su condición de Agencia Gestora
de la Póliza Colectiva Colegial de,
RESPONSABILIDAD CIVIL PROFESIONAL
contratada por el Colegio
Oficial de Arquitectos de Madrid
ofrece a todos los Sres. Colegiados
los servicios Técnicos y Jurídicos y de
Asesoramiento en el tema de la
responsabilidad civil que pueda derivar
del ejercicio profesional en la edificación,
cuyos Departamentos especializados
están gratuitamente a la disposición
de estos Asegurados.

ARBEO
Correduría de Seguros, S. A.

OFICINAS CENTRALES:

Francisco Gervás, 14. 28020 Madrid
Tels.: 279 89 23 - 270 91 97 - 270 54 22 - 270 81 42

OFICINAS PARA CATALUÑA

Aragón, 264. 2.^o, 2.^o. 08007 Barcelona
Tels.: 215 30 27 - 215 31 62 - 215 32 18 - 215 33 06

Los planes de escala intermedia

Una de las características del planeamiento urbanístico español, de los comienzos de la década de los años ochenta, fue el esfuerzo realizado en la consecución del planeamiento municipal de todo el territorio, lo que supuso la aparición de una nueva generación de planes, distintos de los anteriores, que representaron una nueva filosofía en el entendimiento de la ciudad.

El descenso de las tasas de natalidad y de las migraciones, por un lado, y los déficit heredados y la crisis económica, por otro, hicieron modificar radicalmente los objetivos básicos de las nuevas ordenaciones urbanísticas, quizás atribuyendo un factor de permanencia a situaciones que el tiempo ya ha demostrado eran coyunturales.

Ello tuvo un inmediato reflejo en el planeamiento municipal, pero, de una manera más intensa sobre todo en estos últimos cinco años, en los denominados planes de segundo grado o de escala intermedia a los que dedicamos, como tema monográfico, este número de la revista URBANISMO-COAM.

En las dos décadas pasadas el planeamiento urbanístico se caracterizaba por estar constituido por verdaderos planes dedicados casi exclusivamente a ordenar el crecimiento de las ciudades. Las preocupaciones máximas eran la asignación de usos, normalmente de una manera exclusiva y homogénea, la fijación de sus intensidades, a veces excesivas, la previsión de grandes infraestructuras de transporte, que, en la mayoría de los casos, no llegaban a ejecutarse, todo ello en aras de una buena funcionalidad, abandonando, casi por completo, la definición de la forma urbana, el diseño preciso, la imagen propia. De

ellos han resultado muchos de los denominados barrios residenciales periféricos de nuestras ciudades.

La puesta en crisis de la supremacía de la dimensión económica y funcional de la ciudad y la consideración, desde Rossi, de la arquitectura como una dimensión esencial del hecho urbano han significado una profunda transformación, tanto del método como del contenido del planeamiento. Desde ese punto de vista se entiende que el diseño formal arquitectónico puede ser un input en el proceso del planeamiento. Este entendimiento ha llegado, a veces, a plantear determinaciones propias del hecho arquitectónico que rigidizan y constriñen, en exceso, la calidad del producto final, o que, en el mejor de los casos, adelantan innecesariamente unos condicionantes formales para los contenidos que no deben establecerse sin antes conocer con precisión cuáles han de ser los contenidos.

La recuperación de la calle y del trazado como vertebradores de la ciudad, la adopción de la tipología de la manzana cerrada como paradigma compositivo y de las viviendas unifamiliares en hilera como expresión de una nueva forma de vida, marcan las características más comunes de los nuevos planes de ordenación.

Mención aparte merecen los planes especiales de protección de los cascos antiguos que han caracterizado, de igual modo, el quehacer urbanístico de los últimos años. A partir de una información urbanística, normalmente muy detallada, el objetivo primordial fue la conservación a ultranza de todo aquello que estuviera dentro de unos recintos delimitados, a veces sin excesivo rigor. La catalogación de los edificios con cierto valor

INTERMEDIATE-SCALE PLANS

One of the features of Spanish urban planning at the beginning of the nineteen-eighties was the effort that went into obtaining town planning schemes for the whole of the country, which meant the appearance of a new generation of plans, different from those that had gone before, and which represented a new philosophy as regards interpreting the urban areas.

The drop in the birth rate and the decreasing migratory movements on the one hand, and the inherited deficits and the economic crisis on the other, resulted in radical changes being made to the basic aims of the new urban planning schemes, perhaps bringing a factor of permanence into situations that time had already proved to be circumstantial.

This was immediately reflected in urban planning, and in a particularly intense way, especially over the last five years, in the so-called second-grade or intermediate-scale plans to which we devote, by way of a monographic topic, this edition of the magazine URBANISMO-COAM.

During the last two decades, urban planning was characterized by being made up of real plans devoted almost exclusively to organizing the actual growth of the built-up areas. The major concerns were for allocation of uses, normally in an exclusive and homogenous way, establishing the degree of use, at times excessive, and anticipating big transport infrastructure systems which, in most cases, were never carried out, all of this aimed at achieving a good level of functionalism with almost no account being taken of defining the shape of the urban landscape, of precise design and of projecting a personal image. All this has resulted in many of the so-called residential districts to be found on the peripheries of Spanish cities.

The tottering supremacy of the economic and functional dimensions of city development and the consideration, starting with Rossi, of architecture as an essential dimension of the urban factor have meant a far-reaching transformation both in the methods and content of planning. From this point of view one unders-

tands that formal architectural design can contribute to the planning process. This way of approaching matters has at times led to typically architectural decisions that make the quality of the final product excessively strict and rigid or which, in the best of cases, unnecessarily put forward formal conditioners for the external features which should not be fixed without a previous and precise knowledge of what they are going to contain.

Bringing back the idea of the street and road as the vertebral layout of the city, adopting the typology of the closed block as a structural model and of terraced, one-family dwellings as the expression of a new lifestyle, are the most usual features of the new planning systems.

Particular mention must be made of the special protection plans for the old city centres which have likewise been a characteristic urban planning task over the last few years. Starting from a normally very detailed planning information base, the main objective was the uncompromising conservation of everything

arquitectónico y el establecimiento de ordenanzas restrictivas, en cuanto al tipo de obras autorizadas en los edificios ya construidos constituyan el contenido fundamental de este tipo de planes meramente protecciónistas. El esfuerzo realizado ha sido importante y ha dispuesto, en cierta medida, la paralización de la destrucción de zonas de importantes valores históricos y ambientales que, bien por desidia o bien por presiones inmobiliarias amparadas, a veces, en planes que no contemplaban su protección, estaban en trance de desaparición o de modificación sustancial de sus propios valores.

No obstante, el concepto de protección debe ser superado. Y de ello hay algunos ejemplos, adoptándose una actitud positiva, a profundizar en los procesos de gestión y en los sistemas de financiación para hacer más efectivas las propuestas, sin descartar, a priori, la posibilidad de abordar una reforma interior en el sentido de proceso regenerador, transformador o renovador que también asigna la ley a esta figura de planeamiento intermedio como son los planes especiales de reforma interior.

Otro capítulo que requiere una reflexión responsable, es el que se refiere a los planes intermedios que no se realizan: ese número importante de planes parciales, necesarios para poner en desarrollo el suelo urbanizable programado, cuya no puesta en práctica está provocando incumplimientos en los programas de actuación y muy fuertes desajustes en los mercados del suelo y la vivienda, con los consiguientes efectos especulativos de enorme trascendencia social.

Esta situación traslucce también, entre otros factores influyentes, una inadecuada ponderación, desde los planeamientos

generales previos, de las dificultades que es necesario salvar para que un "suelo clasificado" sea transformado en un "suelo urbanizado" apto para su aprovechamiento edificatorio.

Dependía, en gran parte, de dichos planeamientos generales, el que los sectores a desarrollar fueran o no manejables; el que cualidades de centralidad se difundieran o centralizaran, dispersando o polarizando la apetencia por determinados suelos específicos, a través del proyecto de nuevas infraestructuras y equipos; dependía el que se lograsen unas alternativas de ofertas que evitasen situaciones próximas al monopolio; y dependía el que la proporcionalidad del beneficio en la promoción respecto de las cargas no ocasionase, ya de por sí, un efecto disuasorio de la actividad urbanizadora.

De cualquier forma, y como colofón, es indudable el progreso que, para la resolución de los problemas urbanos ha significado el estudio concienzudo y de forma singularizada, propio de los planes de escala intermedia actuales, preocupados, fundamentalmente, en la incardinación del espacio tratado en el contexto próximo de la ciudad, sin que ello haya de significar, de ningún modo, la traslación, sin más, de trazados, formas y tipologías ya utilizadas en el pasado.

that fell within a certain boundary, at times marked out without too much rigour. Drawing up a list of those buildings with a certain degree of architectural value and laying down restrictive regulations as regards the type of work that might be carried out on the existing buildings constituted the basic content of such merely protection-orientated plans. A tremendous effort, in fact, went into this, and it has succeeded to a certain extent in putting a stop to the destruction of areas with an important historical and environmental significance and which, due either to negligence or to pressures from property interests sometimes shielded by plans that took no account of protection, were in the process of disappearing or of undergoing substantial changes in their values.

However, one must go beyond the mere concept of protection by, for example, adopting a positive attitude, going deeply into the management and financing systems in order to make the proposals more effective without discarding, a priori, the possibility of underta-

king internal reforms geared towards regeneration, transformation or renovation schemes which are also contemplated by law for the type of intermediate planning represented by the special interior reform plans.

Another aspect which ought to be reflected upon in a responsible manner is that referring to intermediate plans that are not carried out, the large number of partial plans necessary with a view to undertaking the development of buildable land. The fact of these plans not being put into practice is resulting in the failure to comply with development programmes and also in major upsets in the land and housing markets, with the consequent speculative effects of great social importance.

Among other influential factors, this situation likewise reveals an inadequate consideration, even as from the preliminary general plans, of the difficulties that must be overcome in order that a "classified piece of land" may be transformed into "developed land", suitable for being used for building purposes.

These general plans determined, to a large

extent, whether the sectors to be developed were manageable or not; whether centralization aspects were spread or, indeed, centralized, dispersing or polarizing the interest for particular types of land, through the project for new infrastructures and equipment; they determined whether offer alternatives that would prevent situations bordering on monopoly could be reached, and they determined whether or not the profit proportion with regard to taxation would have a dissuasive effect upon development activities.

Finally, at any event, there is no doubt that great progress has been made as regards solving development problems with the conscientious and particularized study of the current intermediate-scale plans which are fundamentally concerned with the incardination of the relevant space in the context of the city, without this having to mean, and we stress this point, the mere transfer of layouts, forms and typologies already used in the past.

El diseño de la escala intermedia.

El caso de Madrid

José María Ezquiaga

"Establecidas las calles mayores y menores, se sigue tratar de las áreas oportunas para el uso común de la ciudad, como son templos sagrados, foro y demás lugares públicos. Si la ciudad fuese marítima, el área para el foro se destinará junto al puerto; pero siendo mediterránea, se establecerá en medio de la ciudad".

Marco Vitruvio Polion

"Los diez libros de Arquitectura"
(I, VII, 51)

LA FORMA URBANA COMO PROBLEMA PÚBLICO

El entendimiento de la forma urbana como un problema específico —es decir, como un hecho vinculado a las instancias sociales, políticas y económicas pero no derivado mecánicamente de ellas— nos obliga a plantearnos la cuestión de la escala adecuada para abordar su resolución. Con frecuencia se ha acusado a los nuevos planes de apurar en demasiada el nivel de definición propio de su escala agotando lo que debería corresponder a la concreción arquitectónica. Por otra parte, todavía hoy es frecuente encontrar planes que no van más allá de configurar un tablero de ajedrez para los intereses inmobiliarios en juego.

La respuesta dista de ser sencilla. En primer lugar; no cabe remitir de una manera rutinaria el planeamiento a los grandes ámbitos y el proyecto físico a los ámbitos reducidos. El problema pasa en mucha mayor medida por la reflexión sobre la escala que —como señalara C. Aymonino— “está determinada por los problemas que se quieren resolver y no sólo en relación con el espacio físico que cada problema comporta”, interviniendo factores adicionales, a los que más adelante haré referencia, tales como los tiempos de ejecución, agentes, presupuestos, técnicas empleadas, etc.

Sin embargo, ha sido una práctica frecuente en el planeamiento —de la

que Madrid no es excepción— una concepción jerárquica y secuencial de las diversas figuras que elude la solución de los problemas de diseño por remisión de los mismos a instancias siempre ulteriores (del Plan General al Plan Parcial, de éste al Estudio de Detalle y al proyecto de edificación). Sigue que en ninguna de estas instancias se produce una reflexión específica en términos de forma urbana, pero, sin embargo, en cada una de ellas se hipoteca en un grado la forma edificada en base a decisiones de naturaleza abstracta (viabilidad, edificabilidad, estándares...). La arquitectura surge de esta forma como un resultado impremeditado de la colisión de fuerzas diversas, sin que sea, por otra parte, posible corregir desde la edilicia las deficiencias estructurales en la formalización del proyecto o la ausencia de una idea de ciudad.

Una primera respuesta al problema, surgida de la experiencia de Madrid, así como de la denominada “generación de Planes de los ochenta”, ha sido interiorizar los problemas de definición de la forma de ciudad desde la propia instancia del planeamiento general. En las nuevas experiencias el Plan se concibe como un instrumento flexible capaz de dar respuesta a los problemas según su importancia y significación urbana y no sólo según su escala. Son así contenido del planeamiento, tanto las grandes decisiones de alcance estructural como

las intervenciones de escalas menores, que cumplen un papel decisivo en la ciudad, e, incluso, la definición de “criterios prototípicos de ordenación arquitectónica” (M. Solá-Morales), si bien este último aspecto ha conocido un menor desarrollo concreto.

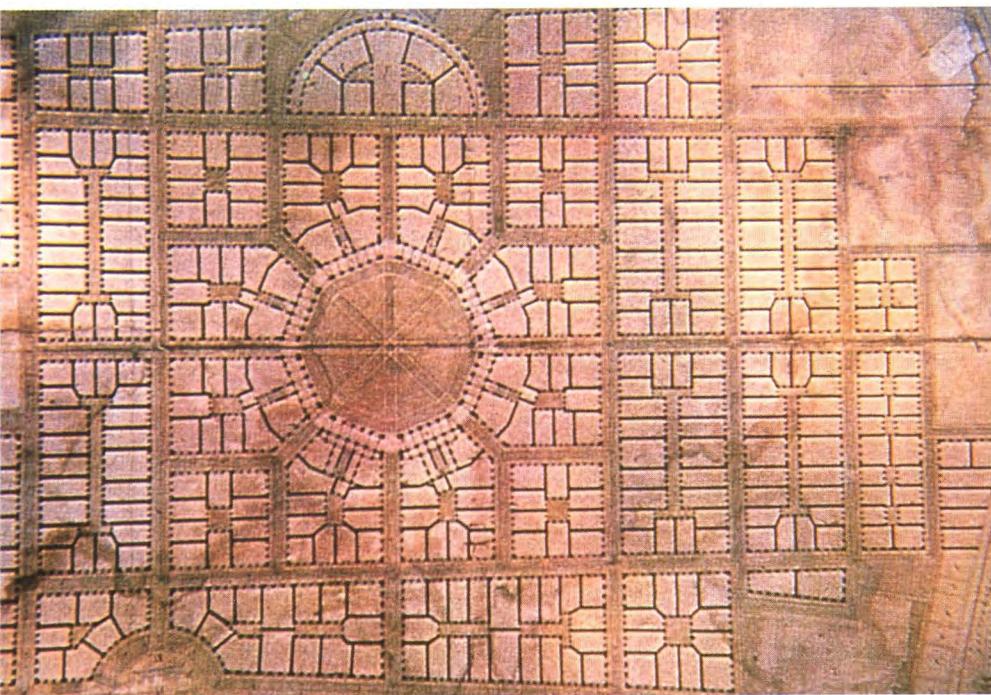
En suma, ha quedado cuestionada la existencia de una relación causal entre Plan y Arquitectura. Planteándose, alternativamente, una relación dialéctica entre ambos en la que el diseño formal arquitectónico se integra como dato de planeamiento, es decir, como método de “puesta en carga” de los criterios de ordenación y objetivos perseguidos, y como “fuente de información” que permite elaborar nuevas hipótesis de trabajo.

Desde otro punto de vista, a partir de una cierta escala, los problemas arquitectónicos se transforman en problemas urbanos. Esto es, entran en juego consideraciones en relación con el significado del lugar, el contexto, el trazado, la elección tipológica, la distribución de usos, la configuración de elementos referenciales, etc., que no tienen, habitualmente, una adecuada respuesta desde el proyecto de obras, más sensible a la solución de los problemas materiales de ejecución que a la reflexión global.

Existe, por todo ello, la necesidad de abrir un espacio para una reflexión de la intervención física en términos urbanos, atenta al contexto y dialécticamente relacionada con la referencia de globalidad que supone el

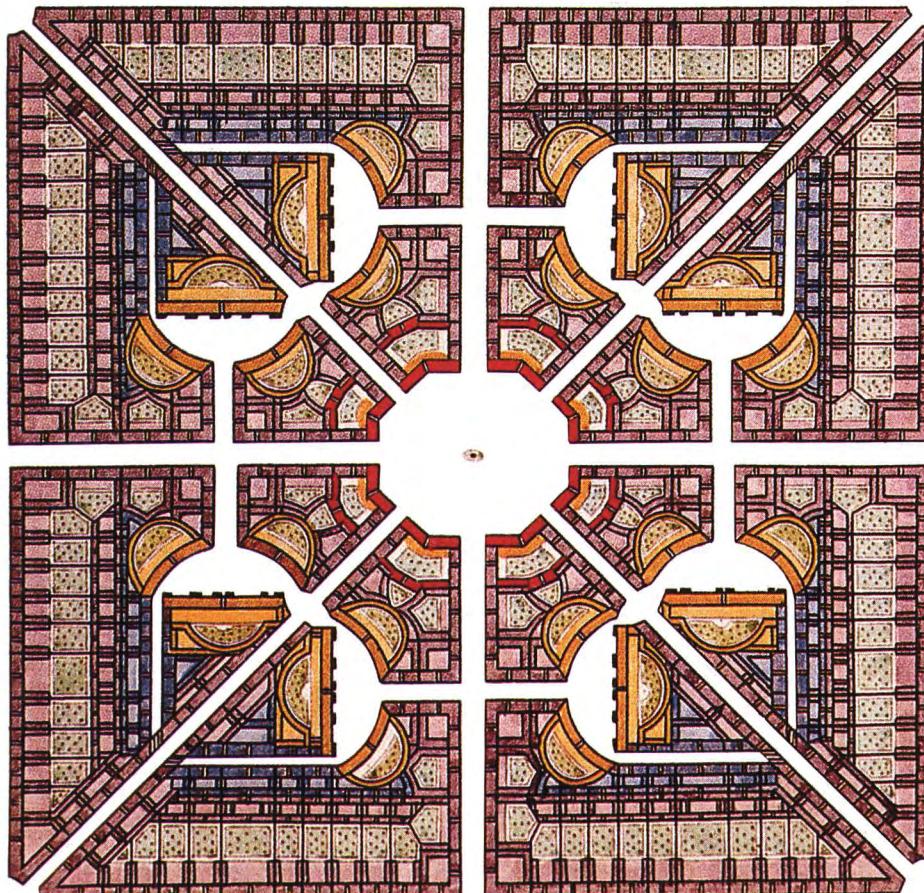


Oficina Municipal del Plan. Plan General de Madrid. Estructura urbana. 1982.



Pedro Manuel de Ugartemendia. *Ensanche de San Sebastián*. 1813.

J. J. Moll. *Napoleonville*. h. 1800.



nivel de planeamiento general. Pero, al mismo tiempo, operativa y sensible a la solución de aquellos problemas inabordables desde el proyecto de obra, precisamente para dar entrada coherente al mismo.

El nivel específico, denominado en lo sucesivo *proyecto urbano*, tiende a corresponder con las figuras de planeamiento de desarrollo (Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle...), pero no se agota en ellas, integrándose en determinados casos en el propio Plan General. En definitiva, lo verdaderamente significativo no es la demarcación apriorística, entre lo que es territorio de uno u otro nivel de planeamiento, sino la adecuada selección de aquellos elementos que resultan relevantes en cada escala de intervención.

Así el Plan General de Madrid realiza un troceamiento complejo de la ciudad: buscando, de una parte, la congruencia entre la naturaleza de los problemas y los instrumentos concretos de intervención, y, de otra, considerando la incidencia estratégica de las intervenciones en la transformación de la ciudad. De este "troceamiento" resulta, como es sabido, la selección y diseño de las "operaciones estructurales" (Atocha, Parque Lineal del Manzanares, Distribuidor Sur, Ensanche del Este y Malla del Noroeste) y la diferenciación de la ciudad en áreas de proyecto ("acciones"), de normativa ("ámbitos de ordenación") y de trazado ("áreas de intervención"), según que la intervención requiera la obra puntual, la regulación ordenancística o el establecimiento de una trama ex-novo. Mediante este método, el Plan no sólo no agota la ordenación formal de la ciudad —como tantas veces se ha repetido— sino que, a partir de un compromiso selectivo sobre los elementos "fuertes" que la estructuran, abre un importante espacio para un proceso creativo de reflexión desde las piezas de la ciudad. Es precisamente esta contrastación entre el diseño de la intervención operativa sobre la pieza concreta de ciudad y los criterios establecidos desde el propio Plan (a través de la definición de los objetivos urbanísticos, parámetros cuantitativos y pre-condiciones de diseño), la aportación metodológica más interesante de la experiencia del planeamiento de escala intermedia.

PARTICULARIZACION Y HETEROGENEIDAD

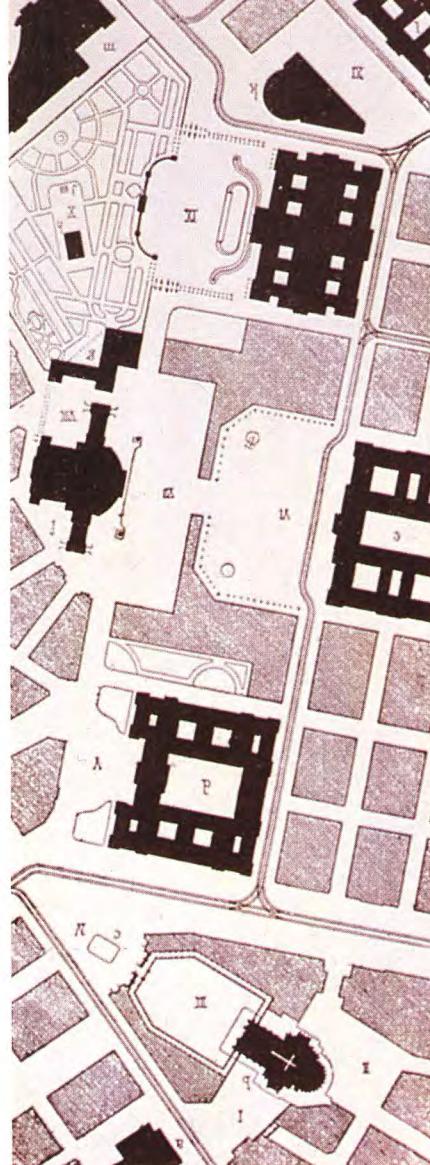
Este método abre un nuevo tipo de relación no jerarquizada, ni meramente deductiva, con el proyecto arquitectónico. A la crisis de la "lógica única" de la ciudad corresponde una

recuperación de la lógica diferenciada de las piezas de ciudad (D. Quero). La incorporación de la visión particularizada aparece así como contrapunto necesario de la visión estructural del conjunto. Esta idea se resume gráficamente en la complementariedad de las aproximaciones arriba/abajo, características del planeamiento tecnocrático, con las aproximaciones abajo/arriba, que permiten incorporar la experiencia ciudadana desde los problemas concretos, así como introducir el criterio de calidad arquitectónica en la ordenación: "la arquitectura verifica el Plan" (E. Leira).

Una consecuencia de esta opción por la aproximación a lo singular y diferente es el lógico rechazo de las soluciones normalizadas a priori, respondiendo a la heterogeneidad de las situaciones urbanas con un tratamiento urbanístico igualmente heterogéneo.

La incorporación de los conceptos de "particularización", y "heterogeneidad" a la conceptualización urbanística contribuye a aproximar los métodos específicos de la planificación y de la proyección arquitectónica. Al mismo tiempo que se reconoce la relativa autonomía de los momentos de reflexión global y de formalización concreta se establece su mutua implicación y necesidad. El Plan no puede —ni debe— agotar el estudio y tratamiento de cada uno de los problemas urbanos, sino que debe trabajar a partir de la selección estratégica antes mencionada. Por otra parte, como ha señalado recientemente Oriol Bohigas, "que las situaciones específicas deban ser consideradas con mayor atención... no significa reducir cada intervención a un puro empirismo sin principios ni criterios generales". Entre ambos límites se sitúa el espacio del proyecto urbano.

Ahora bien, ¿cómo operan los proyectos concretos la recuperación de este "nivel específico de reflexión urbana"? En primer lugar, a partir de la asunción de un criterio contextual conforme al cual la nueva intervención se hace sensible a su entorno próximo, tanto si se trata de adaptarse al mismo como para oponerse y transformarlo. Esto significa que los proyectos urbanos o planes de escala intermedia no pretenden trascender las condiciones en que se producen a partir de una pretensión prototípica, o de la utilización de un método o técnica discusiva de validez general, como, por ejemplo, la que en su momento supuso la aplicación de los principios del *zoning*. No existe una Carta de Atenas del nuevo enfoque urbanístico y ello seguramente es un hecho afortunado.



Camilo Sitte. Proyecto para la transformación del Ring de Viena, 1889.

ya que para asentar con solidez una nueva forma de hacer ciudad, no se trata tanto de la sustitución de unos principios por otros —que, en definitiva, estarían igualmente sometidos a los vaivenes de las modas intelectuales— como de la recuperación de un oficio que obligue a plantearse como “trabajo” específico problemas que de otra forma serían eludidos, olvidados o resueltos torpe y apresuradamente.

Esta idea del compromiso contextual contribuye a explicar la pluralidad de respuestas planteadas en los diversos proyectos. No es sólo un problema de autoría, sino de búsqueda de soluciones singularizadas y adaptadas a las condiciones del problema concreto planteado. El mismo hecho de que pueda plantearse la cuestión de subjetividad ya es de por sí síntoma del nuevo enfoque a que nos referimos: el entendimiento de que el carácter histórico y complejo de la ciudad sitúa al planeador o proyectista en una situación paradójica de "exceso de libertad" (F. Terán) —análoga a la que caracteriza al hecho artístico— a la hora de orientar la intervención o adoptar decisiones de diseño.

Seguramente el proyecto que mejor evidencia esta actitud es el de Juan Navarro Baldeweg para la ordenación del área de San Francisco el Grande. En dicho proyecto, la singularización no se produce a nivel del conjunto del área sino en una doble articulación: en primera instancia se descompone la misma en los diversos espacios-problemas en ella implícitos, al objeto de individualizar cada uno de los temas objeto de reflexión arquitectónica. En segunda instancia el orden del conjunto se produce a través de la relación sintáctica entre las piezas singulares y no mediante su trabazón física, como hubiera sido la respuesta probable, desde un planteamiento más simplistamente contextual, y a través del efecto sutil del personal filtro lingüístico del autor. Ahora bien, esta opción conlleva como condición un control del proceso de producción de la pieza que no siempre es posible a escala urbana.

Otros casos ejemplifican posiciones intermedias. Así la remodelación de la Avenida de Asturias en Tetuán se aparta de los criterios reductivos adoptados con ocasión de remodelaciones precedentes, tanto a nivel de establecimiento de soluciones tipológicas "ad-hoc", como, sobre todo, vinculando la solución de un problema de vivienda a la regeneración urbanística del área conforme a criterios de ordenación global, llegando a plantearse explícitamente la necesidad de "un nivel de diseño intermedio" necesario para cubrir el amplio campo de decisión entre el diseño urbano del conjunto del área —a nivel de PERI— y el nivel de proyecto de ejecución.

En los PERI de la Alegría y Vereda Ganapanes hay un criterio de respuesta a un entorno urbano caótico a través de la adopción de tipos edificatorios de "transición" que permitan la generación de un orden de conjunto, a partir de la introducción en el área de determinados temas con cierta fuerza urbana. En el primero de los casos se trata de un conjunto de tres bloques simétricos (diseñados por J. Frechilla y col.) y de la creación de un eje en torno al cual se sitúan los principales equipamientos públicos, permitiendo al tiempo lotificar una serie de "manzanas" en las que se integra la edificación existente y las nuevas viviendas. En el caso de Vereda de Ganapanes, la solución es más compleja, ya que combina la introducción de elementos volumétricos miméticos que completan la edificación abierta preexistente, con la creación, en base a tipologías abiertas, de un área rigurosamente geometrizada en la que convergen los usos comerciales, a modo de "ágora" del conjunto.



J. M. Ezquiaga; J. C. García-Perrote; E. Olavarria; F. Inglés; A. L. Fernández y otros.

Proyecto de ordenación de las Estaciones de ferrocarril de la Arganzuela. Versión de Avance. Ayuntamiento de Madrid. 1988.

RECOMPOSICION MORFOLOGICA Y RECUALIFICACION DE LA PERIFERIA

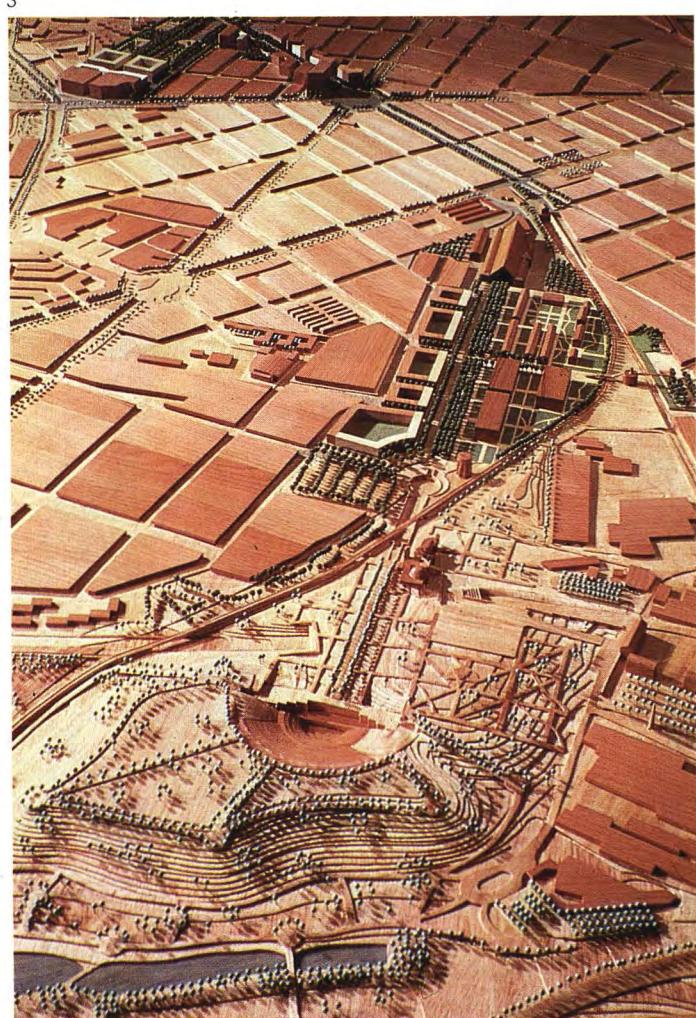
El Plan de Madrid concede una importancia estratégica a la solución de los "intersticios" urbanos. Se entiende por tales al conjunto de aquellas áreas vacías o carentes de matriz ordenadora, que han permanecido irresolutas como excrecencias del crecimiento urbano o de procesos de transformación interrumpidos. Su adecuada rehabilitación es clave para solucionar problemas de borde y de sutura, pero también para acoplar aquellos elementos urbanos que no tienen cabida en las áreas consolidadas. En suma, para ejercer un efecto recualificador sobre su entorno. No es por ello de extrañar que la mayoría de los planeamientos de desarrollo se concentren precisamente sobre este tipo de áreas-problema. El espacio del proyecto urbano es así en gran medida el vacío intersticial.

El método característico de intervención de este tipo de situaciones urbanas es la "recomposición morfológica". Los proyectos de San Francisco el Grande, Avenida de Asturias, Arganzuela, la Alegria, Vereda Ganapanes, Eje Urbano de Hortaleza y Parque Lineal del Manzanares ejemplifican, desde diversos puntos de vista, las características de este tipo de intervención:

- Perseguir la terminación física del intersticio a través de operaciones de sutura y terminación del tejido urbano dislocado. Ello supone generar una nueva articulación de llenos y vacíos. En determinados casos, ésta puede realizarse desde leyes distributivas análogas a las originales del área, pero en aquellos en que no llegó a existir una legibilidad urbana primigenia, la traza debe recrearse desde el propio proyecto. Son los casos opuestos de Avenida de Asturias y la Alegria o Eje Urbano de Hortaleza. En el primero, la referencia surge del tejido de Tetuán caracterizado por una parcelación y una morfología regular, vertebrada en torno a un eje viario: Bravo Murillo, que se degrada, transformándose en un tejido marginal, en el entorno del área de intervención. La respuesta más lógica desde las premisas de la recomposición morfológica es la adoptada en el proyecto: partir de esta matriz morfológica para adaptarla a las nuevas exigencias tipológicas, geometrizarla y vincularla a la configuración de un nuevo eje articulador. En los otros casos, sin embargo, el entorno no se define por la dislocación y ausencia de urbanidad características del crecimiento por paquetes inconexos de edificación



1



3



2



4

1. Ordenación de los terrenos de la Estación de Príncipe Pío y Parque del Oeste. 1988.
2. Vía de contorno de la Arganzuela. Estado Actual. 1988.

3. Ordenación de la Estación de Delicias-Parque Tierno Galván. 1988.
4. Estación de Príncipe Pío. Estado Actual. 1988.

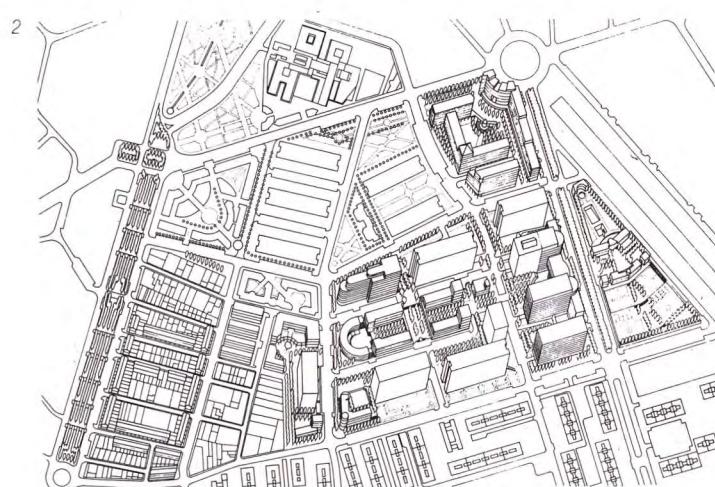
abierta. La intervención ha tenido que generar unas leyes compositivas capaces de "armar" unos espacios urbanos coherentes, con el objetivo de vertebrar en torno a ellos los usos dotacionales y de centralidad local asignados a estas áreas desde el Plan General.

- Poner en valor las cualidades geográficas y topográficas del área en base a una cuidadosa lectura del lugar.
- Buscar la legibilidad que corrija la ausencia de referencias urbanas de muchas de estas áreas. En algunos casos esta legibilidad se une a los objetivos de reequipamiento y

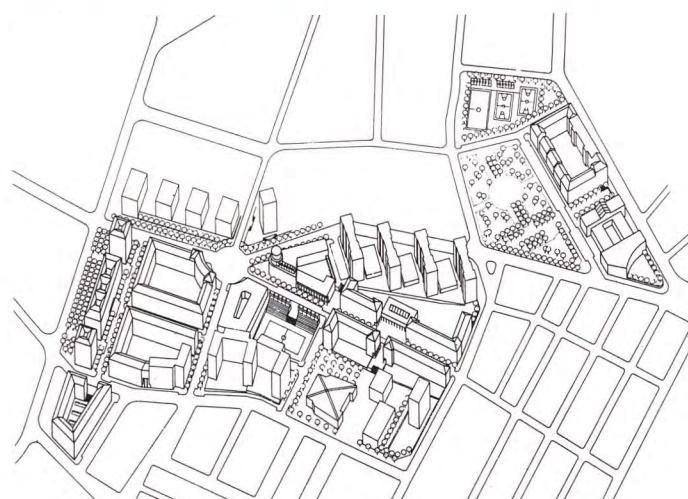
urbanidad de la propuesta de una dotación o conjunto dotacional como elemento referenciador (es el caso de San Francisco el Grande), en otros se hace gravitar sobre la propia geometría del trazado, o en la búsqueda de un eje de actividad que articule el conjunto (Vereda Ganapanes, la Alegria).



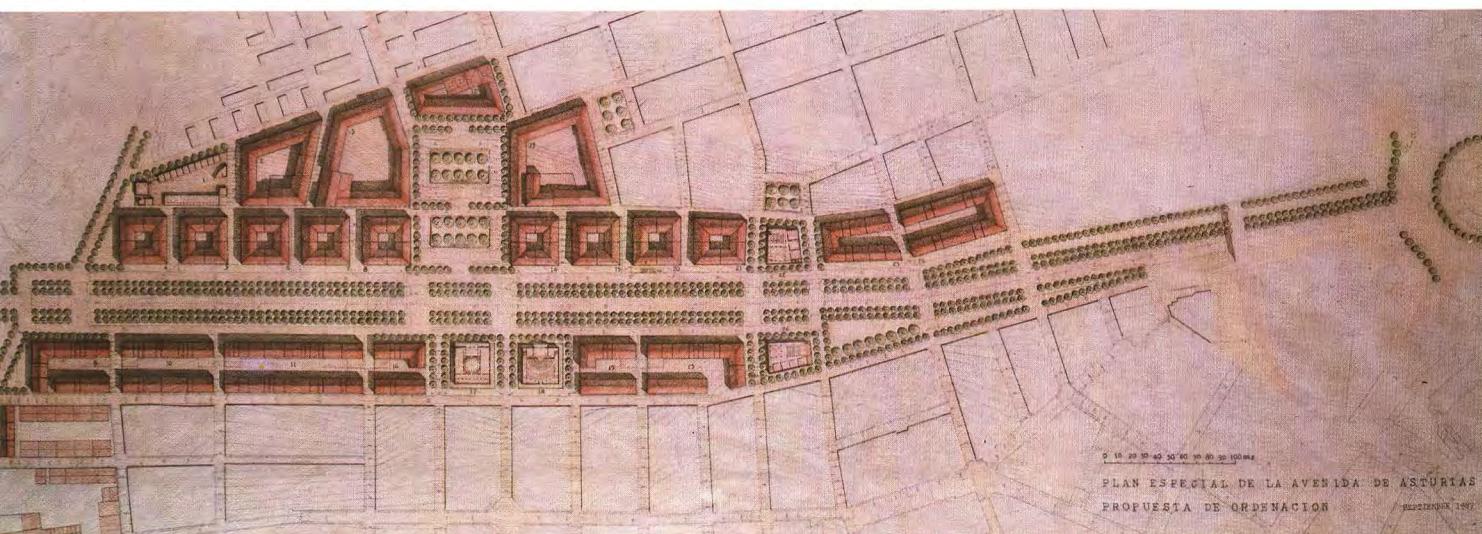
1



2



4



- Reequipar las áreas colindantes, satisfaciendo déficits históricos. Esto explica la abundancia de suelo calificado como dotacional en estos vacíos que en muchos casos constituyen la última oportunidad de reducir las carencias de bordes consolidados. En todos los proyectos se ha procurado integrar estos paquetes dotacionales en la estructura general de la propuesta introduciendo condicionantes adicionales, tales como alineaciones vinculantes, conformaciones de volumen, cerramientos, etc., tendentes a evitar su efecto desarticulador sobre la continuidad urbana.

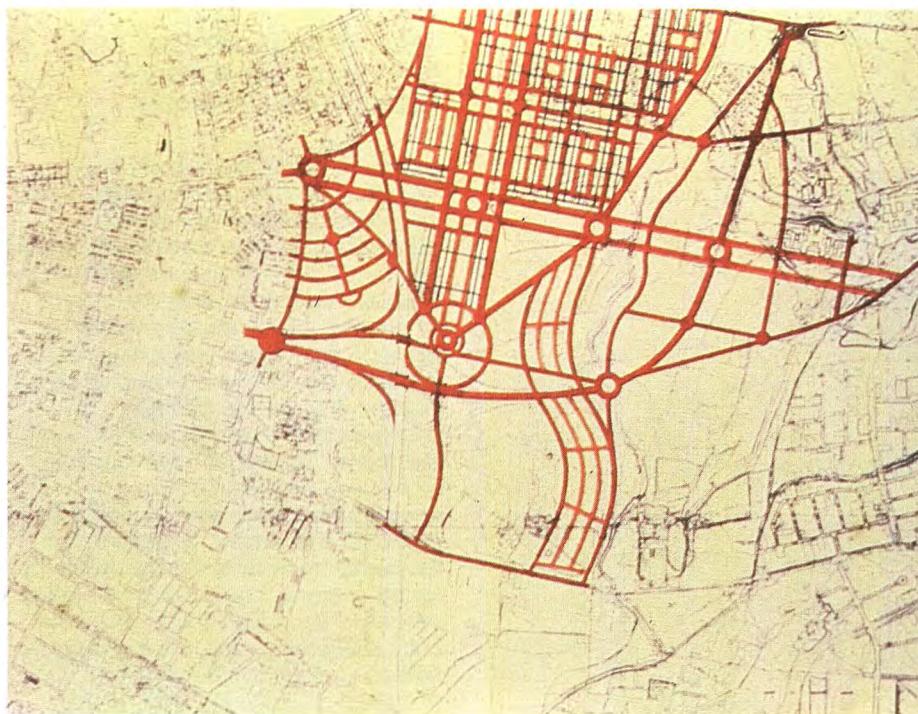
- Revitalizar socioeconómicamente el entorno como efecto inducido de los objetivos anteriores, reforzado por la introducción de actividades urbanas dosificadas con la nueva residencia, desde el caso más simple de adopción de la calle corredor en el zócalo comercial hasta la introducción de enclaves terciarios y comerciales de mayor escala (Eje Urbano de Hortaleza, Arganzuela).

1. Juan Navarro Baldeweg. Ordenación de San Francisco el Grande. 1982.

2. J. M. Ezquiaga; J. Cañada; E. de Antonio; F. Ramos y A. Cermeño. PERI de Vereda de Ganapanes-Peñachica. Versión de Avance. Ayuntamiento de Madrid, 1987.

3. J. M. Ezquiaga; A. del Moral; C. Lasheras; E. Martínez Vidal; E. Ubillos y M. Medina. PERI La Alegria-Baterías. Versión de Avance. Ayuntamiento de Madrid, 1986.

4. Carlos Ferrán y Pedro Casariego. Remodelación de la Avenida de Asturias en Tetuán. IVIMA, 1988.



EL TRAZADO Y LA ORDENANZA

A nivel instrumental, una característica importante del conjunto de los proyectos de escala intermedia es el rechazo del *zonning* en cuanto herramienta preferente de ordenación de la ciudad. Sin embargo, esta afirmación ha de ser matizada. No se trata del abandono de las técnicas de calificación del suelo previstas en la legislación, ni la omisión de una reflexión irrenunciable sobre la articulación adecuada de los usos que hacen la ciudad. Nos encontramos más bien ante el cuestionamiento del *zonning* como *método de trabajo a un triple nivel*:

- En cuanto ideología sustentada en la concepción de la ciudad como producto de una "cadena de montaje" que arranca de la solución de la célula elemental de vivienda y progresivamente sucesivas agregaciones de unidades discretas (bloque, conjunto, barrio), hasta la formación de la totalidad de la ciudad.
- En cuanto herramienta incapaz de dar una respuesta adecuada desde los principios de "segregación funcional" o "autonomía circulatoria" a los problemas de organización de la ciudad actual.
- En cuanto sustrato de un modelo de ciudad sin calidad, plasmado físicamente en los espacios degradados, tan frecuentes en las periferias de polígonos de bloques abiertos.

Alternativamente al uso del *zonning* se han buscado instrumentos proyectuales capaces de abordar los problemas característicos de la situación actual. Es decir, capaces de operar como herramientas eficaces en los procesos de recomposición morfológica antes referidos. En tal sentido, se han recuperado técnicas pretendidamente "superadas", como el trazado y la ordenanza, demostrando

ambas su potencialidad teórica y práctica. La primera de ellas: el trazado, constituye la "expresión formal del orden estructural primigenio de la ciudad" (M. Sola-Morales). En tal sentido, es el elemento clave para articular las relaciones entre el inmueble, la parcela y la calle. Por su parte, la ordenanza se entiende como conjunto de sistemas reguladores de la definición del tipo edificatorio así como de la relación entre el tipo y su parcela. La combinación de ambos instrumentos fija la ciudad en sus tres dimensiones: en cuanto planimetría y en cuanto fábrica edificada. Pero lo hace desde la permanencia y no desde la singularidad, encarnando el significado plural de la ciudad en cuanto obra colectiva.

En algunos casos, esta recuperación del trazado como herramienta de diseño, ha ido vehiculizada a través de una cierta fascinación por las formas clásicas de construcción de la ciudad o de moldeamiento del territorio: romanas (Parque Lineal del Manzanares); barrocas (Teatinos); o decimonónicas (Madrid-Sur). Estas expresiones, además de opciones personales, constatan —a mi juicio— el inicio del proceso de maduración experimentado en estos años. Retomar las técnicas clásicas no significa optar por la nostalgia, sino por una reflexión más profunda de los mecanismos últimos de producción física de la ciudad.

Una consecuencia del manejo de la técnica del trazado ha sido la recuperación de la geometría y la planimetría. El perfil aparece como un documento rutinario de trabajo y el moldeamiento del suelo en la tercera dimensión se configura como un recurso adicional en el proceso de cualificación del plano. Por otra parte, las formas geométricamente más rotundas y sencillas han demostrado ser las que admiten una mayor adaptación, complejidad y flexibilidad. Esta idea es importante para un

S. Moreno; D. Quero; J. Seguí. *Plan General de Málaga. Polígono de Teatinos. Versión de Avance. 1981*

urbanismo preocupado por la acertada selección de qué elementos deben fijarse, rigurosa e invariablemente, para constituir la referencia común y cuáles son susceptibles de variación y reinterpretación posterior.

En este sentido, ha pesado mucho sobre los proyectos la tradición mediterránea de los ensanches (Madrid-Sur), pero también las experiencias de las lotificaciones neoclásicas (Anillo Verde de Vicálvaro, Anillo Verde de Vallecas). El primero de ellos es especialmente interesante. Si la operación de la Avenida de Asturias o el Eje Urbano de Hortaleza simplificaban un nuevo tipo de intervención en las áreas internas semiperiféricas, Madrid-Sur evidencia el salto cualitativo, producido en la concepción de los grandes polígonos de vivienda pública. No se ha buscado la construcción de una ciudad dentro de la ciudad, sino la singularidad emblemática a partir de la fuerza geométrica de una malla regular que se arquitecturiza al introducir la variabilidad de la topografía, las preexistencias y la adaptación a los bordes.

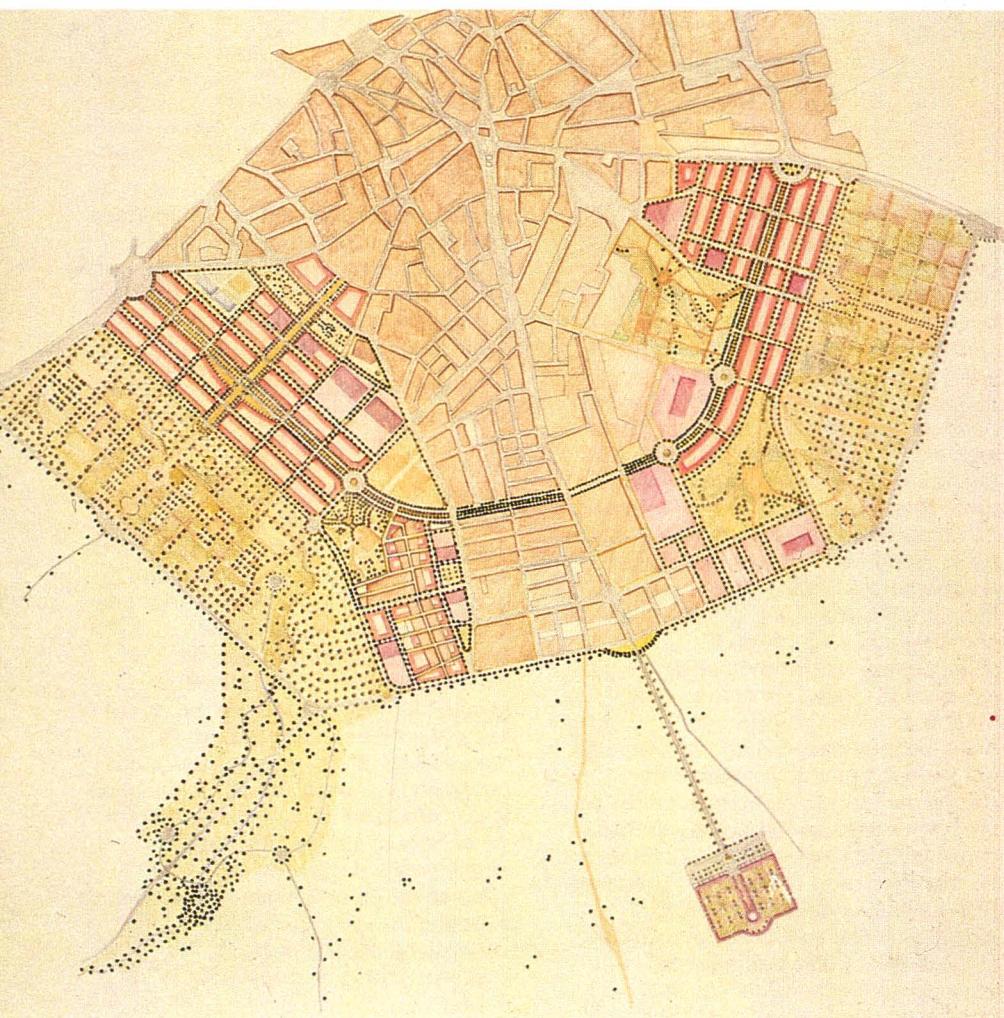
En el proyecto del Parque Lineal del Manzanares el problema reside en construir un paisaje a partir del espacio residual. A la ausencia de referencias naturales o morfológicas, o a la misma ambigüedad del programa funcional, se ha respondido con una rotunda geometría de paseos y alamedas. Su virtualidad es doble: conectar las áreas del parque con la trama edificada circundante; pero, ante todo, ofrecer un soporte o trazabón a las diversas piezas que lo componen, capaz de asegurar la legibilidad del conjunto. Aun cuando la ejecución física se realice por agentes diversos a lo largo de un tiempo indeterminado. Método sustancialmente análogo al empleado para la ordenación de la Huerta del Obispo.

PRIORIDAD EN LA
COMPOSICIÓN DE LOS
ESPACIOS PÚBLICOS Y
ELEMENTOS URBANOS

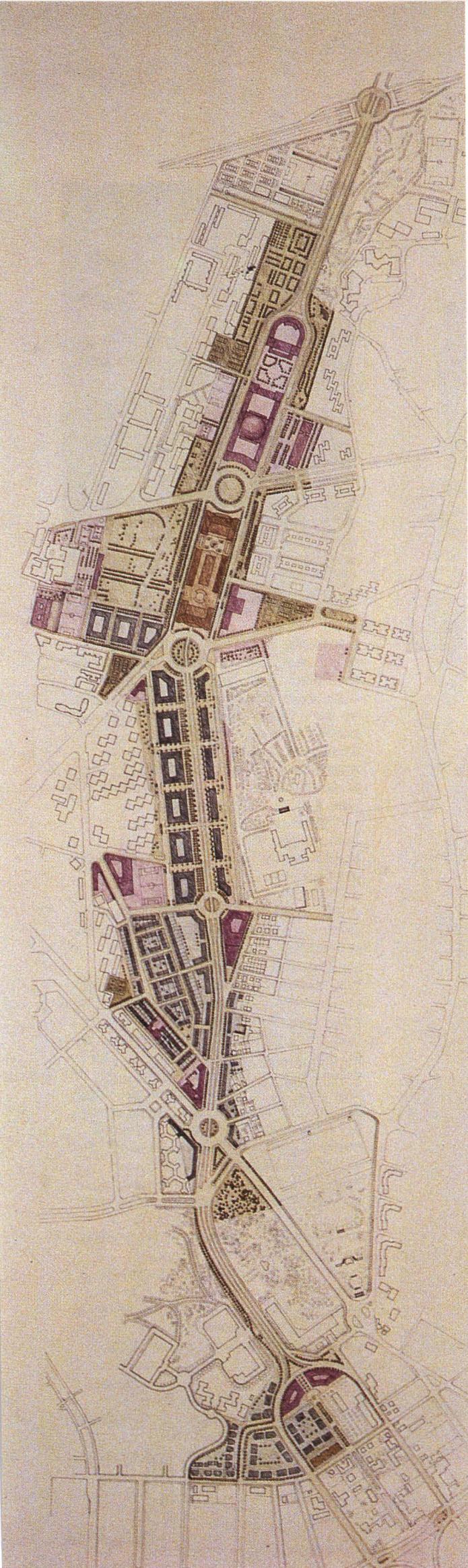
Otra característica, común a los mejores proyectos, es la adopción de un criterio compositivo que hace gravitar toda la organización del trazado en torno a una jerarquía de elementos espaciales públicos. Esta elección no es gratuita. "Si se asume —como señala Colin Rowe—, para bien antes que para mal, que una ciudad es un sólido construido, se deduce necesariamente de ellos que sus elementos "figurativos" deben ser en su mayoría espaciales". Nos encontramos, pues, ante un delicado problema de "énfasis" y "proporción". La ciudad tradicional es susceptible de leerse como un sólido continuo porque descansa en una distinción elemental entre sólidos y vacíos, en la que estos últimos se dosifican de manera articulada. Cuando se produce una sobreabundancia de espacio libre esta relación se invierte. Esto puede ser resultado de un efecto buscado conscientemente (por ejemplo, diluir la edificación en un entorno vegetal), pero más frecuentemente se produce como efecto indeseado que priva al vacío resultante de calidad urbana. Es el caso de los espacios residuales interbloques que constituyen la imagen de marca de las modernas periferias. Si el nivel de renta es reducido y el mantenimiento inexistente, el resultado es la degradación del conjunto del polígono. La consecución de un adecuado ambiente urbano descansa así en una correcta densidad, pero también en una acertada cantidad y disposición del espacio público.

Entre los espacios públicos, la calle se constituye en el elemento primordial. La revisión del papel de la calle en el proyecto urbano ha permitido recuperar su carácter en cuanto institución cívica, además de su clásica funcionalidad como canal de los tráficos peatonales y rodados. La calle, por otra parte, es la materia prima del trazado y por ello constituye, frente a la materia edificada que se renueva, el elemento más permanente de la ciudad y como tal, junto a los monumentos, factor decisivo de referencia y continuidad histórica.

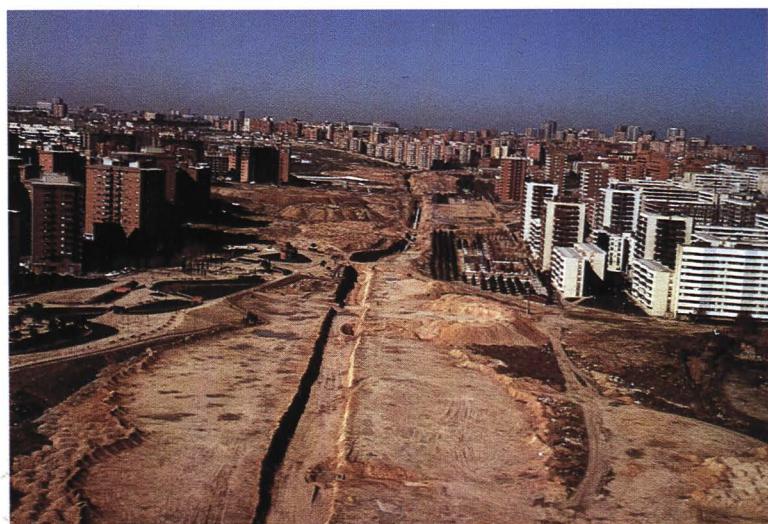
Varios de los proyectos se plantean, precisamente, a partir de la consideración de un eje o calle como elemento vertebrador —funcional y formalmente— de un intersticio urbano. Los casos de la Avenida de la Ilustración, Eje Urbano de Hortaleza, Avenida de Asturias, Martínez de la Riva-Pablo Neruda (en Madrid-Sur), el bulevar de ronda sobre la vía de contorno de Arganzuela o el bulevar de ronda del Anillo Verde de Vallecas, manifiestan la importancia que el Plan de Madrid atribuyó a estos ejes distritales, que —a diferencia de los antiguos ejes de núcleo mucho más especializados en la función circulatoria— constituyen grandes calles singulares por sus dimensiones,



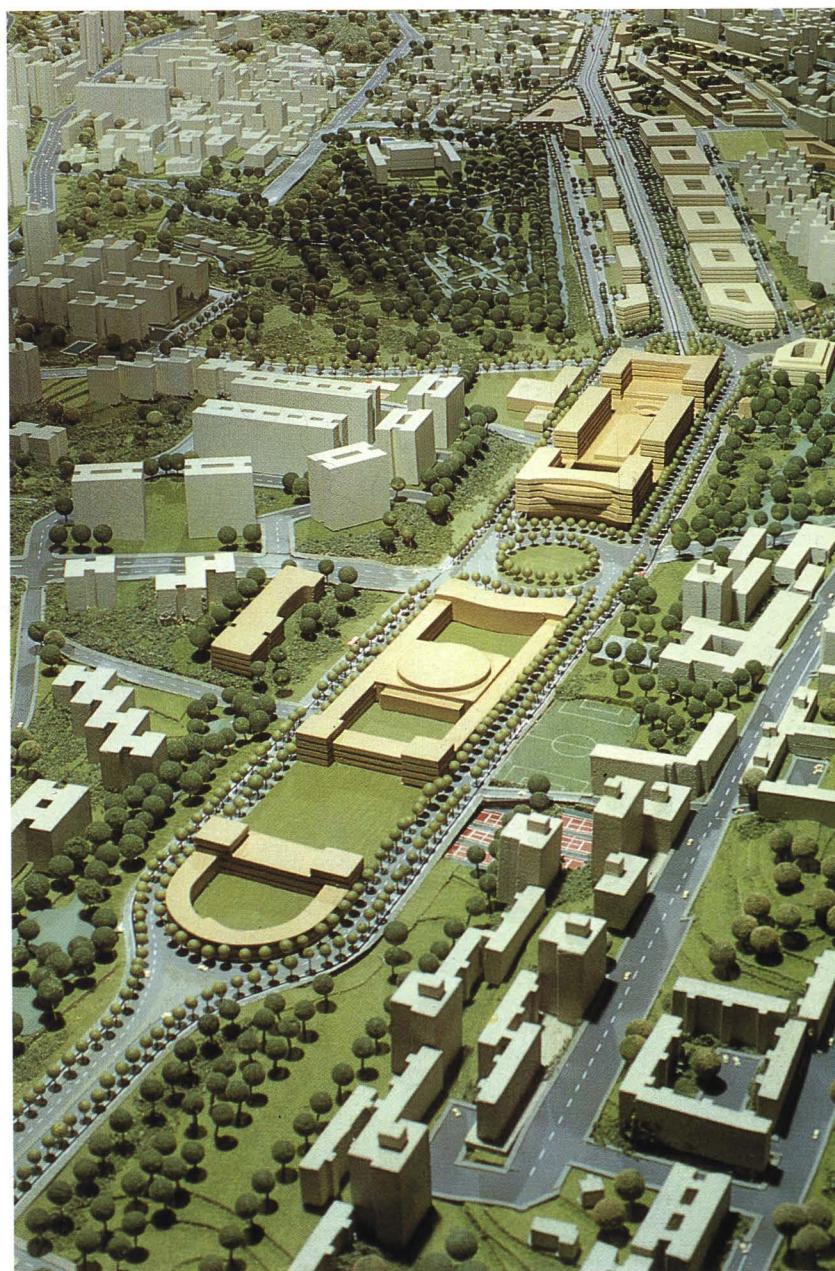
J. M. Ezquiaga; J. R. Fernández; G. Roa; R. Lajara; M. V. Gómez. PAU del Anillo Verde de Vallecas.
Ayuntamiento de Madrid. 1985.



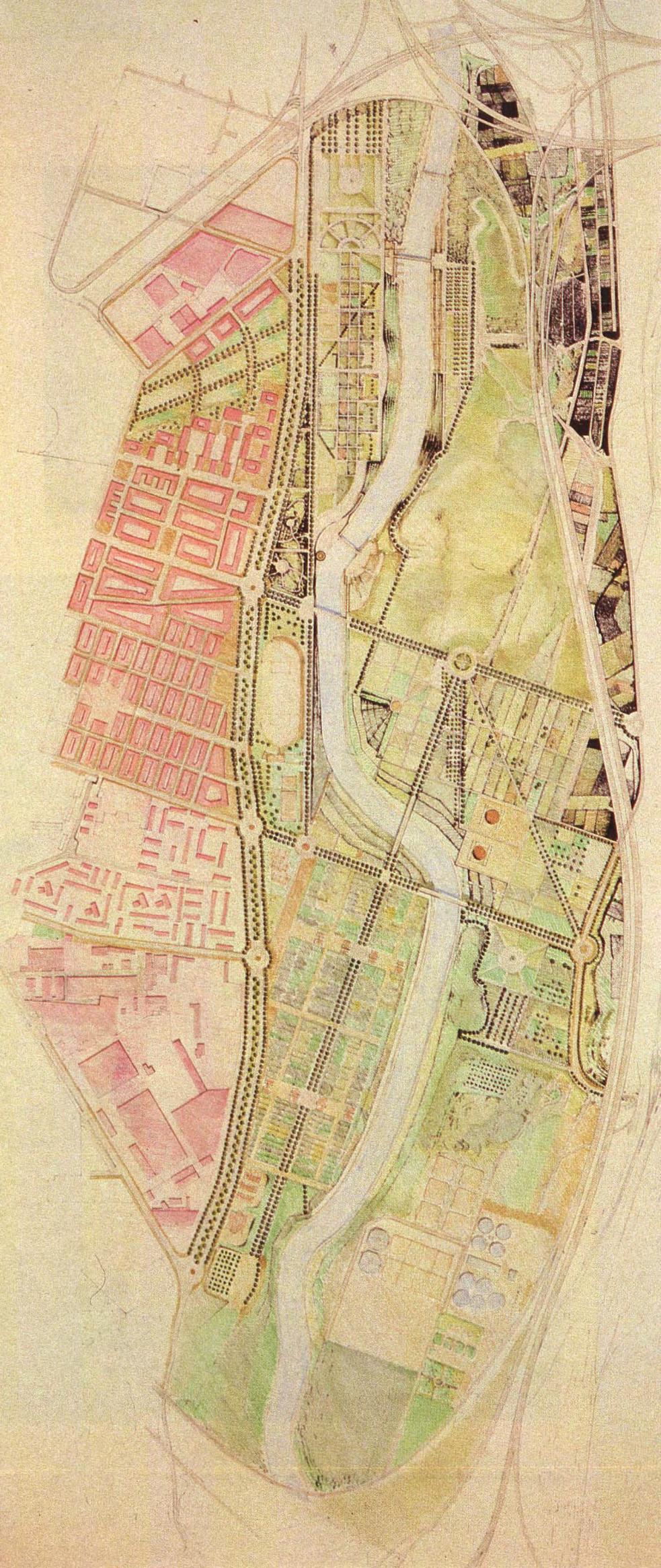
Área del Eje Urbano de Hortaleza. Estado Actual. 1987.



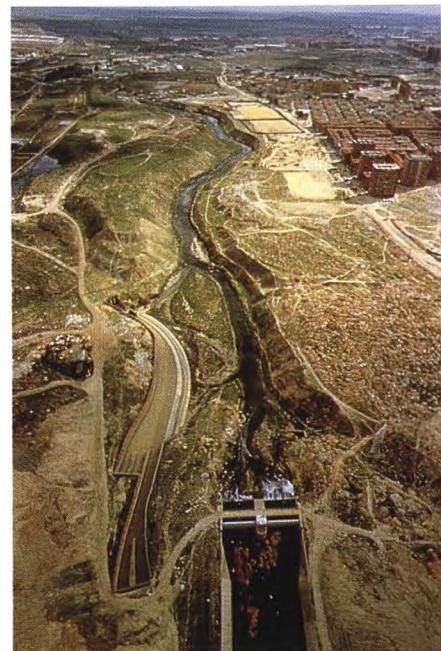
Vista del núcleo de equipamientos.



J. M. Ezquiaga; O. Román; A. del Moral; M. Domínguez; E. Ubillos y M. Medina. PERI del eje Urbano de Hortaleza. Ayuntamiento de Madrid. 1986.



1 2



geometría, papel estructurador y usos adyacentes. La necesidad no es nueva, ya Palladio señalaba que “para mejor ornamento y conveniencia de la ciudad, se debe hacer la calle más frequentada por los principales artesanos y forasteros, larga y ornamentada de magníficas y soberbias fábricas...”. Pero sí es innovador el planteamiento de este tipo de elementos como un problema arquitectónico. Es decir, como un problema que integra la resolución de los elementos de vialidad al mismo tiempo que los espacios construidos y las actividades.

Así como en determinados casos existe una cierta autonomía del espacio ordenado, en el sentido de que las implicaciones urbanas de la transformación se agotan en su ámbito (p. e., Anillo Verde de Vicálvaro), en los proyectos de ejes estructurantes, más que en ningún otro caso, la difusión de los efectos de la intervención va mucho más allá de la delimitación física del ámbito. Por ello, es necesario prolongar la reflexión desde la coherencia interna del proyecto a sus efectos inducidos sobre el entorno. Tal es el caso del Eje Urbano de Hortaleza o el Bulevar ferroviario de la Arganzuela, ya que su ejecución desencadenará procesos que, sobre todo en un tejido en transformación como el de Arganzuela, es necesario prever y encauzar.

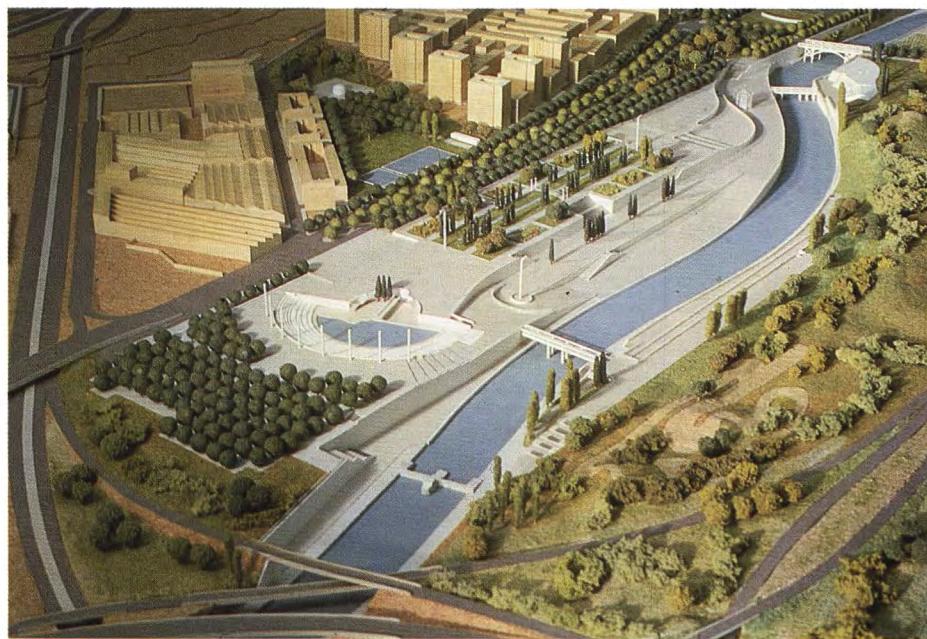
En el primero de ellos, además de una conexión importante E-O, se dota al distrito de un eje de centralidad en el que los usos residenciales, que conforman en determinados tramos la fachada de la calle, se combinan con la introducción de un centro integrado dotacional y comercial, que se configura como elemento emblemático del eje donde éste no puede configurarse como calle corredor, al

estar consolidados sus bordes por edificación preexistente.

El bulevar de Arganzuela supone la introducción de un elemento "ex-novo" en los trazados barrocos del área, merced a la creación de una nueva calle sobre el trazado de la vía del ferrocarril de contorno, una vez se deprima y proceda a su cubrición. Este nuevo eje rompe la barrera física que impone al distrito la existencia del ferrocarril alterando sustancialmente las relaciones espaciales entre el Centro y el Sur de la "almendra". A un nivel más inmediato permite enlazar —como cuentas de un rosario— los espacios de las antiguas estaciones (Imperial, Peñuelas, Delicias) convertidos en los nuevos focos de actividad del distrito.

Finalmente, tienen un papel complementario de los espacios públicos singulares, los "elementos urbanos" que cualifican la ciudad, tanto aquellos de tipo directamente funcional, como los intercambiadores de transporte o minipolígonos industriales, como aquellos de carácter dotacional o mixto, como los "centros integrados". Estos elementos representan, a nivel de pieza concreta de arquitectura, los objetivos de recualificación urbanística antes referidos. Por ello, juegan un importante papel en el diseño en cuanto elementos primarios de la ordenación. El mencionado proyecto de Hortaleza o la dialéctica entre plaza y Centro Integrado en Madrid Sur, ejemplifican fielmente este criterio. Como excepción, en el proyecto del Parque de Huerta del Obispo un gran vacío, geométricamente delimitado, se convierte en el elemento urbano singular, precisamente la oposición entre su pregnancia formal y ambigüedad funcional.

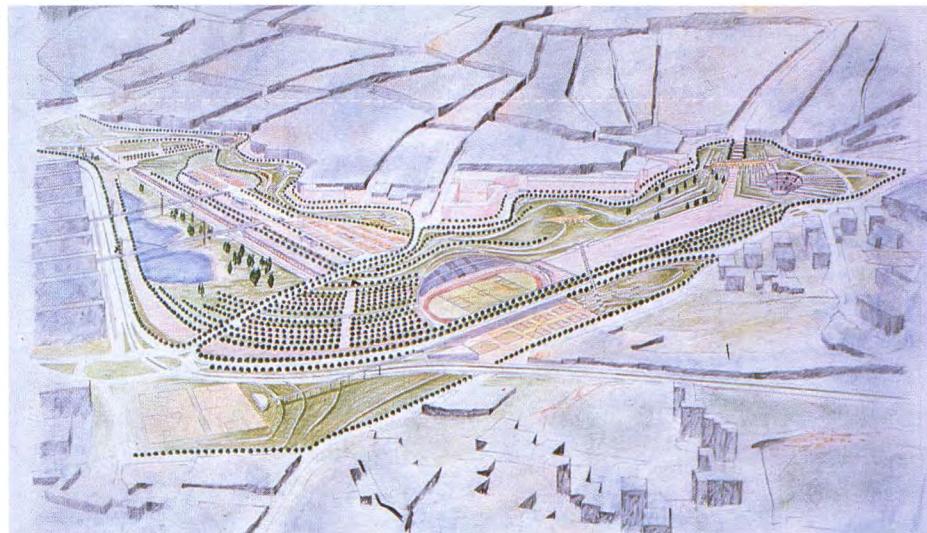
3



4



5



1. J. M. Ezquiaga; S. de la Mata; I. Ortiz; E. León; J. R. Fernández; A. Hernández Aja y M. Medina. Plan Especial del Parque Lineal del Manzanares Sur. Versión de Aprobación inicial. Ayuntamiento de Madrid. 1985.

2. Rio Manzanares, Tramo Sur. Barrio de San Fermín. Estado Actual. 1986.

3. Vista de la ordenación del Parque de San Fermín.

4. Vista del Tramo Sur; al fondo, la parcelación de huertos de ocio.

5. José Seguí Pérez. Plan Especial del Parque de la Huerta del Obispo (Tetuán). Versión de Avance. Ayuntamiento de Madrid. 1988.

EDIFICACION ABIERTA Y EDIFICACION CERRADA

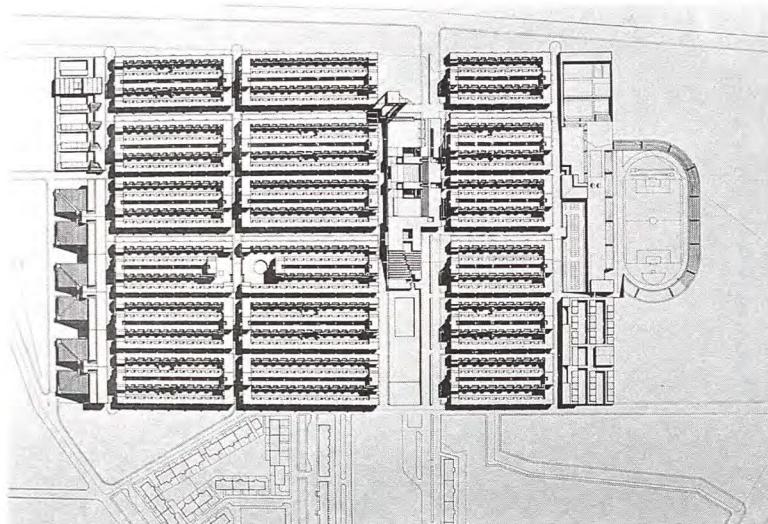
No puede dejar de mencionarse como elemento relevante de debate cultural la elección tipológica, especialmente referida a la edificación residencial. La adopción apresurada de la edificación cerrada, como nuevo dogma de diseño, amenaza con reproducir algunos problemas característicos de la edificación abierta que se debieran evitar. En primer lugar, con frecuencia se ha identificado la edificación cerrada con la manzana perimetral. Desconociendo temas como la articulación lleno/vacio, público/privado, dentro/fuera y sobre todo la relación entre densidad/tamaño de la manzana/grano de la malla viaria.

Este último tema es especialmente importante a un doble nivel: en primer lugar si el tamaño de la manzana es demasiado grande (error frecuente en el Plan de Madrid) se invierten las relaciones dentro/fuera produciéndose un efecto de ambigüedad espacial propio de los espacios interbloques, y la pérdida de animación de la calle, que se ve reducida al papel de acceso rodado. En el caso de manzanas demasiado pequeñas, además de los efectos indeseables de congestión y deterioro de las condiciones higiénicas, se produce un exceso viario y un resultado análogo de falta de animación. No existen suficientes actividades para "llenar" el zócalo público de la calle.

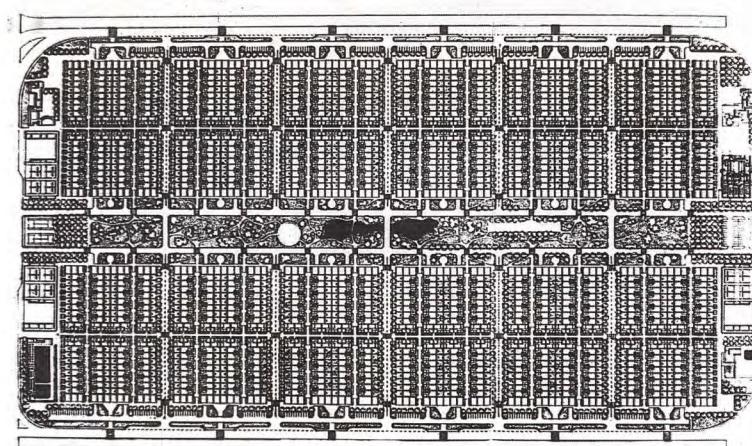
En segundo término, la reflexión en términos de "manzanas" ha llevado a la consideración autónoma de ésta con respecto a la calle, es decir, a olvidar que la pieza de composición primaria de ciudad es la calle, compuesta de dos lados, y la secuencia de encuentros entre las mismas.

Los proyectos seleccionados conllevan una cierta maduración del tema. La adopción repetitiva de manzanas se ha matizado y subordinado a los objetivos y peculiaridades del área. Aparecen así combinaciones de diversos tipos edificatorios (Eje Urbano de Hortaleza, PERI de la Alegría), bloques lineales configurando calle en combinación con tipologías unifamiliares (Anillo Verde de Vallecas y Vicálvaro), composiciones de bloques exentos (PERI de Vereda de Ganapanes) o tipologías mixtas semicerradas (Plan Parcial del Oeste de San Fermín). Por no mencionar la utilización "escultórica" de los volúmenes singulares en San Francisco el Grande.

El caso aparentemente más ortodoxo de configuración de una retícula de manzanas, Madrid-Sur, permite detectar asimismo esta actitud. Si contrastamos la regularidad de la propuesta edificatoria de la maqueta con las licencias interpretativas de la perspectiva área podremos calibrar el margen de variabilidad posible en la definición tipológica. Esa franja es justo el espacio de regulación de la normativa edificatoria. En su definición

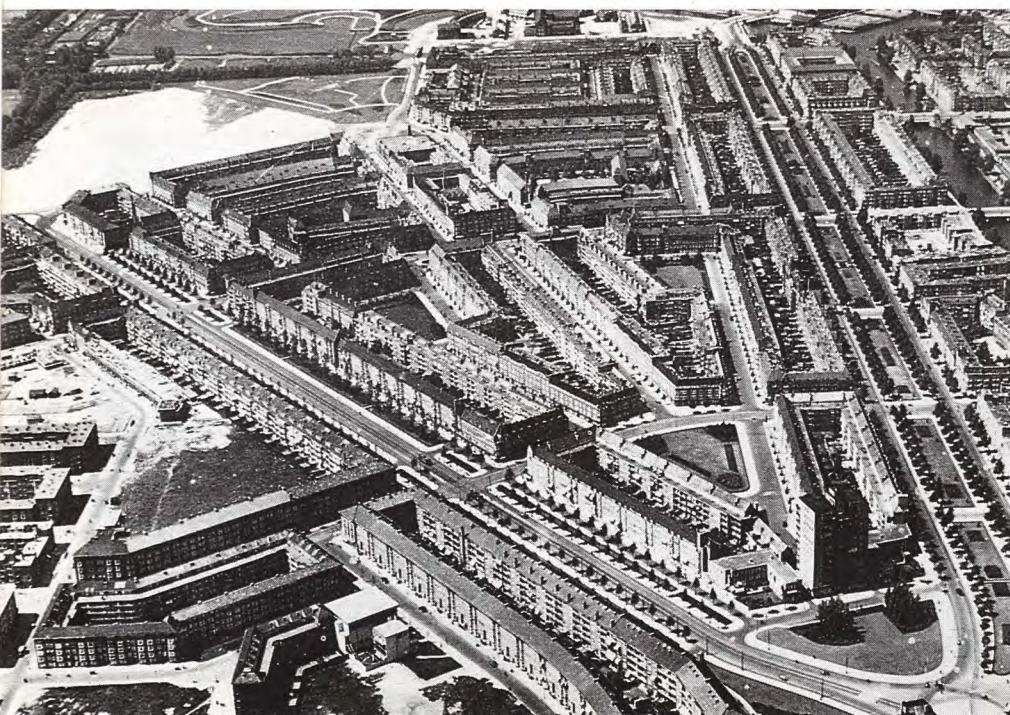


F. Amoros,
S. Bisogni;
V. Gregotti;
H. Matsui;
F. Purini. Barrio ZEN en Palermo. 1972.

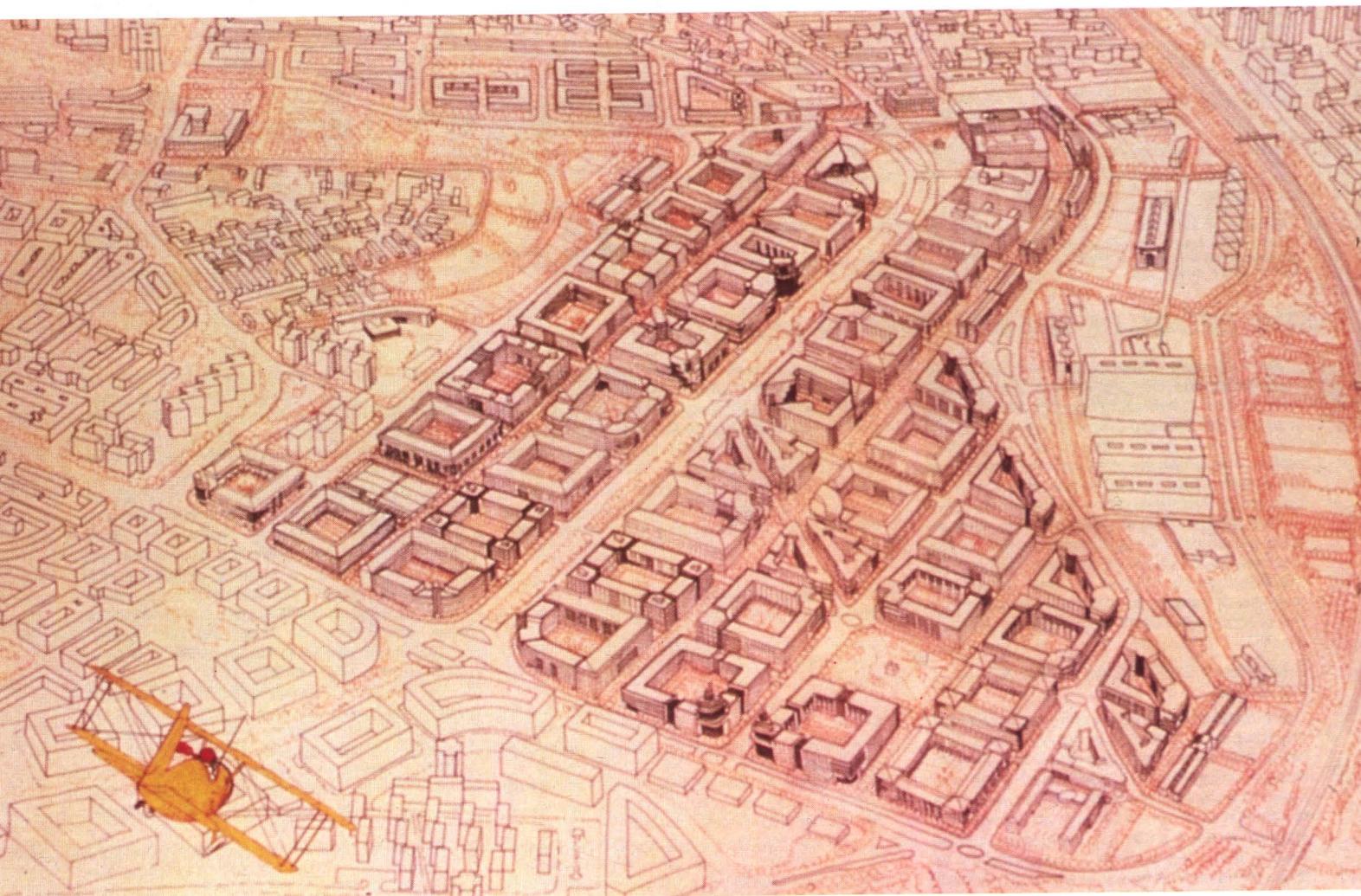
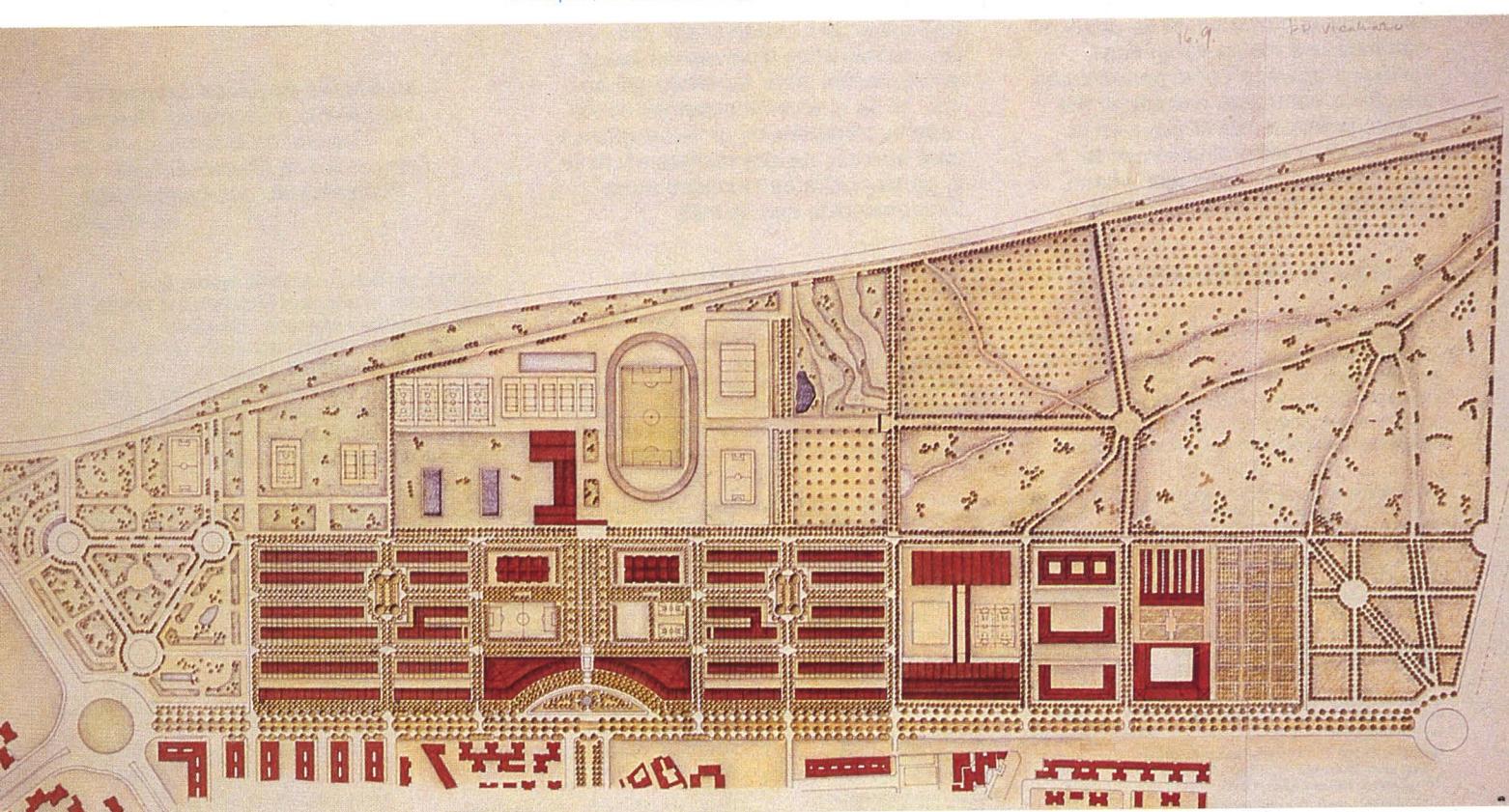


R. Moneo,
M. Solá-Morales. ACTUR Lacua en Vitoria. 1977.

H. P. Berlage. Segundo Plan de Conjunto de Amsterdam-Zuid. Vista aérea en 1961.



L. Mapelli; L. Calvo; L. Delgado. Plan Parcial del Anillo Verde de Vicálvaro. Ayuntamiento de Madrid. 1985.



Antonio Vázquez de Castro. Madrid Sur. Consorcio, IVIMA, SGV y EMV; 1987.

juega también un importante papel la parcela.

En la ciudad tradicional la coincidencia entre delimitación física y jurídica en el plano de fachada tiende a simplificar el problema. Si se pretende introducir una mayor variabilidad tipológica aparece como decisiva una adecuada estructura parcelaria, por cuanto la parcela es la clave en la vinculación y subordinación de la arquitectura a la morfología urbana, permitiendo de alguna manera el

"enraizamiento" del edificio en el suelo. Este aspecto no ha tenido siempre la consideración que merece, probablemente debido al excesivo énfasis otorgado a la definición tipológica. Su consideración, junto con las mencionadas técnicas del trazado y la ordenanza, pone, sin embargo, de manifiesto el enorme potencial de los saberes tradicionales de la urbanística para afrontar, de una manera eficiente, la problemática de la ciudad actual. Bien entendido que se trata

precisamente de técnicas, es decir, de herramientas, que en ningún caso pueden suplir la ausencia de una reflexión sobre los objetivos últimos de la intervención en ciudad.

José María Ezquiaga Domínguez
Arquitecto y Sociólogo. Director
General de Urbanismo de la
Comunidad de Madrid. Ex-Jefe de
Planeamiento del Ayuntamiento
de Madrid

SELECCION BIBLIOGRAFICA

Como contrapunto de las tesis vertidas en el texto precedente y como invitación a la prosecución de un debate que ha demostrado ser fecundo, se incluye a continuación una selección de cincuenta referencias bibliográficas, en su mayoría

recientes, sobre el debate entre Plan y Proyecto y los nuevos enfoques disciplinarios del urbanismo. Todas ellas tienen en común su carácter teórico —muchas veces polémico— y en diversa medida innovador. He atendido igualmente a un cierto equilibrio geográfico, de tal forma que, junto a una nutrida representación de textos españoles y en particular sobre

ARCHIVES D'ARCHITECTURE MODERNE. "La reconstrucción de Bruxelles". Ed. A.A.A., Bruselas, 1982.

AYMONINO, Carlo. "Lo studio dei fenomeni urbani". Officina Edizioni. Roma, 1977.

BARDAJI, Enrique. "Arquitectura y Ciudad" en "Madrid-Proyecto-Madrid". Ayuntamiento de Madrid, 1987.

BOHIGAS, Oriol. "Per una altra urbanitat" en "Plans i Proyectos per a Barcelona, 1981-82". Ayuntamiento de Barcelona, 1983.

BOHIGAS, Oriol. "Muerte y resurrección del Planeamiento Urbano". *El País*, 4 de noviembre, 1986.

BROLIN, Brent. C. "Architecture in Context: Fitting New Buildings With Old". *Harvard Architecture Review* nº 2, 1981.

BUSQUETS, Joan. "La escala intermedia. Nuevos planes catalanes". *UR* nº 2, 1985.

BUSQUETS i GRAU, Joan. "Les Diferents Escalas de la Projecció Urbanística" en "Urbanisme a Barcelona. Plans cap al 92". Ajuntament de Barcelona, 1987.

CAMPOM VENUTTI, Giuseppe. "Plan o proyecto: una falsa alternativa". *Ciudad y Territorio* nº 59-60, 1984.

CECCARELLI, Paolo. "Dopo l'ideologia del planning". *Casabella* 487/8, 1983.

CALVO, Luis; PEÑUELAS, Rafael, y DELGADO, Luis. "Las nuevas Áreas Residenciales en la formación de la ciudad". Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1985.

CRUZ, Antonio. "Arquitecturas para un Plan. El urbanismo en la encrucijada". *Arquitectura* nº 235, 1982.

DE MICHELIS, Marco et al (a cura di). "La ricostruzione della città". XVII Triennale di Milano. Electa. Milano, 1985.

EZQUIAGA, José María. "Planes, obras e historia: reflexiones desde la crisis del paradigma de la ciudad moderna". Introducción al libro "Madrid, Urbanismo y Gestión Municipal 1920-1940". Ed. Ayuntamiento de Madrid, 1984.

EZQUIAGA, José María. "El espacio del Proyecto Urbano" en "Madrid-Proyecto-Madrid". Ayuntamiento de Madrid, 1987.

GARCIA PABLOS, José María. "Formalizaciones e Intervenciones arquitectónicas dentro del planeamiento: el caso de Madrid". *Ciudad y Territorio* nº 67, 1986.

GOSLING, David; MAITLAND, Barry. "Concepts of urban design". Academy editions/St. Martin's Press, New York, 1984.

GREGOTTI, Vittorio. "L'architettura dei piano". *Casabella* nº 478/8, 1983.

GREGOTTI, Vittorio. "In difesa della regionería urbanística". *Casabella* nº 526, 1986.

HERNANDEZ DE LEON, Juan Miguel. "El discreto encanto de la Arquitectura Institucional. Problemas de lenguaje" en "Madrid-Proyecto-Madrid". Ayuntamiento de Madrid, 1987.

HUET, Bernard. "La città come spazio abitabile. Alternative alle Carte di Atene". *Lotus* nº 41, 1984.

KLEIHUES, Josef Paul. "La arquitectura en mi opinión necesita de todos nuestros ciudadanos". *Arquitecturas* bis nº 36/37, 1981.

KRIER, León. "Quarta lezione. Analisi e progetto dell'isolato urbano tradizionale". *Lotus* nº 19, 1978.

KRIER, León. "The necessity of master-plans". *Art and Design* nº 5, 1985.

KRIER, Robert. "El espacio urbano". Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

LEIRA, Eduardo. "Del Plan de Madrid: elementos para un debate". *Ciudad y Territorio* nº 59-60, 1984.

LOVERO, Pasquale. "La generazione dello Z.E.N.: Evora, Vitoria, Palermo: Tre quartieri a confronto". *Lotus* nº 36, 1982.

LUCAIN, Pierre. "Art urbain, urban design or urbanité". *Architecture d'Aujourd'hui* nº 217, octubre, 1981.

MAITLAND, Barry. "The uses of history". A.D. nº 54 1/2, 1984.

MANGADA, Eduardo. "El tiempo del proyecto y el tiempo de la obra". A.V. nº 5, 1986.

MARCHAN FIZ, Simón. "El contextualismo, las arquitecturas de la ciudad y la tipología". en "La condición pos-moderna de la arquitectura". Universidad de Valladolid, 1981.

MONEO, Rafael. "On typology". Oppositions, 13. Summer 1978. Traducido en el libro CATEDRA COMPOSICIÓN II de la ETSAM "Sobre el concepto de tipo en arquitectura". ETSAM, 1982.

PANERA, Philippe et al. "Elementos de análisis urbano". Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1983.

PEREZ DE ARCE, Rodrigo. "Urban transformations". *Architectura Design* nº 48, 1978.

QUERO, Damián. "De la teoría al paganismo post-ilustrado". *Quaderns* 154, noviembre, 1982.

QUERO, Damián. "Rehabilitar de la nostalgia a la seducción". *Geometría* nº 1, 1985.

ROSSI, Aldo. "La arquitectura de la ciudad". Gustavo Gili, Barcelona, 1971.

ROSSI, Aldo. "What is to be done with Old Cities". *Architectural Design* nº 5/6, 1985.

ROWE, Colin; KOETTER, Fred. "Ciudad Collage". Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

ROWE, Colin. "La IBA entre respública y respresentativa". A.V. nº 2, 1985.

SECCHI, Bernardo. "Le condizioni sono cambiate". *Casabella* nº 498/499, 1984.

SECCHI, Bernardo. "La Riconstruzione della Città". *Casabella* nº 517, 1985.

SOLA-MORALES, Ignasi. "Civi art against the functional city. Urban projects by Vialiana and Piñón". *Lotus* nº 39, 1983.

SOLA-MORALES, Manuel. "Plan" *Arquitectura* nº 235, 1982.

SOLA-MORALES, Manuel. "Spazio, tempo e città". *Lotus* nº 51, 1987.

SOLA-MORALES, Manuel, y PARCERISA, Josep. "Urbanismo urbano. Forma urbana y planeamiento urbanístico en siete capitales españolas" en *Estudios Territoriales* nº 24, mayo-agosto 1987.

TERAN, Fernando de. "Teoría e Intervención en la ciudad, balance de un período. Estado de la cuestión". *Ciudad y Territorio* nº 59/60, 1984.

UNGERS, Oswald Mathias. "Architecture of the collective memory. The infinite catalogue of urban forms". *Lotus* nº 24, 1979.

VILDLER, Anthony. "Una tercera tipología". *Arquitecturas* Bis nº 27, 1978.

ZARZA, Daniel. "El sitio de las ciudades". *Estudios Territoriales* nº 18, 1985.

THE DESIGN OF THE INTERMEDIATE SCALE

An important change in the manner of considering the city and town planning intervention has taken place during the last few years. Many Spanish cities, amongst which is Madrid, have gone through an interesting stage of development of plans and projects on an intermediate scale, once the cycle of revision of their general plans had concluded

This article raises points which require more generalized thought about the theoretical and practical basis of a new manner of considering the "Urban Project" taking the analysis of various paradigmatic examples of the Madrid experience as a starting point.

THE URBAN OUTLINE AS A PUBLIC PROBLEM

A normal practice in planning during the last decades has consisted in a hierarchical and sequential idea of planning which has avoided design problems and postponed over and again to subsequent phases. Unfortunately no thought has ever been given to urban outlines; instead, at each stage the basic construction usually becomes somewhat handicapped up to a certain degree by decisions of an abstract nature. Then, when while trying to correct the shortcomings of the city's concept as from the architectural project, one realises it is too late.

A solution for this problem which appeared in the plans generated in the 80's was to try to interiorize the problems of defining the city's outline from the planning stage itself, i.e., to consider the urban outline as a public problem of the greatest importance. This new approach opens up an important scope for the "Urban Project" as a key moment for thinking about the physical intervention in specifically urban terms.

THE URBAN PROJECT AND THE INTERMEDIATE SCALE

Amongst the "Urban Projects" work hypothesis developed in Madrid the following stand out:

— Particularization and heterogeneity, i.e. abandonment of the standardized solutions beforehand and adoption of a contextual criteria whereby the new intervention is accountable to the environment and meets differing urban environments on the basis of equally heterogeneous treatments.

— Morphological recomposition as a work method, specially in the outlying "interstitial" areas. This implies: a) aiming to complete the semi-empty "interstitial" areas by means of "sewing up" and repairing the dismembered urban areas; b) giving value to the geogra-

phical and topographical qualities of the area; c) finding ways to correct the lack of urban references; d) providing the surrounding areas with amenities; and e) introducing new social/economic life in the environment, as an induced result of the former aims.

— Recuperation of layout and rulings as basic tools of the project. This means rejecting "zoning" as a leading method for town planning as it has been shown to be a tool unable to provide a suitable answer to the complex organization problems of the present-day city, and, at the same time, has helped to maintain a kind of "city without quality" model, materialized in the massive suburbs of open range block estates.

— Priority in the composition of public areas and urban units. A composition criteria is the laying out with regard to a hierarchy of public spatial elements. The street stands out amongst these, as it regains its civic institution nature in the "Urban Projects", apart from its normal use as a pedestrian and road traffic channel.

— Reappraisal of construction typologies of the "modern tendencies", re-opening the discussion about "blocks" and "detached houses", while raising a new assessment of plots as a key element in the link between architecture and urban morphology.

1985



1986



1987



Los planes de escala intermedia

Joan Antoni Solans

UN DISTINTO USO

Una revisión sobre planes parciales y especiales debería partir de un conocimiento más intenso de los tipos y volumen de las propuestas que se han formulado a través de esta clase de documentos así como del desarrollo y ejecución real que han tenido en el conjunto español, que me son desconocidos. Por ello cuanto expongo se refiere exclusivamente a la realidad catalana. Quiero precisar que tan importante como la calidad de las propuestas, es cómo éstas se ejecutan y resuelven las cuestiones de gestión en vez de permanecer en el papel o en los deseos de las administraciones.

La hipótesis subyacente en la Ley de 1975 era que los planes parciales fueran proyectos de actuación urbanística concreta contra lo que fueron los anteriores planes parciales de la Ley del Suelo de 1956. El objetivo se ha realizado en gran medida y ello me atrevería a apuntar, no tanto por un cambio de opinión de nuestra sociedad y de los particulares sobre la naturaleza que deben tener aquellos documentos, cuanto por la distinta instrumentalización que de ellos hace el planeamiento general y por la distinta exigencia de las administraciones urbanísticas respecto a garantías de ejecución de las obras de urbanización y de gestión de cesiones y reparcelación.

Aunque la voluntad legisladora de 1956 no fuera, en mi opinión, distinta de la de 1975, la práctica real supuso que el planeamiento parcial, al amparo de la ambigüedad en la exigencia previa de plan general y de la práctica urbanística al uso, se convirtiera en un documento de directrices y de legitimidad de la ocupación urbana del espacio y de apropiación de edificabilidades, antes que en concreto un proyecto urbanístico que se trazaba a partir de la propia lógica de la urbanización y del mejor establecimiento de la edificación a partir de la ciudad contigua y del territorio y paisaje particulares.

MONTMELO. La Quintana de Baix: Una forma nueva de construir la ciudad en Cataluña. Cada una de las intervenciones del Instituto Catalán del Suelo muestran, año a año, la progresiva configuración de la ciudad, hasta la edificación por particulares, promotores, cooperativas y entes de vivienda pública. En este caso, nuevos parques en los centros urbanos y ramblas de relación entre barrios próximos que antes, por la lógica heredada, se hallaban de espaldas.

PRIMACIA DEL ESPACIO PÚBLICO

No es que el espacio público mereza siempre en los actuales planes parciales la consideración debida, pero al menos la existencia de los estándares urbanísticos evita la discusión de los cuántos y, en consecuencia, su definición exclusiva a partir de funciones residuales y su localización en base a los terrenos de valor marginal: los fondos de cauces públicos, los terrenos abruptos o allí donde la geometría de la ciudad proyectada con la geometría de las propiedades de la tierra dejaba unos restos. En fin, los suelos inundables, inaccesibles o "inútiles" eran aquellos a los que se adscribían los décimos o, por los resultados, más bien "diezmos" de zona verde de la Ley de 1956.

Lo cierto es que bien por el hecho de escapar los mínimos a discusión, bien por la crisis del sector que ha forzado hacia unos desarrollos más selectivos y orientados a la mejora de la vivienda y la calidad urbana, los planes han organizado generalmente los espacios públicos y las reservas para edificios públicos de forma ejemplar. Es preciso recordar y a su vez felicitarse que, por regla general, los edificios públicos para escuelas, pabellones deportivos, centros de asistencia primaria, guarderías, servicios para la tercera edad y "casales de vecindad" han elevado también de modo substantivo su calidad arquitectónica y constructiva y empiezan ciertamente, a ser elementos singulares o "puntos fijos" sobre los que organizar la composición del espacio urbano. Idéntica felicitación, aunque por el momento menos extendida, merece la calidad de la obra pública.

Recordemos sólo recientes edificios de correos, bomberos y escuelas estandarizadas de los programas de Reforma, Ampliación y Mejora del Ministerio de Educación y Ciencia, que parecen justificar con su baja calidad su poca consideración urbanística. Uno no llega a ciencia cierta a saber, al analizar su congruencia urbana, si eran de aquella manera a causa del emplazamiento marginal que los planes les adscribían, o si los urbanistas y las administraciones actuaban "correctamente" para hacer pasar desapercibidos aquellos edificios que ostentaban ignominiosamente la titularidad pública.

EL PLAN PARCIAL REDEFINIDO

Lo cierto es que en su actual naturaleza jurídica ha tenido gran influjo la concepción y globalidad de los planes generales. Planes que en Cataluña suman, en su distintas figuras, 648, con una cobertura del 98,12 por 100 de la población, lo que de hecho

supone todo el territorio urbanísticamente activo. En el momento de escribir este artículo sólo quedan tres municipios de más de diez mil y otros tres entre dos mil y diez mil habitantes sin adaptar su planeamiento a la Ley de 1975. Es decir, que se está en un territorio físicamente configurado por el planeamiento y elaborado con una visión de conjunto del municipio y en muchos casos de varios municipios, con un sistema real de ciudades por encima de los viejos límites administrativos, al ser sus planes elaborados por un mismo equipo técnico.

Esta visión global explica que tanto las prioridades de desarrollo como las políticas de cantidad e intensidad del suelo, se organicen, o vengan obligadas a organizarse, no por presión, influencia u oportunismo, sino públicamente a través de su compatibilidad y fundadas en una lógica estructural, de relación con la actual o futura estructura de servicios y equipamientos, con la facilidad para el desarrollo urbano, la salvaguarda de los suelos fértilles y los menores costes de los servicios urbanos. Factores todos que tienen como consecuencia una distinta función de los planes parciales. Pero además son planes elaborados sobre bases cartográficas en general de buena factura, si los comparamos con los planes de los años sesenta y cinco, y una sintaxis cualificadora por regla general más precisa de la antigua de "manchas arriñonadas" o de "eidos y moluscos", lo que centra la función del plan parcial, y aunque con diversas variantes, la deja muy acotada.

EL INFLUJO DE PLANES GENERALES

Los planes generales, por lo general, no parten de cero en la forma de determinar sus objetivos y disposiciones, reflejan aproximaciones similares en el modo de ordenar, incluso algunos copian "las paletas" de unos planes sobre los otros con tan mala fortuna como en el caso de un plan para un municipio de alta montaña, cuyo nombre no me parece bien recordar, que había trasladado tal cual a la normativa la zona de dominio público marítimo-terrestre de otro plan que sí abarcaba la costa.

Hoy en Cataluña prevalecen cuatro enfoques: a) el tradicional, de ordenaciones "abiertas y cerradas", calificaciones descriptivas y lógica de ordenanza de edificación, que proviene del anterior Plan Comarcal de Barcelona de 1953 o de las normas del Plan Provincial de 1963. Son normas que se han aplicado a revisiones de viejos planes en los que no interesa o no procede un cambio de las edificaciones establecidas; b) la del

plan general metropolitano de 1976, de naturaleza procesal o categorías reguladas en función del proceso "corrector" a aplicar, y a partir de cuatro grandes "facets" o categorías: 1) régimen jurídico del suelo, 2) intensidad-densidad-estándares, 3) tipo de ordenación y condiciones de la edificación, y 4) usos; c) la familia que podríamos adquirir a los técnicos del "laboratorio de urbanismo de Barcelona", de fundamento más arquitectónico o físico-tipológico, en la que a su vez se detectan tres variantes y, finalmente, d) una cuarta a definir más bien como de "cajón de sastre", en la que se apilan invenciones de difícil digestión, cuando no a veces incluso de imposible lectura y aplicación. Documentos mal estructurados e inconexos, que rectificados por las Comisiones de Urbanismo en sus aspectos sustantivos o legales, se aplican y "experimentan" en algunos pocos municipios.

Interesa esta tipificación para precisar que con independencia de la idoneidad con que afrontan los temas de la ordenación urbana general, de su capacidad para diagnosticar los aspectos a corregir (aquejados que rigidizan o distorsionan el crecimiento ordenado) y la creatividad que presentan en el tipo de intervenciones y nuevas relaciones que organizan y recrean sobre el territorio (consecuentemente, en la lógica de los problemas a resolver y de los procesos a corregir y no del "arte por el arte") el papel de los planes parciales se ha reducido lógicamente condicionado por las determinaciones de los planes generales a precisar la ordenación física de un sector.

Según el Plan General, puede que tenga los sectores mejor o peor delimitados, referido a elementos de la estructura general y orgánica del territorio o desestructurado; con facultad al redactor del plan parcial de seleccionar la tipología arquitectónica o con ella prefijada o acotada; con indicaciones de proteger o ceder elementos del territorio que se hallan dentro del sector o sin tales notas; con capacidad para restringir los usos admitidos por el plan general u obligado a mantener de modo cerrado su prescripción, pero en cualquier caso, la finalidad de los planes parciales ya no es la calificadora de suelos sino la de proponer su ordenación física. La tarea que ya señalaba la Ley de 1956, aunque también dicho de manera muy lacónica y sin traducir principios, voluntades y dificultades: "tendrá como finalidad la distinción entre los suelos privados, para la edificación de los usos lucrativos y de los espacios libres privados y los suelos públicos para

viales, estacionamientos, zonas verdes y suelos para edificios públicos".

LOS EFECTOS DE LA CRISIS

Otras dos notas interesa introducir para describir de forma global el panorama del tipo de actuaciones sobre el suelo urbanizable, una, los efectos de la crisis del sector de 1976 a 1982, otra, las del Instituto Catalán del Suelo.

La crisis afectó, lógicamente, el desarrollo de los suelos urbanizables en tanto la demanda privada de nuevo suelo se retrajo o se hizo inexistente. Fue una crisis más profunda que la de 1971 de Nueva York, o la de 1973-74 de Londres, por cuanto a aquella propia del sector se sumaron la "crisis de la sociedad" de la transición política y la crisis de la "desindustrialización" de las economías occidentales. Por ello el impacto urbano fue, valga la expresión, más profundo. En el ámbito de la extinta Corporación Metropolitana de Barcelona (3.100.000 habitantes y veintisiete municipios) entre 1978 y 1986 se aprobaron un total de treinta planes parciales con una extensión de 402 Ha. Pero aprobar a su vez no es sinónimo precisamente de ejecutar por lo que puede hacerse uno cargo del bajo desarrollo real que ello significó en términos de nuevo suelo industrial y residencial.

Pero a los efectos de este artículo interesa subrayar que no se hizo un aprovechamiento urbanístico positivo de la crisis o, para ser más sinceros, el máximo aprovechamiento. Cuando algunos abogamos ya en 1981 por la necesidad de la actuación pública sustitutoria y actuamos decididamente para paliar sus defectos y salir mejor colocados y reforzados como hizo la administración de la Generalitat con el Instituto Catalán del Suelo, las administraciones locales no siguieron.

En sistemas urbanos como los de Madrid y Barcelona que habían sufrido, urbanísticamente hablando, mutaciones tan importantes en el período reciente, era esperable la segunda derivada de aquel fenómeno que lo había trastocado todo, empezando por el desequilibrio de edades de la población. Más suelo para la actividad económica, incluso a "igualdad" de actividad económica, exigencias por mejora en la movilidad urbana y finalización del proceso de expansión residencial por el "desdoblamiento familiar" en curso y en los países europeos de mayor renta aún más acusado. No sólo esto si no que la recalificación de la "periferia" heredada solo podía, en muchos casos, efectuarse por eficacia o menores costes a través del desarrollo de los sectores adyacentes en los que se podían incluir importantes suelos gratuitos para dotaciones y espacios

libres, respecto los que podían obtenerse en las operaciones de rehabilitación y renovación urbanas, operaciones que a la postre quedaron muchas veces como enunciado de voluntades.

Pero frente a estas demandas, se razonó en otros términos: toda medida que representa crecimiento o desarrollo de nuevos tejidos, aunque fuera para facilitar, como hemos dicho, la propia reestructuración urbana, era descalificada por seguir el "modelo desarrollista" del período anterior. Las únicas operaciones válidas eran las que se centraban en la rehabilitación urbana y en la recuperación interna de los déficits. Estas últimas a cualquier coste aunque ello representara menor calidad de servicios o mayores costes unitarios. La ciudad heredada era el dato fijo e inmóvil a partir del que se debía hacer aparente la transformación facilitada por el nuevo sistema político o, para algunos, por la nueva sociedad. No cabían operaciones que pretendieran modificar la estructura. Sólo se permitía el juego interno. Se llegó incluso a decir que todo el mal sueño del desorden urbano se había acabado. El desorden ya no era derivado de incompetencias, injusticias, inmoralidades y abusos —como si la obtención del poder debilitara la memoria vivida, o implicara

corresponsabilizarse con los hechos urbanísticos heredados— sino que era exclusivamente consecuencia del desarrollo.

Se contabilizaron las naves industriales vacías para demostrar que sobraba suelo industrial y los desocupados que se volvían en el momento de su jubilación al pueblo para demostrar que la ciudad estaba sobredimensionada. Los profundos cambios que estaban en curso en el espacio y las nuevas demandas que se manifestaban y presagiaban lo que después, ahora, ha sucedido, pasaban desapercibidos a la mayoría, unos por no haberlas vivido durante la anterior fase desde el mostrador, los otros por hallarse dormidos en la paz de la crisis. A la postre, se razonó peligrosamente que la nueva situación democrática sería suficiente para garantizar la ordenación urbana, su acierto, su calidad y su poética. Algunos notables profirieron gritos de mueran los urbanistas, tan callada había quedado la ciudad.

En ese marco dominante, o al menos en la mayoría de los grandes ayuntamientos, era lógico, a pesar de hallarse el suelo depreciado y por consiguiente fácilmente adquirible, que ninguna corporación local o casi ninguna en Cataluña —sólo la ciudad de Lérida escapa a esta lógica— hicieran patrimonios en el suelo urbanizable para tener después un

papel decisivo o al menos regulador del crecimiento de la ciudad. A pesar de la Orden del Departamento de Política Territorial i Obres Públiques recordando la obligación de la formación de Patrimonios Públicos, los ayuntamientos en seguida se descapitalizaron ante los nuevos costes de funcionamiento establecidos y convirtieron en imposible el cumplimiento legal. Sólo los tres primeros años, 1980 a 1983, fueron excepcionales pero dedicados a zonas verdes y equipamientos, nunca a suelos urbanizables.

Es lógico por ello que desde las corporaciones no se hiciera práctica del tema de los ensanches de población y hasta se desanimara de su necesidad al propio sector privado cuando mostraba interés a pesar de hallarse casi desaparecido, realizaba los stocks como podía y por benignidad o complicidad del sistema financiero no era ejecutado o, en el mejor de los casos empezaba temeroso a reorganizarse, definirse y a salir del túnel.

EL URBANIZABLE URBANO

La situación explica que junto a la normal aplicación de los Planes Parciales se detecten dos comportamientos específicos que dan lugar a una utilización atípica. De una parte, algunos planes generales contra la lógica legal de tener que definir como suelo urbano, exclusivamente, los suelos urbanizados o con las condiciones de edificación consolidadas, incluyen suelos que no lo eran. Aquellos suelos máxime deberían tener la consideración de suelos urbanizables en los que el trámite de plan general incorpora o define en acto anexo también el plan parcial. En estos ámbitos, justificado bajo la presión de "agilizar la gestión", el plan incorpora sobre terrenos rústicos una ordenación física precisa, con todos los pormenores para poder redactar los proyectos de urbanización y otorgar licencias de edificación y donde se da además un convenio —fuera de las capacidades de convenio de las corporaciones locales al depender de acuerdos cuya aprobación definitiva no les corresponde— en el que en contrapartida a anticipar cesiones que urgen a la corporación local, o en extensión muy superior a las mínimas de la Ley, los particulares se ahorran los costes financieros, las esperas hasta la aprobación definitiva del plan parcial y las concesiones —que de otro modo obligarían— al menos sobre el aprovechamiento medio, cuando no, además, sobre otras exigencias legales de suelo público. La degeneración de esta "figura" ha venido por la finalidad con que se ha pretendido generalizar: impedir el control de las obras de

urbanización, al tratarse luego, jurídicamente de obras ordinarias en suelo urbano, y no incorporar ningún tipo de cesiones para suelos públicos, ni los mínimos de la Ley.

LOS PLANES DE MOVILIZACION

De otro lado se dio un cierto trámite de planes parciales para impedir que en la revisión del planeamiento éstos pudieran poner en discusión antiguos suelos de reserva urbana. El plan parcial se tramitaba con el fin de entrar en alguno de los supuestos de transitoriedad de la Ley de 1975, y así impedir u obligar a que los planes generales, cuando se revisaran, incluyeran los sectores manteniendo los antiguos supuestos urbanísticos de edificabilidad. La acción se emprendía exclusivamente para, en caso de litis con la corporación, esgrimir los efectos indemnizatorios de los planes parciales en "ejecución" y su distinta naturaleza política y contractual precisamente por hallarse aprobados después de la Ley de 1975 como modo de inmovilizar las "herencias" de los históricos planes generales.

En todo caso es preciso señalar que esta ha sido una "enfermedad" más bien poco presente, sólo en algunos suelos de reserva urbana de municipios turísticos, donde este comportamiento debe explicarse por el hecho de no presentarse la crisis urbana de modo tan agudo, ni seguir la valoración del espacio las pautas normales de calificación de los núcleos industriales o comerciales.

EL INSTITUTO CATALAN DEL SUELO

El Instituto Catalán del Suelo adquiere en el tema del desarrollo urbano de Cataluña un papel clave que se expresa por sus ciento treinta y seis

actuaciones en curso o desarrolladas. Este comportamiento desconcierta inicialmente a corporaciones y particulares, especialmente por iniciarse para la mayoría en un ambiente de innecesidad o incertidumbre, y no haber antecedentes de una política fundiaria tan amplia. Es preciso recordar que si bien los ensanches fueron desarrollo común en Cataluña desde 1870 hasta 1920, y con el paso marcado desde las corporaciones públicas, la mayor parte del reciente desarrollo se dio por densificación de aquellos tejidos o parcelaciones ilegales. La acción emprendida se ha perfilado con su entrada en juego en una poderosa herramienta para el desarrollo y la reestructuración urbanos, una explicación del nuevo nivel de calidad urbana y del normal modo de proceder urbanístico y un factor importante para la reestructuración de la construcción.

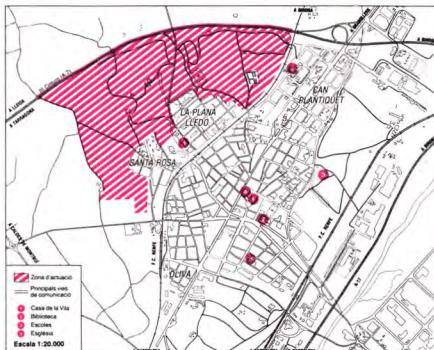
Al iniciar desde su creación, en 1980, una presencia sostenida en el desarrollo urbano de los municipios de más de diez mil habitantes —al cabo de casi siete años, ciento cuatro actuaciones residenciales y ventinueve industriales o para los servicios de transporte— ha desaparecido la oposición sistemática al tema del crecimiento urbano, aunque sea por comparación con aquellos ejemplos, y se valoran las ventajas urbanísticas, un impacto fiscal, la nueva base económica, la reactivación de la edificación y la formación gratuita de importantes patrimonios públicos de suelo para equipamientos y zonas verdes

La lógica de estas actuaciones no es de vivienda, sino urbanística, normalizar el mercado del suelo, a "precios normales de producción" y especialmente incidir en la estructura urbana a través de la creación de

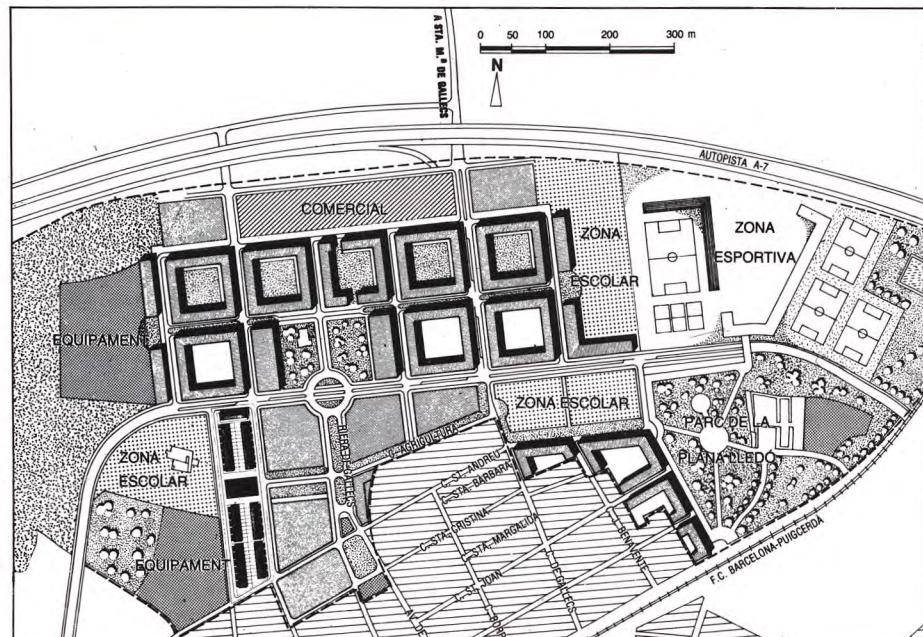
nuevos subcentros, de la construcción de nuevas rondas, paseos o vías arteriales, de rotura de las "murallas físicas" que aún cerraban o cierran el territorio de las ciudades por déficits estructurales de infraestructura "gruesa" y que a su vez dotan de inmediato a la comunidad de suelos para equipamientos públicos, que constituyen base para la atracción de subvenciones, inversiones, o nuevos parques, jardines o plazas y, en algunos casos, protegen elementos singulares del territorio, bosques urbanos o edificios rurales de interés arquitectónico o típico.

Interesa subrayar el hecho de no definirse exclusivamente como instrumento de una política de vivienda, a pesar de serlo de manera muy substantiva, (en el período más crítico de la crisis, 1981-1984, un tercio de la nueva construcción de viviendas de primera residencia se emplaza en estas actuaciones) y aún seguirlo siendo para sostener la oferta y contener los costes del sector en el actual cuatrienio. Si su definición hubiera obedecido únicamente a una política de vivienda, hubiera originado de cierto un erróneo planteamiento físico de los sectores que se hubiera traducido en equívocas localizaciones de las actuaciones y erróneas densidades, tipologías y composición social de los barrios. El error histórico provino sustancialmente de olvidar que la formación de comunidad y la incorporación a la ciudad debían ser los objetivos fundamentales de toda política de vivienda.

La crítica situación del desarrollo urbanístico en las comunidades que como la nuestra poseen una estructura administrativa y de la propiedad agrícola parecidas, proviene, no tanto de incapacidad financiera para el desarrollo, cuanto de las enormes



MOLLET. Gallecs: Nuevos ensanches capaces de dotar los desarrollos densos y deficitarios heredados, y facilitar nuevas rondas que eviten el paso de los tráficos por los centros urbanos.

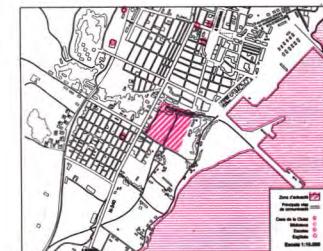
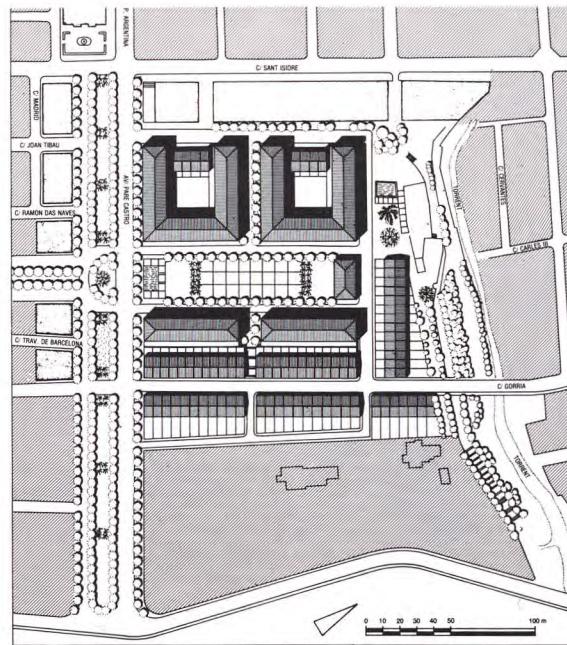


dificultades para armonizar y conjuntar voluntades, de propietarios de suelo que no necesitan actuar; del avanzar infraestructuras urbanas que son críticas para el crecimiento y que rebasan el servicio estrictamente directo de la edificación, y resolver problemas de los puntos de relación con la ciudad construida que causan costes de urbanización importantes al exigir renovaciones o remodelaciones urbanas puntuales. Y este conjunto de incidencias, sobrepuerto a los tiempos administrativos que exige los trámites de publicidad de los actos y de seguridad jurídica entre propietarios y ciudadanos, origina una gestión necesariamente complicada que dificulta la incorporación de la financiación privada.

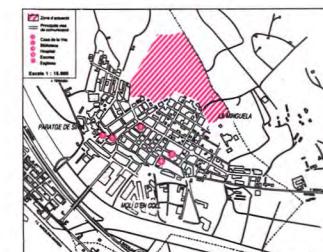
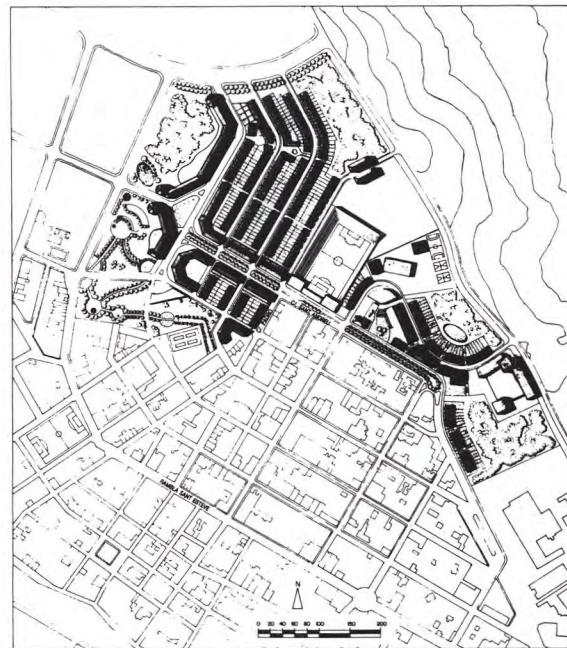
La falta de escala que comporta, explica la atmósfera urbanística creada que ha impedido en la historia urbana reciente la aparición del agente urbanizador y en consecuencia deja al promotor de edificación en su condición estricta al no poder por sí mismo resolver la totalidad del problema ni soportar los elevados costes financieros que aquellos plazos originan y que en tiempos de elevado coste del dinero su escasez y relevante inflación hacen, si cabe, aún más crítico.

Que el modelo introducido por el Instituto es correcto, aunque no único, lo demuestra la historia reciente. Sólo cuando las administraciones crearon las condiciones de gestión de ensanche con los particulares y promotores de edificación, se evitaron los problemas de desorden de acumulación de déficits de urbanización y de encarecimiento de los costes de implantación y edificación.

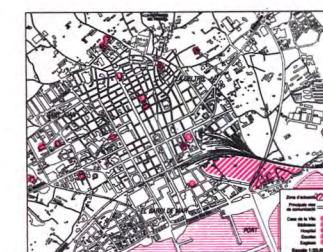
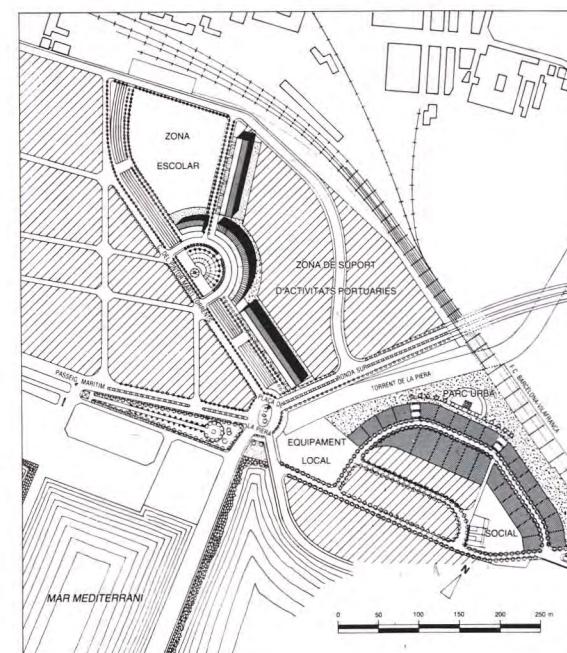
Asimismo, sin una cobertura urbanística sectorial, es imposible garantizar un cambio en la calidad urbana y controlar la calidad de la maduración urbanística cuando se edifice y ocupe, ya que lo que constituye la garantía para capitalizar a favor del tiempo la inversión urbanizadora efectuada es la escala sectorial de la promoción. Sin coherencia sectorial tampoco se garantiza un volumen de actuación sobre el que repercutir costes unitarios adecuados cuando intervienen, como hemos dicho, infraestructuras importantes. Lo más grave es que no corregir decididamente esta situación explica la presión para el diseminado urbano que ha prendido de modo caótico en muchas de nuestras comunidades autónomas, y en la que nosotros mismos podemos vernos sumergidos si bajamos la guardia y no completamos las actuales medidas con la complementariedad de los particulares.



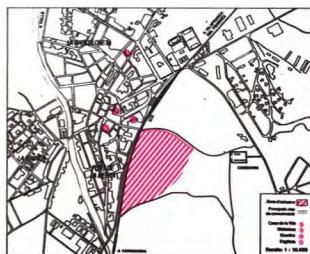
RIPOLLET. Can Gassó: Acabado de ensanche y creación de dos grandes espacios libres públicos, uno incorporándose al centro de la ciudad y otro delimitando con equipamientos su borde físico.



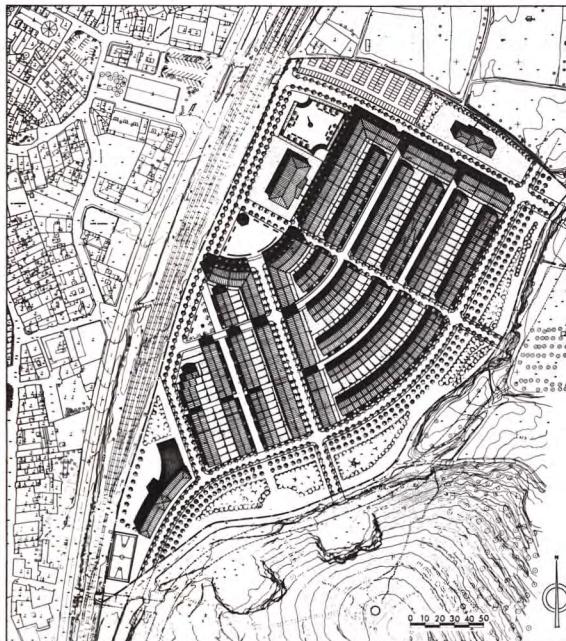
VILANOVA I LA GELTRÚ. La Sinia i les Vaques: Configuración de los bordes de los ensanches y reforzamiento de las instalaciones de transporte.



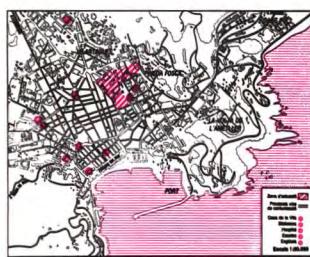
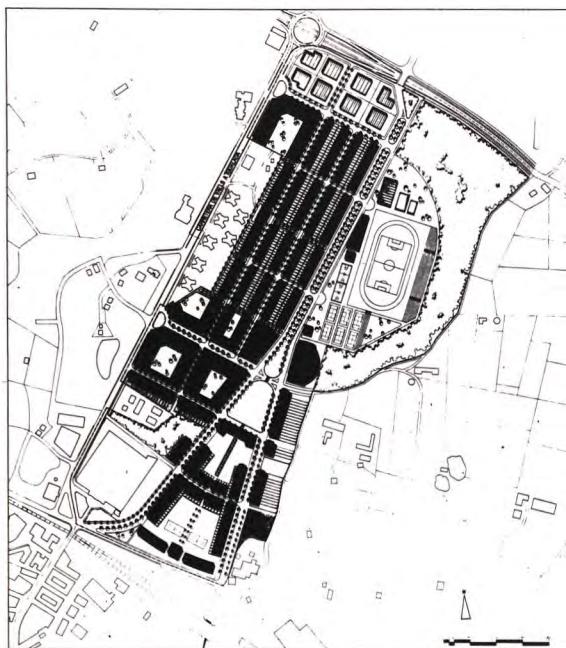
SANT CARLES DE LA RAPITA. El Maset: Apertura del paseo sobre la iglesia barroca y creación de un nuevo salón barroco "espejo" del histórico.



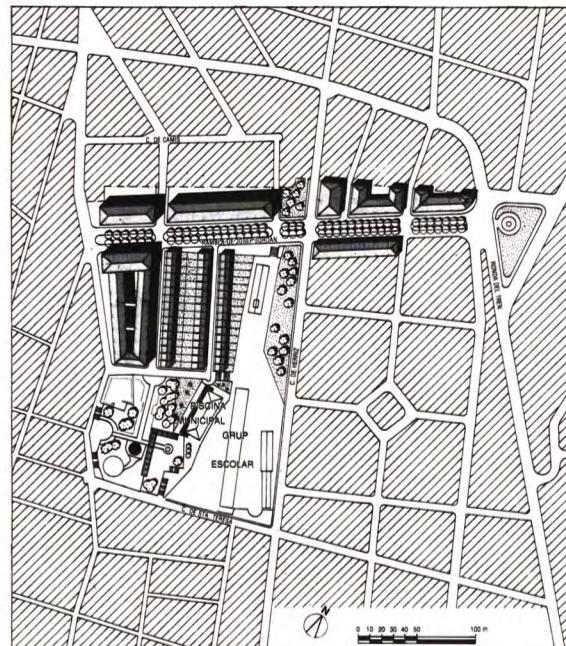
EL VENDRELL. El Puig: Doblar el centro histórico una vez la carretera ha sido desplazada y suprimida por una fuerte inversión en infraestructura y un cambio de rasante de los terrenos al otro lado de la vía y la muralla del ferrocarril.



VALLS. El Fornàs: El ensanche con fuerza al otro lado de las vías que exigen costosas infraestructuras para restablecer la continuidad urbana e integrar los crecimientos marginales heredados.



SANT FELIU DE GUIXOLS. Moli de les Eres: Relación urbana entre ensanches en un tiempo cerrados sobre si mismos por el ferrocarril, y salvaguarda del molino histórico.



TIPOS DE INTERVENCION

El éxito económico de las intervenciones iniciadas en aquellos años fue orientarlas decididamente a la extensa población deseosa de mejorar la pésima vivienda en sus condiciones de habitabilidad y urbanas de los años sesenta. Era la única forma de incidir decisivamente a través del mercado de vivienda de segunda mano en la población con exigencias de nueva vivienda, pero en cambio, en pésimas condiciones de seguridad en el empleo o, por edad, justo abriéndose paso sobre un incierto nuevo empleo. Esta nueva vivienda sólo podía resolverse, en aquel momento, por los precios de las viviendas de segunda mano, que se hallaban en una cuarta parte del valor de una vivienda social nueva, con la ventaja complementaria de garantizar una corporación más estable a la comunidad y de no disparar la oferta de servicios urbanísticos y sociales.

Desde el punto de vista tipológico, estas situaciones se han basado sobre tres tipos de edificación: a) la casa de una crujía tradicional, con inclusión de garaje anexo al no progresar las propuestas iniciales de "boxes" independizados y relacionados a una estructura vial segregada de la peatonal; b) la casa urbana con locales de negocio en planta baja, y c) la edificación de forma urbana singular.

La primera constituye el tejido conjuntivo general que tapiza los sectores, evitando el espacio libre marginal y abstracto entre "bloques de edificación". Se trata de solares de 25 metros x 5,60-5,70 metros de ancho para vivienda unifamiliar y con patio o "eixida" posterior de 8 a 10 metros. Su aceptación se divulga en un primer estadio como la única salida a la crisis. La segunda tipología se emplaza en los lugares en que interesa que se dé actividad de locales de negocio y comercios y mayor densidad urbana.

La tercera, con un cierto control de proyecto arquitectónico, intenta garantizar perspectivas urbanas, emplazamientos singulares de la estructura urbana, configurar elementos claves de la organización y comprensión del territorio y del sector urbano o definir "contenedores" de actividad múltiple.

La experiencia de otros tipos de edificación como la ciudad jardín, en el tipo *semi-detached* o pareada, o la *palazzina* u hotelito plurifamiliar de edificación aislada de baja y tres plantas con una ocupación máxima del 25 por 100, no han llegado a cuajar a pesar de su idoneidad en función del emplazamiento, urbano o entorno, sucediendo en algunos casos que los promotores, disminuyendo el número de viviendas, tramitaron estudios de

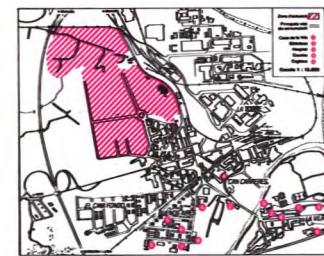
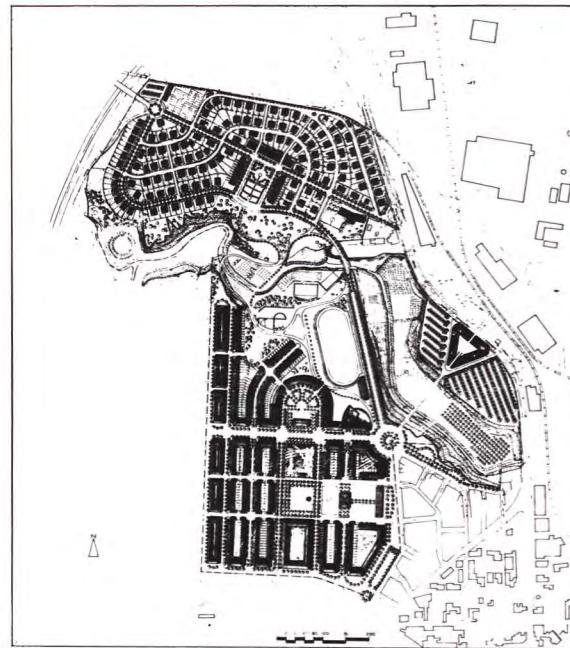
detalle para transformarlas en viviendas en hilera.

Pero en todo caso, estos tipos edificatorios se eligen supeditados a los criterios de ordenación urbana: al acierto en las directrices del ensanche, la continuidad o relación con los tejidos urbanos adjuntos construidos, sin negar sus líneas de fuerza y organización; su establecimiento en relación con la forma del territorio, sus pendientes, su estructura geológica, sus aterrizamientos, su vegetación y sus líneas de escorrentía y de drenaje; la formación de lugares de encuentro y de la organización de los trazados internos generales a toda la ciudad, la creación de lugares con capacidad para soportar la identificación del sector y la incorporación de actividades comunitarias, lúdicas y festivas, definidas en concordancia tipológica y de sus unidades compositivas; la incorporación de actividades, no sólo comerciales sino de servicios e industriales compatibles con la vivienda, aunque supeditadas a la primacía de la calidad residencial; la consideración durante la concepción de la ordenación de modo abierto sobre el territorio, sin negar el crecimiento hacia los sectores colindantes y sobre la continuidad de los elementos urbanos estructurales en aquellos futuros de ciudad.

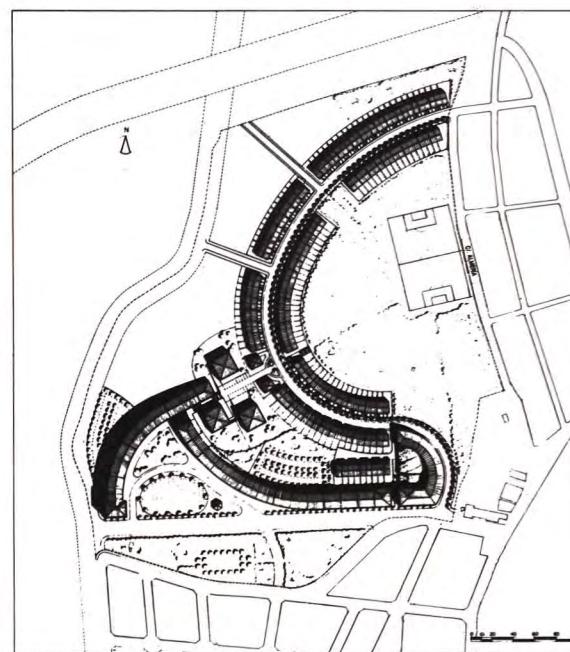
El sector, aunque se vea como unitario planeado, interesa que aparezca claramente como una pieza del conjunto de la ciudad, como un órgano natural de aquel organismo complejo y en consecuencia su implantación territorial procede no desde dentro —de la casa a la plaza— sino al revés, de su significación y función dentro del sistema urbano más amplio, para calificar y dimensionar su ordenación interna. Los gráficos que se acompañan demuestran algunos de los ejemplos.

LOS PLANES ESPECIALES

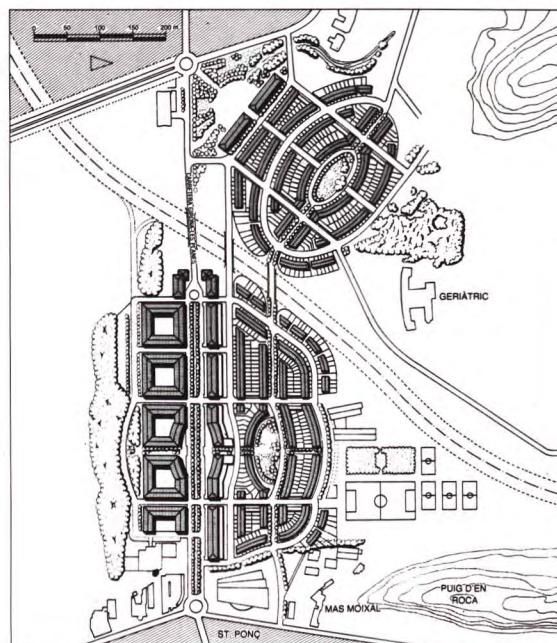
La cuestión de los planes especiales en el suelo urbano es harina de otro costal. Fueron la figura estrella, por su número, de los planes aquí denominados de escala intermedia, pero lo cierto es que con excepción de los planes especiales relativos a protección de centros históricos o a catalogación de edificios histórico-artísticos, donde se han ofrecido aportaciones muy valiosas, el resto, como veremos, se mueve entre el voluntarismo ideológico y el vacío legal de medida económicas que faciliten su operativa. En idéntico período al citado para los planes parciales, en el ámbito de la Corporación Metropolitana de Barcelona se aprobaron definitivamente doscientos cuarenta y tres planes (especiales).



MARTORELL. Torrent dels Llops: Salvaguarda de grandes sistemas libres territoriales y refuerzo del transporte público.



MATARÓ. Figuera Major: Apertura de la Ronda y anejo al desarrollo marginal de Vistalegre. Formación de espacios públicos simbólicos de encuentro.



GIRONA. Fontajau: Apertura de nuevos ensanches en el territorio e integración de crecimientos marginales.

Vic, Lleida, Girona, Anglés, Olot, Vilafranca del Penedés y otros municipios de menor importancia demográfica o estructural en la armadura del sistema de ciudades catalán, ofrecen planes especiales que son valiosas aportaciones en el campo de la protección o de la conservación dinámica de los centros históricos, de la regulación de sus tipos de edificación, en las ordenanzas de intervención en la edificación de nueva planta o del mantenimiento de la atmósfera, texturas y color del patrimonio heredado. Pero el plan especial en la mayoría de los casos sirvió para modificar el plan general, afectando mayores suelos para equipamientos y zonas verdes o para modificar los tipos de ordenación, y sobre todo para suprimir o extremar reservas para calles y vías. Al propio tiempo, muchos de los ámbitos donde el plan general contemplaba la necesidad de planes especiales, para precisar la ordenación, mejorar el suburbio, o buscar medios de gestión que facilitasen la viabilidad de afecciones puntuales por compensaciones volumétricas, aún se mantienen pendientes de redacción.

La explicación hay que buscarla en falsos populismos que intentan evitar o eliminar las afecciones de los planes, por el hecho de establecerse sobre viviendas de clases populares. No se da, en el período reciente, una primacía del interés general del resto del barrio sobre unos pocos, cuando ello

comporta relocalizaciones o gestión. Las únicas afecciones admitidas fueron los suelos de fábricas o terrenos libres. La mayoría de estos planes se formulan sobre una real voluntad política de gestión, es decir creando los órganos de gestión, las reservas presupuestarias y las intervenciones urbanísticas o de vivienda complementarias para que sean factibles y en tiempo razonable.

La salida a esta situación sólo puede venir de la puesta en marcha simultánea de equipos para la gestión urbanística y de subvenciones a la gestión en el suelo urbano, tanto pública como privada, por programas, objetivos de las actuaciones, efecto económico sobre las zonas e inversión inducida por peseta pública concedida. Un esquema semejante al de los UDAG o UDG americanos e ingleses. Lo demás, en la mayoría de los casos, es sólo papel.

Ante esta situación, sorprende que en vez de articular pequeñas operaciones, se dé, por efecto de la lógica de los "ámbitos de rehabilitación integrada" (ARI), las propuestas contrarias que tienden dramáticamente a la "operación Hausmanniana".

El diferencial a cubrir habría de ser facilitar la desocupación, la relocalización, la demolición, la reducción de densidades, el aumento del tamaño de las viviendas y el traslado de la actividad económica marginal, que aún el valor de posición, el mercado y las dificultades de gestión

no cubren. En un conjunto de diecisésis pequeñas actuaciones de esta índole en todo Cataluña a cargo del Instituto Catalán del Suelo, el porcentaje a fondo perdido se halla entre un 14 y un 31 por 100, sin adscribir la intensidad de recursos humanos puestos para su gestión, que se hace sin órganos específicos sino con los propios funcionarios de la Dirección General. Todo ello junto con mi experiencia en el Ayuntamiento de Barcelona, que completa la visión técnica con la humana y política, explica la distancia que muestro sobre mucho del papel elaborado, especialmente en el ámbito de la extinta Corporación Metropolitana, y la amargura sobre el mismo, cuando además ha cerrado unas posibilidades de mejora de núcleos. La legitimidad que dan algunas Olimpiadas para empresas urbanísticas, ciertamente de otro modo inviables, ha contagiado actuaciones y corporaciones que en cambio creen que todo puede o debe hacerse de aquel modo.

Querría que con ello no se identificara ninguna crítica a la grandeza de miras en este tipo de planteamientos, sino la exigencia al menos, aunque tenga sólo valor de muestra ante la ciudadanía, de la voluntad real de llevarlo a cabo.

Joan Antoni Solans i Huguet
Arquitecto. Director General
d'Urbanisme de la Generalitat
de Catalunya

INTERMEDIATE-SCALE PLANS

A different use of the intermediate-scale plans (partial and special plans) may be seen in Catalan urban development after the 1956 Land Act. This new approach gives preference to public spaces and public buildings (schools, sports centres, first-aid centres, etc.), and has led to a redefining of the partial plans under the influence of the global nature of the general plans of which there are 648 in Catalonia covering 98.12 % of the population.

The influence of the general plans appears in four ways: the traditional way, the procedural way (derived from the 1976 General Metropolitan Plan), the architectural or physical-typological way and a fourth which is difficult to classify.

In recent times, two points stand out with regard to work carried out on buildable land in Catalonia, namely the effects of the crisis undergone by the sector between 1976 and 1982 of which no positive advantage was taken from an urban development point of view, and the actions of the Land Department of the Catalan Regional Government which have not always received the backing of the Municipal Governments.

As far as applying the Partial Plans is concerned, there are two specific aspects which gave rise to an unusual way of operating. On the one hand, under the pretext of speeding up the procedures as well as bringing in a precise physical-type development on rural land in order to be able to build and grant building licences, assignment agreements for public land were made. On the other hand, certain partial plans were swiftly put through in order to prevent old urban reserve areas from coming under discussion in the revised approach.

Ever since it came into being in 1980, the Catalan Land Institute has played a key role on the region's urban development front, involving itself in 136 schemes (residential, industrial and service), standardizing the land market at normal production prices and influencing urban structures by creating new sub-centres, promenades, roadways, etc.

The operations set under way in these years have helped to improve housing and the second-hand market.

From the typological point of view, these schemes have been based on three kinds of

construction: the traditional-style house, the town house with business premises on the ground floor, and singular urban-type constructions, all of these being subject to urban development criteria.

The special plans which, on account of their number, were the outstanding part of the intermediate-scale plans, came somewhere in between ideological keenness and the legal vacuum of economic measures, although many of them were useful as regards protecting or conserving historical centres.

According to the author, the way out of this situation is to simultaneously set up professional teams devoted to urban development policies and grants for these policies, both public and private, by way of programmes, in a similar manner to the American and British UDAGs or UDGs, because anything else, in most cases, is nothing but paper. He is also surprised that, instead of putting together small operations, due to the legal logic of the "integrated rehabilitation areas", the opposite occurs, tending dramatically towards Haussmann-style operations.

La problemática del planeamiento en los asentamientos urbanos del País Vasco

Fernando Oñoro

LA ACTUACION SOBRE EL PLANEAMIENTO EN LOS ULTIMOS AÑOS

La experiencia urbanística de los últimos años en la Comunidad Autónoma no puede evitar las connotaciones inherentes a una fuerte carga de impotencia para transformar la realidad urbana existente. La obligada revisión y adaptación del planeamiento urbanístico a la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 1975, ha degenerado en un agotador e inacabado proceso, fuertemente frustrante en instancias tanto profesionales, como culturales y políticas.

A pesar de los importantes recursos y ayudas financieras, asignadas por diferentes Administraciones de la Comunidad para hacer frente a la actualización de los planeamientos urbanísticos de los municipios, adaptándolos a la nueva legalidad, y revisando y adecuando a los nuevos tiempos su contenido conceptual y urbano, el proceso en su globalidad dista mucho de haber sido concluido. La incapacidad e impotencia para dotarse de un planeamiento urbanístico, acorde con las actuales necesidades y circunstancias urbanas y territoriales resulta menos fácil de entender si se constantan las condiciones depresivas en las que se ha tenido que desarrollar el sector inmobiliario y de la construcción en la primera mitad de los años ochenta. Años que han coincidido con la transformación del marco administrativo, institucional y competencial del Urbanismo con motivo de la promulgación de la Constitución Española, de la aprobación del Estatuto de Guernica, y posteriormente de la Ley de Territorios Históricos, y de los procesos de transferencias competenciales que el nuevo marco jurídico administrativo implicaba.

El proceso de revisión y adaptación impulsado primeramente por el Gobierno Vasco, y a partir de las transferencias consecuentes a la aprobación de la Ley de Territorios Históricos por las Diputaciones Forales,

se ha desarrollado en un contexto peculiarmente caracterizado que ha desembocado en la actual situación. Efectuadas las transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma, fueron adoptadas e impulsadas, con carácter inmediato y urgente, medidas de financiación a los municipios para realizar la revisión y adaptación de los planes urbanísticos, o en su caso, la primera adopción de figuras de planeamiento.

El planteamiento urgente de la sustitución del planeamiento heredado, la constatable dificultad de elaborar programas de inversión coordinada, y la limitación del potencial técnico y profesional existente en su momento fueron las causas fundamentales que indujeron a que, en la mayor parte de los casos, las figuras de planeamiento que se abordaron y eligieron fueran las Normas Subsidiarias. Incluso en municipios rurales de escasa entidad, sin planeamiento de ningún tipo, se impulsó la realización de Proyectos de Delimitación de Suelo Urbano. Únicamente en determinados municipios, sobre todo de Bizkaia y Alava, se abordó la revisión del planeamiento mediante la adopción de la figura de Plan General de Ordenación Urbana. Son los casos de Orduña, Ermua, Portugalete, Galdakao, Ortuella, Santurce y Trápaga en Bizkaia, y de Vitoria y Llodio en Alava, así como Motrico en Guipúzcoa. De cualquier forma, estos casos son excepciones dentro del contexto general en que se aborda la revisión. Puede pensarse igualmente que la menor complejidad del instrumento de Normas Subsidiarias motivara que, en su momento, se optara por tal figura como medio de contar con una mayor rapidez con un planeamiento acorde con la nueva situación institucional.

La urgencia y premura con que se abordó la revisión generalizada del planeamiento llevó implícita la ausencia de criterios y estrategias de carácter territorial capaces de iluminar la forma de acometer determinadas problemáticas por los propios Ayuntamientos. Las consignas o estrategias de carácter supramunicipal

se centraban exclusivamente en la necesidad de dotar a los municipios de un planeamiento muy contenido, en sus aspectos de desarrollo y cuantificación de crecimientos, frente a la anterior generación de planes de los años sesenta o setenta, fuertemente expansionista. Precisamente el carácter desarrollista de esta generación de planes, y las situaciones jurídicas derivadas de la existencia de planeamiento de desarrollo de estos documentos, en diverso grado de ejecución, constituye, incluso hoy en día, uno de los factores que retrasan o dificultan la formación de una voluntad política imprescindible para revisar el planeamiento en determinadas corporaciones municipales.

Por otra parte, este proceso se abordó en un cuadro de profunda transformación institucional, que supuso la organización del marco autonómico y el aumento considerable y notorio de la capacidad económica y financiera, tanto del Gobierno vasco como de Diputaciones y Ayuntamientos. Importantes actuaciones sectoriales, con gran incidencia urbana y territorial, se desarrollaron paralelamente a los procesos de revisión de planeamiento, que, en no pocas ocasiones, hubieron de afrontar la realidad de unos hechos consumados difícilmente integrables en operaciones coordinadas e integradas de ordenación urbana. Los propios Ayuntamientos, salvo honrosas excepciones, no fueron capaces de dotarse de una política de actuación urbanística propia, que les permitiera afrontar el futuro racional y coherente de su política de suelo, en orden a resolver los manifiestos problemas urbanos que se heredaban. Esta propicia situación de aumento de la capacidad política, financiera y técnica de los Ayuntamientos, en un momento depresivo de la actividad urbanística privada, y con gran capacidad de actuación de administraciones sectoriales, no fue sin embargo suficiente y definitivamente aprovechada para definir esquemas claros de actuación y política urbanística a medio y largo plazo.

SITUACION ACTUAL Y CARACTERISTICAS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Es, pues, en este contexto en el que se inicia un proceso de formulación y tramitación generalizado de documentos de planeamiento municipal, que dista aún de ser concluido en un número de municipios cuya significación es sumamente ilustrativa.

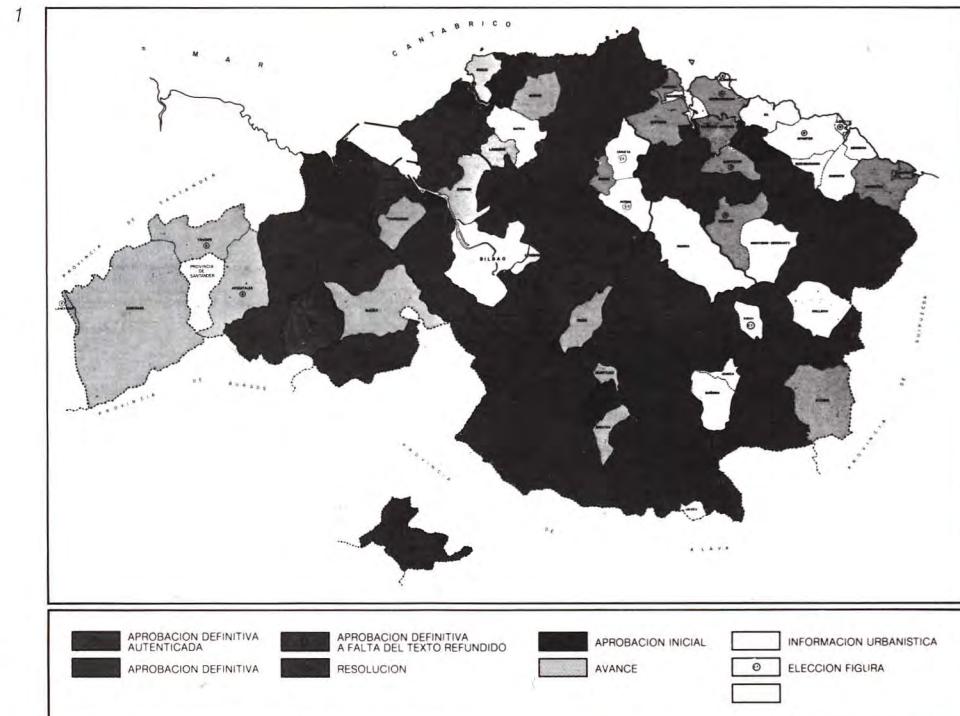
La situación al día de hoy presenta condiciones diversas según los diferentes territorios históricos. En Alava, los grandes municipios y concentraciones humanas han concluido sus procesos (Vitoria-Gasteiz, Amurrio, Llodio). Los municipios más pequeños (gran mayoría en el territorio) no cuentan en gran parte de los casos con ningún tipo de planeamiento. Existe iniciado un proceso de formulación de Normas Subsidiarias de carácter provincial en orden a canalizar mínimamente las iniciativas existentes. Los municipios, cuya población se sitúa entre los mil y cinco mil habitantes, tienen relativamente adelantados su proceso de formulación y tramitación de los planes.

En el territorio de Bizkaia, la revisión del planeamiento se inicia sobre la existencia previa de una serie de planes generales comarcales, y en un peculiar contexto de desanexiones municipales (no concluido), cuyo máximo exponente es la desaparición de la entidad "Gran Bilbao", por Ley del Parlamento vasco.

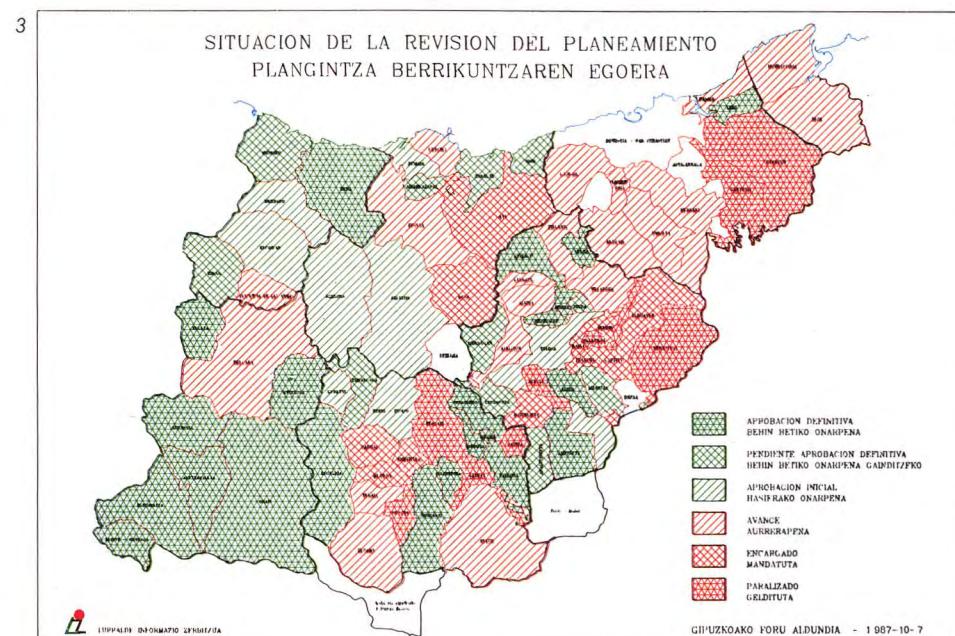
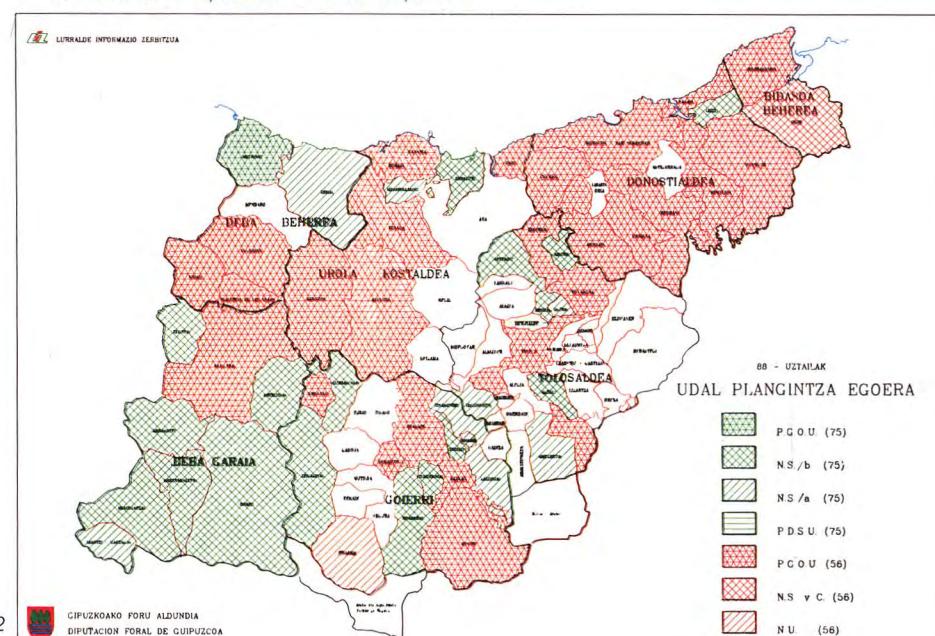
Es en este territorio de Bizkaia donde puede decirse que el proceso de revisión está más avanzado, las poblaciones del antiguo Gran Bilbao todas, prácticamente, tienen formuladas la revisión, habiendo recaído sobre una buena parte de ellas resolución definitiva. Bilbao es la incomprensible excepción, que con casi 400.000 habitantes, arroja una gran incertidumbre sobre el alcance, la validez y las posibilidades de las propuestas formuladas por sus municipios vecinos y de su zona de influencia.

El reinicio hace unos meses, tras las elecciones municipales de 1987, de la formulación del Plan General de Bilbao y la intención de los Departamentos de Urbanismo del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia de la formulación de un instrumento de ordenación integral del Bajo Nervión, en un contexto socio-económico de reindustrialización del área en declive, intentarán provocar, sin duda, un positivo y necesario reajuste y coordinación de las principales intervenciones urbanísticas en el territorio de la ría, así como una mínima coherencia de las estrategias territoriales e infraestructurales, que desde diversas instancias institucionales y políticas tendrán como escenario el marco territorial de la ría del Nervión.

En el resto del territorio de Bizkaia la situación del proceso es análoga,



1. Grado de elaboración del planeamiento municipal en Vizcaya. Elaborado por la Dirección General de Urbanismo de la Diputación Foral.
2. Planeamiento vigente en Guipúzcoa. Julio, 1988. Servicio de Información Territorial de la Diputación Foral de Guipúzcoa.
3. Situación de la revisión del planeamiento, Guipúzcoa. Octubre, 1987. Servicio de Información Territorial de la Diputación Foral de Guipúzcoa.





Avance del Plan General de Irún, año 1986.

siendo en general avanzado el estado de las revisiones. Se da incluso la situación de corporaciones municipales en las que se han iniciado debates sobre la conveniencia y oportunidad de volver a revisar anticipadamente el planeamiento.

Por el contrario, la situación en Guipúzcoa es mucho más rezagada, existiendo importantes municipios, como Irún (54.100 habitantes), Rentería (43.000 habitantes), Pasajes (19.400 habitantes), Tolosa (18.400 habitantes), Hernani (19.124 habitantes), Lasarte (18.000 habitantes), y el propio San Sebastián, que no cuentan aún con documentos de revisión.

No obstante, la situación anterior no es homogénea. San Sebastián acaba de iniciar su proceso de revisión, Tolosa y Lasarte tienen formulados sus documentos y en tramitación. Irún y Hernani han elaborado documentos de criterios y objetivos, adoptados por el Ayuntamiento, dentro del marco de una política urbanística municipal muy vinculada a la gestión de las propuestas planteadas en los criterios adoptados. Rentería y Pasajes están retomando los Avances elaborados hace años.

Cabe hacerse una reflexión parecida a la efectuada para Bilbao y su comarca, teniendo, en este caso, la ventaja indudable de que el proceso de revisión del planeamiento de San Sebastián se reinicia en un momento en el que los estados de la formulación de los planeamientos de los municipios de su comarca (Donostialdea), debieran permitir, en alguna medida, la discusión y el debate de estrategias territoriales de una mayor amplitud que la estrictamente municipal. La situación del resto de los municipios de Guipúzcoa es, comparativamente con Bizkaia, de un considerable retraso, existiendo numerosos municipios cuyo bloqueo en el proceso de reformulación del planeamiento es difícilmente entendible.

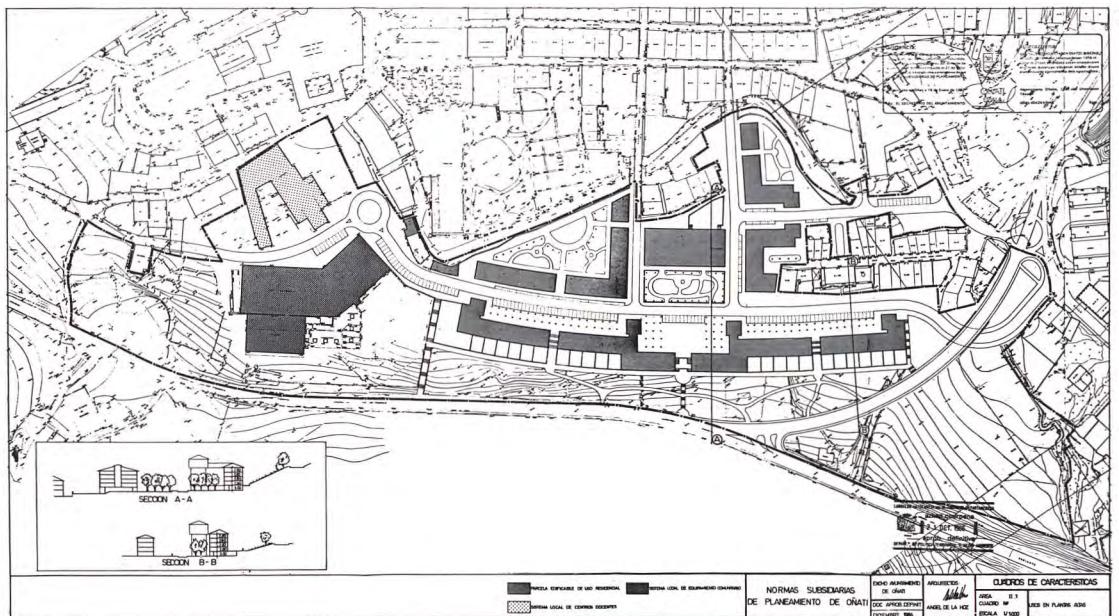
Es interesante reseñar un conjunto de características comunes y aplicables al conjunto de los documentos formulados y en diverso grado de tramitación. Son producto, por lo general, de unos minuciosos procesos de elaboración, tras unas diagnosis exhaustivas de las situaciones urbanísticas y jurídicas existentes. Asimismo, paralelamente a los procesos de formulación de propuestas concretas de ordenación,



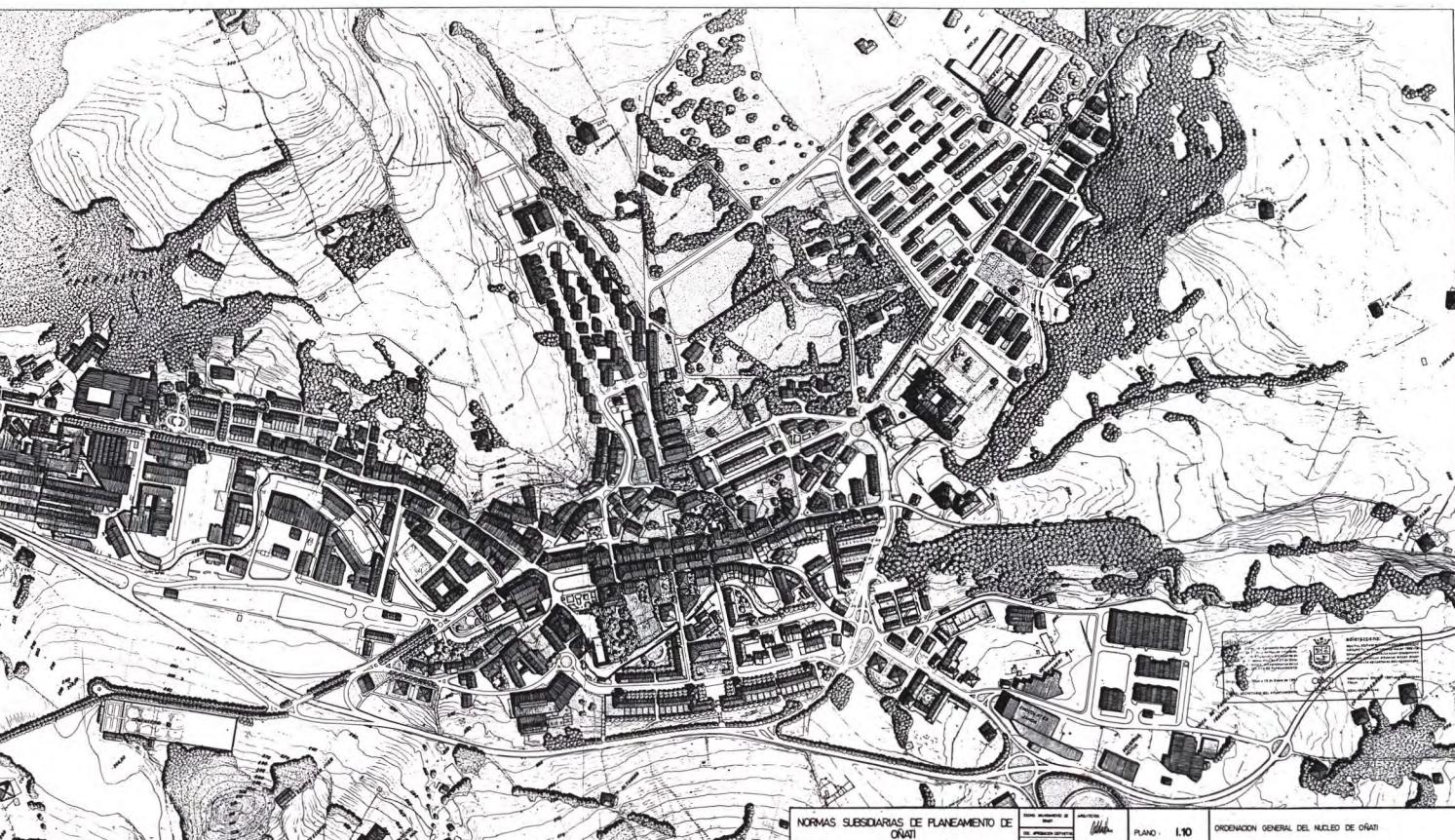
más o menos puntuales, más o menos globales, se llevan a cabo procesos e iniciativas de gestión urbanística, que garanticen la factibilidad y la ejecución real de los procesos. Lógicamente, y ante las situaciones preexistentes, estos procesos son por lo general duros, ásperos, conllevando importantes demoras en la formulación global de documentos, pero implicando la asunción de las corporaciones municipales de una política urbanística destinada a afrontar una degenerada situación del planeamiento.

De otro lado, los documentos urbanísticos se han abordado, tal como se apuntaba anteriormente, sin la previa existencia de unas mínimas estrategias de ordenación supramunicipal definidas y en su caso coordinadas. Los municipios, ante esta situación, han actuado de una forma absolutamente autónoma. Los resultados de ordenación urbanística, sobre los suelos no vinculados a asentamientos consolidados, en el caso de municipios vecinos, son en ocasiones claramente discordantes,

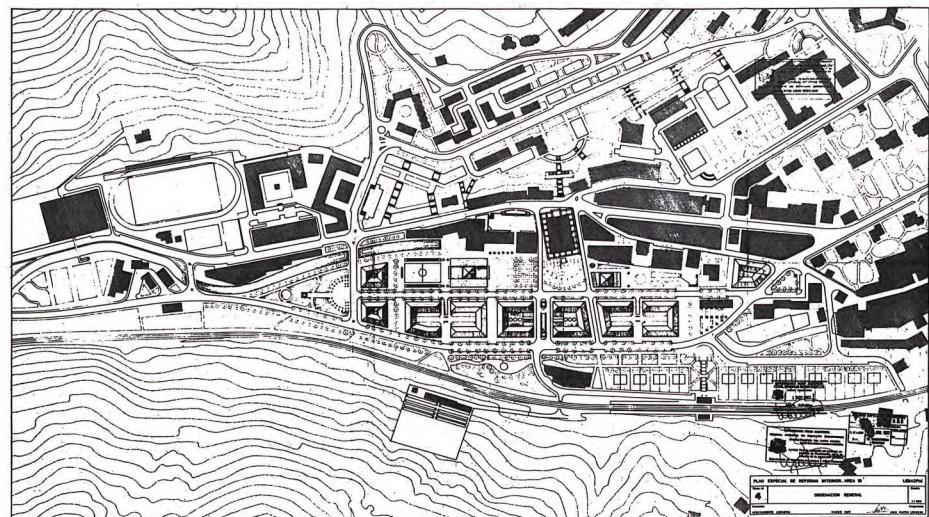
incoherentes o por lo menos descoordinados. También se han formulado los modelos de desarrollo urbanístico en carencia de unos criterios territoriales contrastados sobre las posibilidades, potencialidades y capacidades reales de crecimiento de las poblaciones, y de las tendencias y escenarios posibles. Esta situación, por desgracia, aún no ha sido superada, si bien se está abordando la realización de estudios y documentos que, por supuesto, habrán de ser adecuadamente instrumentados en el



1. *Normas Subsidiarias de Oñate, Guipúzcoa. Redactor: Angel de la Hoz. Población en 1986: 10.884 habitantes.*
2. *Ordenación del área N. 11.1 de las Normas Subsidiarias de Oñate. Número de viviendas: 400.*



Legazpia - P.E.R.I. del área 10. Redactor: J. R. Lombera. Número de habitantes del municipio en 1986: 10.301. Número de viviendas totales del área: 380.



marco jurídico político, en orden a facilitar unas determinadas estrategias territoriales como marco para la elaboración del planeamiento municipal.

En algunos casos concretos, los planeamientos han abordado, de forma rigurosa, específica, y con medios técnicos especializados, la ordenación del suelo no urbanizable (Tolosa, Cizurquile, Azpeitia, Fuenterrabía, etc.) Por lo general, y dado que la figura de planeamiento, elegida mayoritariamente, ha sido la de Norma Subsidiaria, los planeamientos municipales no han afrontado la elaboración de programas concretos, ni municipales ni de otro tipo, que garanticen las financiaciones de su ejecución, ni la coordinación de las estrategias o programas sectoriales. No obstante lo anterior, en determinados documentos se aprecia un considerable esfuerzo de armonización de iniciativas y actuaciones, al menos de las que pueden plantearse desde la exclusiva órbita de actuación municipal, a través de sus propios presupuestos.

PLANEAMIENTO DE DESARROLLO

Esta generación de planeamiento, al hilo de las tendencias existentes, ha planteado unas propuestas urbanísticas con resultados formales enormemente detallados. De esta manera, se ha creado un marco forzado, a veces excesivamente, en el que tiene que desarrollarse el planeamiento de desarrollo o pormenorizado realizado, paralelamente o con posterioridad. En multitud de casos, y por las propias condiciones en los que han desarrollado los trabajos, éstos contienen las propuestas y determinaciones de ordenación pormenorizada necesaria y suficiente para el desarrollo y ejecución de los mismos. Esta circunstancia ha motivado en no pocas ocasiones, la

necesidad de tramitar posteriormente modificaciones puntuales derivadas de pequeñas o grandes rectificaciones de simples alineaciones, cotas, rasantes o sencillos cambios de usos pormenorizados.

Realmente, en la generalidad de los casos de municipios pequeños y medios, la tendencia ha sido a evitar el planeamiento en cascada, definiendo la ordenación pormenorizada desde el documento de ordenación integral y obviando el planeamiento posterior de desarrollo. Este queda en ocasiones reducido a las áreas de suelo apto para urbanizar y suelo urbanizable, donde los sectores adquieren una dimensión suficiente. Incluso en estos casos la tendencia ha sido la de imponer la ubicación de determinados sistemas locales en un bien intencionado afán de controlar en un conjunto la ordenación de los espacios públicos del conjunto de la ciudad.

Las experiencias habidas en lo que se refiere a ejecución en el planeamiento de desarrollo no permiten por el momento generalizar conclusiones en lo referente a resultados concretos.

Sí se puede establecer que son las actuaciones de reducida dimensión las más realistas en cuanto a sus posibilidades de ejecución. Ello dificulta enormemente el tratamiento de las cesiones en lo que se refiere a la integración con el entramado urbano general. Por otro lado, y en el caso de municipios pequeños y medios, dado lo reducido de las actuaciones con visos de poder ser ejecutadas, éstas son generalmente incluidas en el planeamiento municipal con el tratamiento y clasificación como suelo urbano, con la correspondiente secuela de menores espacios de cesión con la contrapartida de una mayor facilidad de gestión.

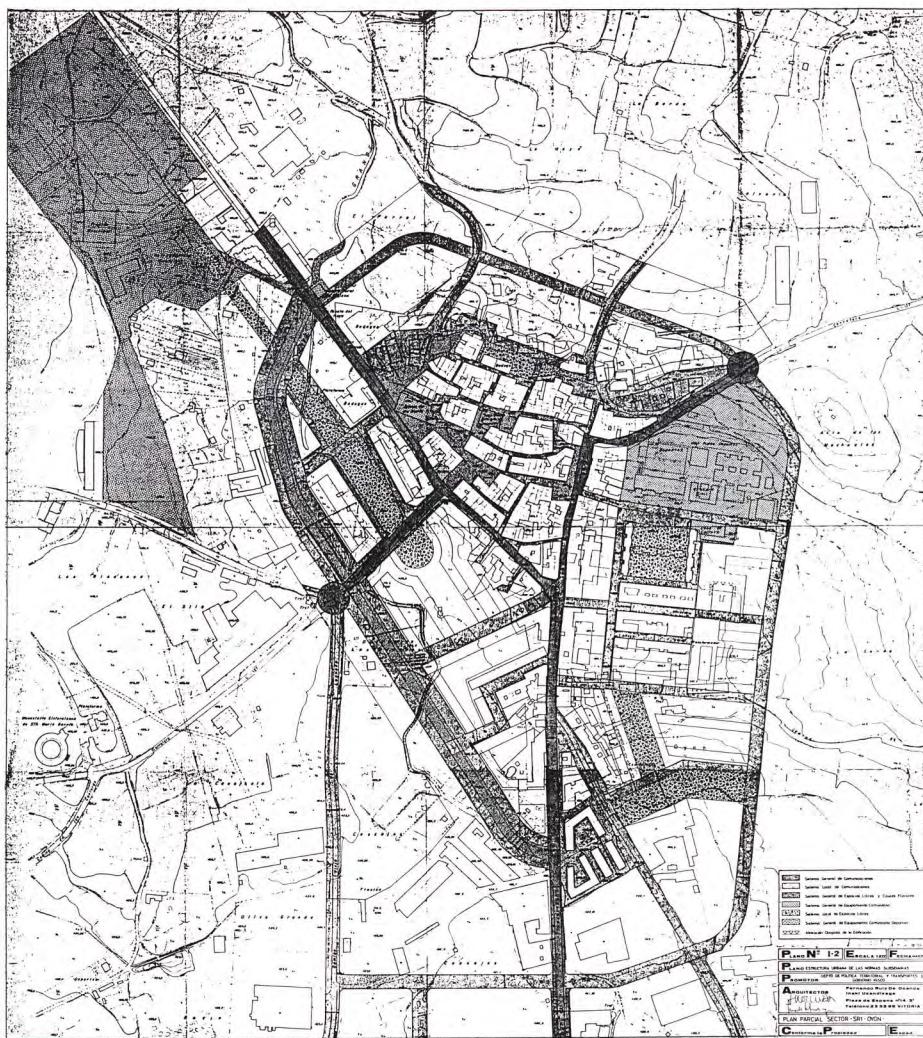
En el marco precedentemente descrito es en el que se ha llevado a cabo en la última década el planeamiento de desarrollo operante en

la Comunidad. Dejando al margen el planeamiento o las modificaciones operadas sobre los grandes polígonos transferidos a la Comunidad en virtud del desarrollo estatutario, se ha tratado generalmente de un planeamiento operado sobre espacios de dimensión reducida. No podía ser de otra forma, teniendo presente la paralización y estancamiento de los desorbitados procesos de desarrollo operado en las décadas precedentes.

Independientemente de la instrumentalización de las operaciones a través de figuras urbanísticas diversas, éstas se han dirigido a la reestructuración, recomposición y regeneración de las estructuras urbanas existentes, fuertemente castigadas en una época de desarrollismo prácticamente sin límites. Muchas operaciones han sido planteadas desde el inicio con reconducción de determinados planeamientos en curso de ejecución cuyo total desarrollo hubiera llevado la agudización de problemas urbanísticos provocados por la falta de control y medida en la regeneración del suelo afectado.

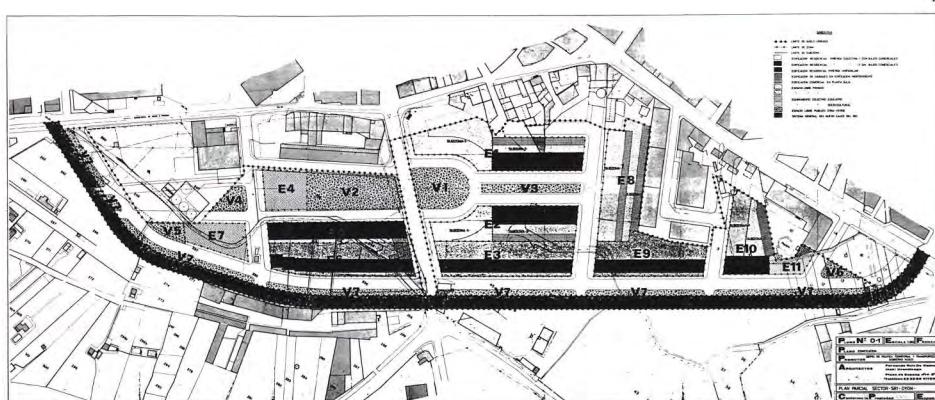
Este planeamiento de desarrollo, impulsado y financiado igualmente por las autoridades urbanísticas, se ha centrado, pues, fundamentalmente en reconducir situaciones urbanas claramente desenfocadas, de una parte, y en "destapar" las posibilidades reestructurantes de determinados territorios periurbanos con capacidad de desarrollo urbanístico, de otra. La dimensión, escala, situación relativa, ha sido por lo general precisamente ajustada a los planteamientos que desde los procesos de revisión de los planes municipales se estaban proponiendo. En no pocas ocasiones, han llevado la modificación puntual y paralela de los mismos.

No faltan, sin embargo, situaciones en las que planteamientos de formalización coherente de proyectos de ciudad, dan lugar a capacidades de

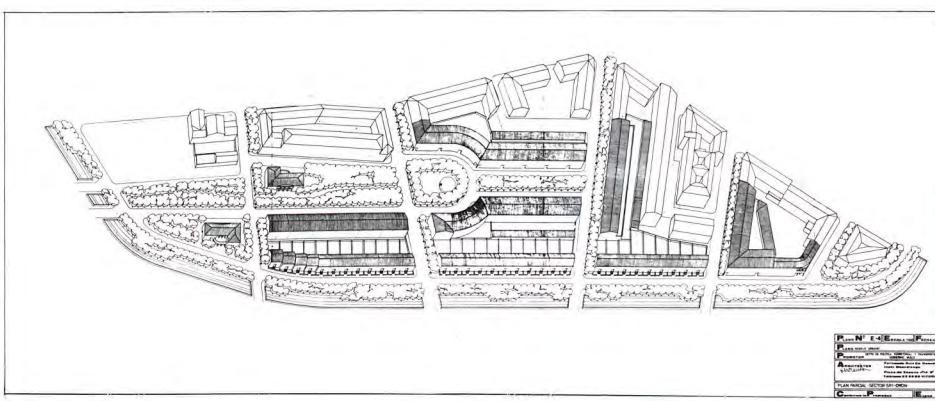


1, 2 y 3.

Oyon (Alava), Plan Parcial. Sector - SR1. Redactores: Fernando Ruiz de Ocenda, arquitecto; Iñaki Usandizaga, arquitecto. Población en 1986: 2.335 habitantes. Número de viviendas del Plan: 179.



2



3

desarrollo urbano absolutamente apartadas de cualquier previsión razonable y realista de las situaciones futuras. No es aventurado pensar en este sentido que a la vuelta de unos años podamos ver repetido el proceso de remodelación de algunos de estos planos parcialmente desarrollados. La limitada capacidad pública y privada de impulsión de operaciones urbanas ha conducido, pues, a que éstas se reduzcan y realicen en intersticios no edificados de las poblaciones con mayor capacidad de atracción urbana. Estas son, además de las grandes ciudades del país, aquellas de tamaño medio situadas en los principales valles, ubicadas junto a las áreas de implantación industrial y vías de comunicación, además de las de la franja costera. Por contra, el resto de las poblaciones, incluso con una cierta dimensión, ven limitado enormemente su potencialidad de desarrollo, debiendo centrarse sus objetivos urbanísticos en la recomposición de sus estructuras y formas urbanas y la regeneración dotacional de sus núcleos. La escasa potencialidad de su crecimiento es un hándicap que debe ser tenido en cuenta.

En general, la importancia de la forma urbana asume un papel esencial en la formulación de estos planes. En algún caso supone el olvido, la marginación o no consideración de factores de otra índole, decisivos para la gestión de los mismos.

El loable interés por prefigurar y definir de modo riguroso y exhaustivo la forma de la ciudad, es capaz de contraponer la anticipación de la visión futura del espacio ciudadano a otros intereses diversos que sobre ese mismo espacio anticipan su propio futuro. Y ello sin perder de vista los indudables riesgos que implican una actitud excesiva y rígidamente formalizante en documentos urbanísticos que han de ser seguidos y concluidos por proyectos arquitectónicos. La tentación de

penetrar en la definición de aspectos propios y exclusivos de esos proyectos debe ser suficientemente calibrada en orden a definir verdadera y rigurosamente el contenido esencial de las determinaciones urbanísticas en su relación con su carácter definitorio de estructuras urbanas, espaciales, funcionales, formales y, en su caso, territoriales.

Fernando Oñoro Pérez
Arquitecto y Director de Ordenación de
Territorio y Urbanismo del
Gobierno Vasco

PLANNING PROBLEMS IN BASQUE COUNTRY TOWN COUNCILS

During the last few years Town Planning policies in the Basque country have placed their greatest efforts on obtaining the review of Municipal Planning and its adaptation to the 1975 Land Act. This exhausting process, which still has a long way to go, commenced with the utmost urgency in a legal/political framework which was undergoing radical changes as a result of the setting up and development of Town Planning affairs of the Guernika Statute and the Historical Territories Act. Due to the latter fact, an important competency transfer of Town Planning affairs to the Provincial Governments of Historical Territories took place.

The review of the planning thus commenced was carried out without a clearly defined territorial strategy, but had the aim of slowing down and removing the deeply expansionist nature of the planning, which prevented any kind of rational process of intervention in Basque country cities. The start of these reviewing processes were set in a context of strong increase in economic and financial status of the Self Governing Institutions.

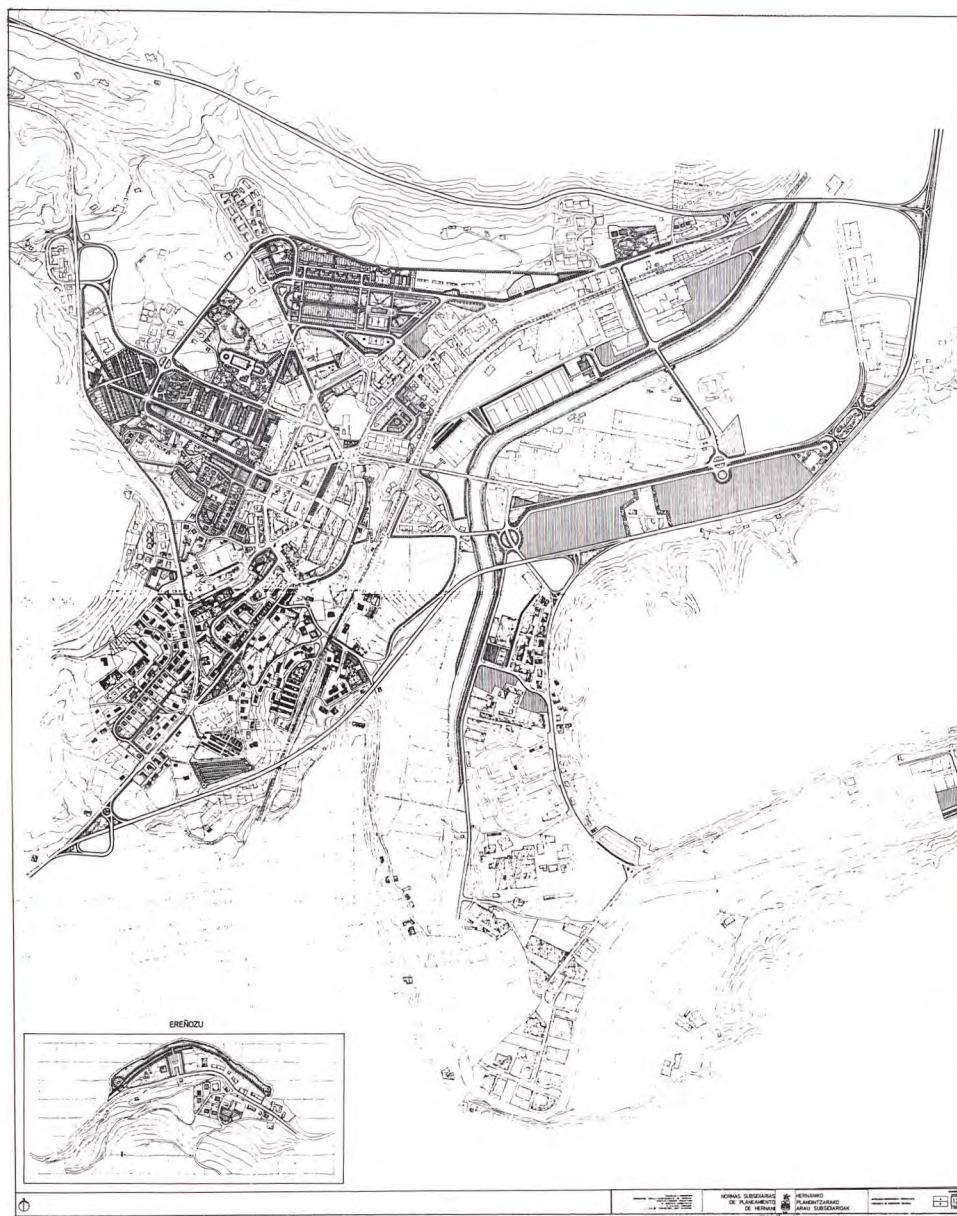
The current situation of the municipal planning review shows differing traits in the three Historical Territories of the Self Governing Community.

The most advanced review corresponds to Biscay, with the outstanding exception of Bilbao. In Guipuzcoa besides San Sebastian, there are important town councils whose town planning preparation process is held up. On the other hand the major urban developments in Alava have solved this problem. Consequently the problems are focussed upon planning for its mainly agricultural communities.

Generally speaking, municipal planning revision is carried out in a highly conflictive legal/urban situation as a result of irrational and uncontrolled development of former planning generations. The drawn up plans have a series of common traits, due to a strict and thorough process in their preparation, which, in general, contrasts with the management methods and the feasibility of their proposals for urban development.

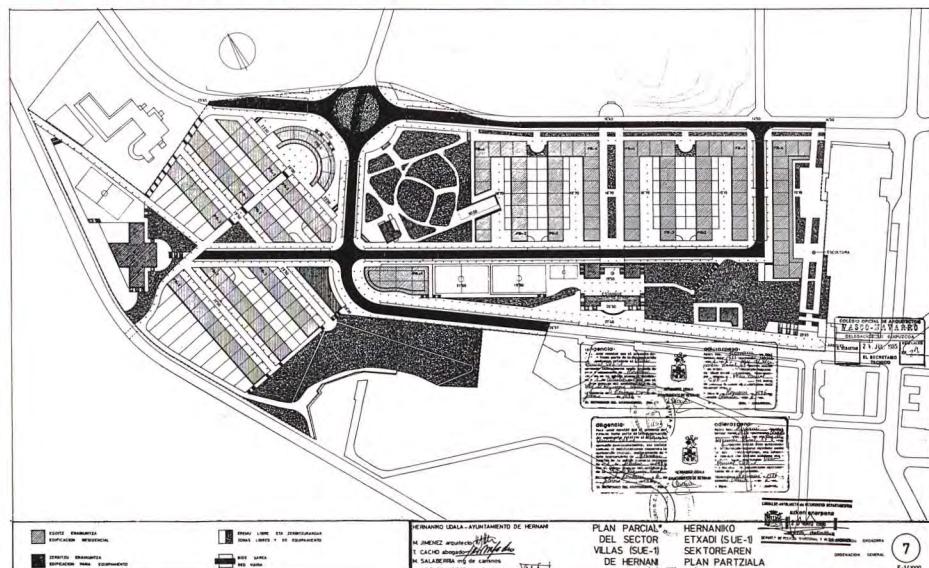
Detailed planning of how to carry out these municipal projects is very often implicitly and explicitly included therein, by means of detailed decisions.

Interest in the exhaustive control of the urban outline plays a leading role in the drawing up of both town and detailed planning. Interest in anticipating the results of city projects spacing can compare with a serious view of other kinds of interests which also aim their expectations with regard to space and land.



Avance de Normas Subsidiarias de Hernani. Población en 1986: 19.096 habitantes. Redactores: M. Jiménez, arquitecto; F. Cacho, arquitecto; J. A. de Francisco, ingeniero de caminos.

Plan Parcial del Sector Villas (Hernani). Número de viviendas: 559.



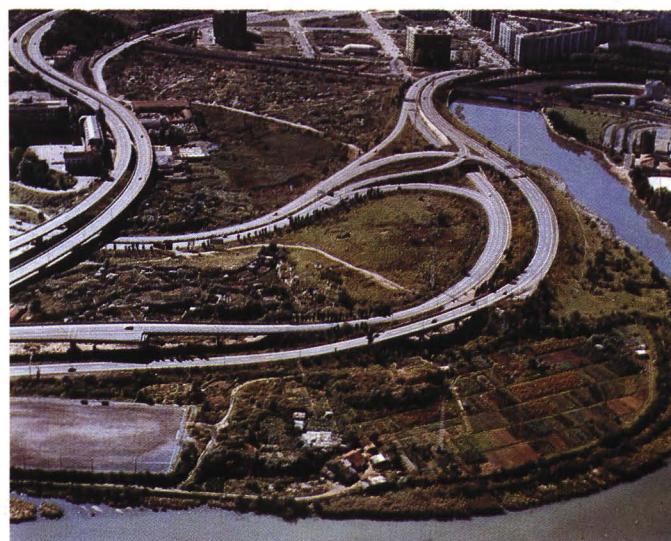


Ordenación urbana del territorio comprendido entre Amara, Loyola y Eguía en San Sebastián

Angel Martín, Teodoro Cacho, Iñaki Albisu, Víctor Martínez, José Luis Gómez y Miguel Iparraguirre



Fotografía de estado actual. La vega ordenada se aprecia a la derecha, en primer término. Al fondo, el centro y la costa urbana. (Foto: "Paisajes Españoles").



El estado actual. La vega, objeto de ordenación, junto al río Urumea, ocupada por las vías rápidas; al fondo, tras el ferrocarril, el área denominada Apéndice de Amara, urbanizada. (Foto: "Paisajes Españoles").

El crecimiento urbano de San Sebastián en la segunda mitad del siglo ha tenido en el Ensanche de Amara su objetivo principal. Como la ciudad del XIX limita con territorios de accidentada topografía, las marismas de la vega de Amara, cuya desecación se inició tras el encauzamiento del río Urumea, se convirtieron en valioso suelo apto para la urbanización, dada su posición contigua al Ensanche Cortázar.

Desde 1922 (a punto de colmatarse el primer ensanche de la ciudad) se disponía de plan de ordenación urbana para esta vega, pero las dificultades planteadas por las condiciones del territorio dilataron el inicio de la urbanización y edificación en el área.

En 1940 fue reformada la ordenación, mediante un nuevo Plan, ganador de un concurso en el que participaron siete equipos de prestigiosos profesionales y que suscitó grandes debates, ampliamente difundidos por los medios de comunicación de la época.

El Plan, adaptándose a la legislación entonces en vigor, fijaba una densidad máxima de población de 200 habitantes por hectárea y una dotación de parques y jardines de 4 m² por habitante.

Entre 1940 y 1975 se desarrolla un proceso degenerativo y escandaloso que, de forma casi subrepticia, multiplica por cuatro y hasta por cinco la referida densidad, reduce hasta límites intolerables los equipamientos y conlleva grandes inversiones públicas que benefician a los propietarios del suelo, inhibidos de todo esfuerzo y beneficiarios de complicidades con sectores del poder municipal. Además, fragmenta la ordenación espacial y jerarquiza en exceso la categoría de vías y zonas.

Este proceso degradante había llegado a límites insostenibles en 1979. Sólo entonces el Ayuntamiento decide aplicar unas drásticas medidas correctoras que impidan la consumación de unos inhumanos programas aprobados y la consolidación de obras de vialidad que, formando una barrera infranqueable, inutilizan un extenso territorio indispensable para dar continuidad al Ensanche, relacionándolo con otras partes de la ciudad.

Ello obliga a promover la renovación de la segunda parte del Ensanche de Amara, que comprende el área ribereña del Urumea conocida como "Apéndice de Amara" y la vega de Loyola.

La existencia de Planes y Proyectos Urbanísticos definitivamente aprobados, las cuantiosas inversiones económicas que, con base en las determinaciones de los mismos, habían efectuado numerosas empresas inmobiliarias, comprando terrenos y ejecutando obras de urbanización, han suscitado explicables conflictos a lo largo de todo el proceso regenerador.



Nueva ordenación de la vega del Urumea, entre Amara, Loyola y Eguia.

En el orden físico, las preexistencias más destacables son las siguientes:

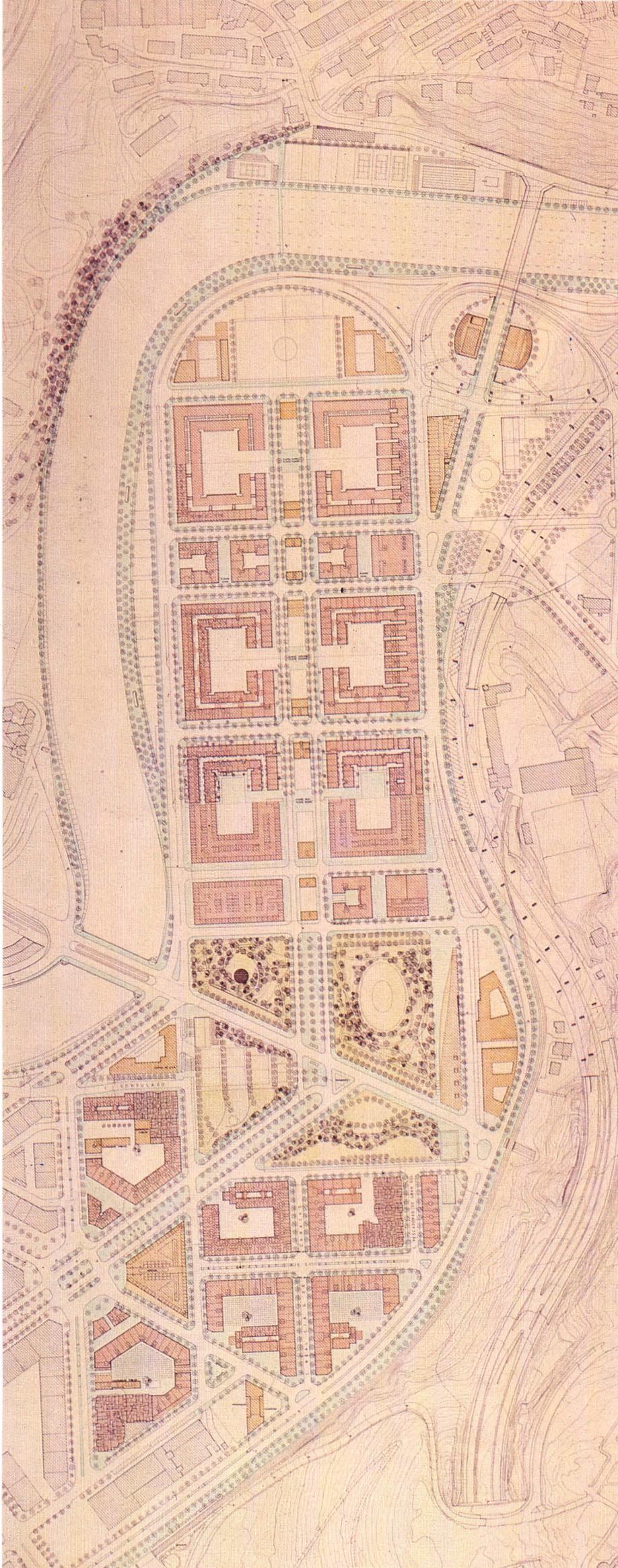
- la línea del ferrocarril Madrid-Irún, que cruza de parte a parte la vega objeto de ordenación;
- en el área más próxima al ensanche construido (el sector denominado "Apéndice de Amara") se encuentra ejecutada buena parte de la urbanización y ejecutados tres grandes edificios;
- al construir la Autopista-Variante de San Sebastián, en torno a 1970, sobre el suelo de la vega de Loyola se desplegaron amplios desarrollos de algunos ramales para la conexión de aquélla con las vías urbanas de San Sebastián, quedando otros pendientes de ejecución.

Como el Plan General de Ordenación Urbana vigente es aún el de 1962, y gran parte de las determinaciones de éste han quedado superadas por la realidad (o, incluso, modificadas de hecho durante su vigencia), en la propuesta de ordenación urbana de un ámbito de tal importancia relativa para el proceso de ampliación de los ensanches centrales de la ciudad, se ha tenido que recurrir a ordenar también ciertos enclaves o territorios próximos, de manera que resultaran garantizadas y, definitivamente resueltas, cuestiones que afectaban fundamentalmente a las relaciones con las áreas urbanas o urbanizables más próximas, y que vinculan a importantes espacios que, en algunos casos, ocupan posiciones estratégicas en la ciudad.

La ordenación urbana propuesta contempla el territorio a ordenar como ámbito mínimo necesario para el adecuado desarrollo de una secuencia más del proceso de ampliación de las áreas centrales de la ciudad por ensanches, con la particularidad de que, en este caso, la ampliación no se produce sobre uno de los radios que parten del centro antiguo, como ha sido hasta ahora, sino que se emplaza en situación intermedia entre la parte del ensanche de Amara ya construida y los barrios urbanos de Eguía y Loyola, cerrando el círculo en torno al Parque de Cristina-Enea y los equipamientos docentes de Mundaz.

Para ello, la nueva ordenación se apoya en la continuación del sistema viario fundamental que ofrece el Ensanche de Amara construido, según las tres vías transversales a la avenida radial que conduce al centro.

En el área colindante con Amara la ordenación cuida de garantizar la continuidad de la ciudad hacia la vega de Loyola, a pesar de los obstáculos formados por la barrera del ferrocarril y la excesiva proximidad a la misma a la que se habían implantado algunos nuevos edificios. Para ello, además del trazado del sistema viario, se ordena un parque, "a caballo" del tendido ferroviario y cubriendo el mismo. De esta forma, se trata de convertir en



elemento de atracción para las áreas vecinas aquél espacio que, precisamente por la existencia del tren, tiende a separarlas, aprovechando la versatilidad de su arquitectura para camuflar la obligada elevación de la rasante. Además, se consolida así la alternancia entre zonas de usos privados y de usos públicos cuya pauta proporcionada se advierte en el Ensanche de Amara construido.

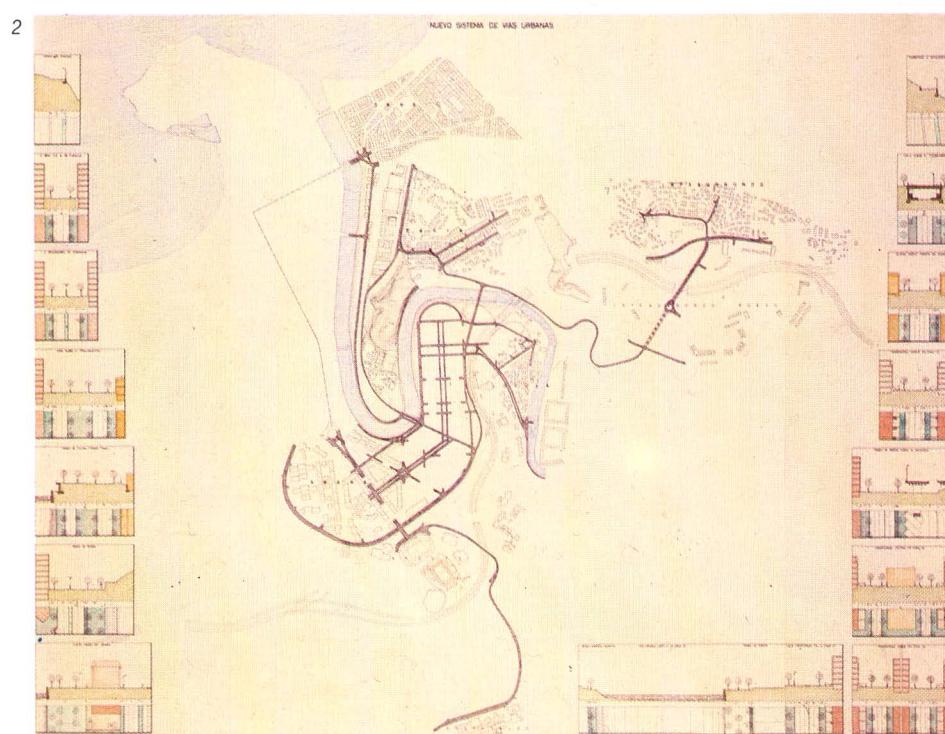
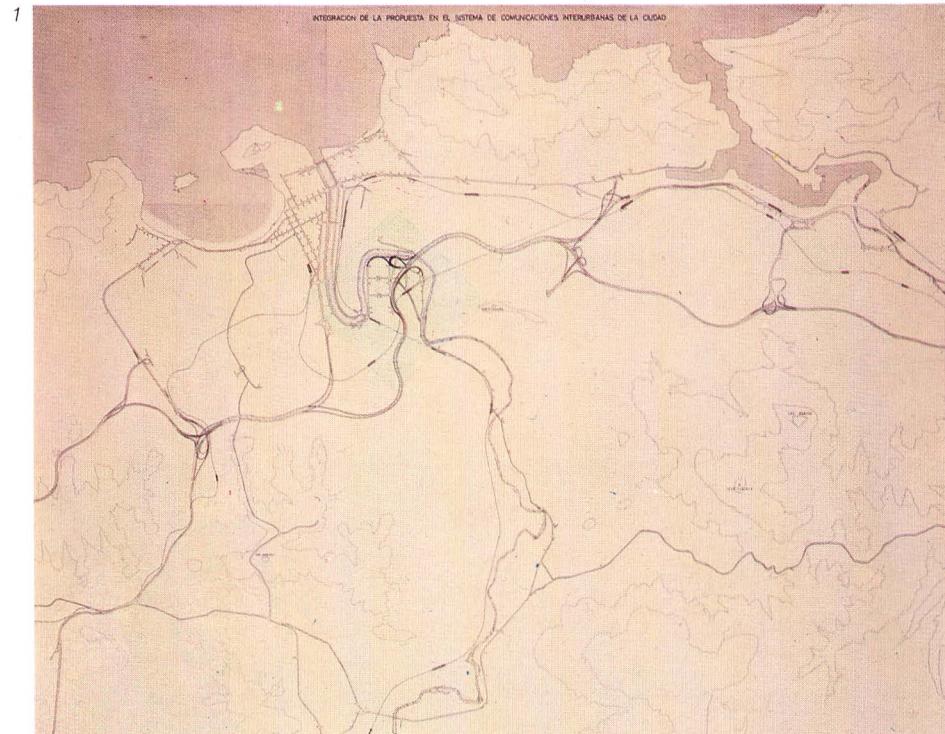
La edificación en este área se ordena en manzanas formadas entre calles de anchura menor y con densidades de usos mucho menos exageradas que las anteriormente previstas, de manera que puedan resultar espacios libres en el interior de las manzanas aptos para su uso público, y alturas de edificación no superiores, en su mayor parte, a 19 metros, o seis plantas sobre la rasante, frente a los edificios de hasta diecisiete plantas del planeamiento parcial aprobado. Se disponen también ciertos usos de equipamiento sobre la plaza circular o en proximidad al barrio ya existente.

En la vega de Loyola, se reconsidera en gran parte el diseño de las vías rápidas existentes y previstas para la relación con su autopista vecina, eliminándose extensos tramos de carretera organizadas en viaductos entrecruzados. Tal planteamiento, transformador del estado actual del territorio, permite la continuación de los barrios urbanos, cohesionando sectores centrales o próximos a la ciudad que en la actualidad están afectados de importantes problemas de incomunicación.

La ordenación de usos se establece según un orden regular de manzanas residenciales casi cerradas que flanquean los equipamientos de barrio alineados entre las mismas. El lado Este, que da sobre la Variante y la vía de comunicación con los barrios de Eguía y de la vega media del Urumea, se destina a la implantación de usos terciarios. La transición hacia los barrios urbanos de Eguía y Loyola se efectúa por medio de áreas dedicadas a equipamientos públicos de servicio conjunto a los barrios ya existentes, e infradotados en aspectos importantes, y al de nueva creación.

En la ordenación de los territorios implicados próximos a la vega, se resuelven el paso elevado ante Anoeta del ferrocarril de la Frontera ("Topo"), las relaciones con Eguía, Loyola, la meseta de Intxaurrondo y el barrio de Gros y, en consecuencia, la definitiva solución a las conexiones entre ambas márgenes del Urumea aguas arriba del Puente de María Cristina.

Angel Martín Ramos. Arquitecto
Teodoro Cacho Nazábal. Abogado
Iñaki Albisu Aparicio. Arquitecto
Víctor Martínez Segovia.
 Ingeniero de Caminos
José Luis Gómez Ordóñez.
 Ingeniero de Caminos
Miguel Iparraguirre Irigoyen.
 Arquitecto Técnico

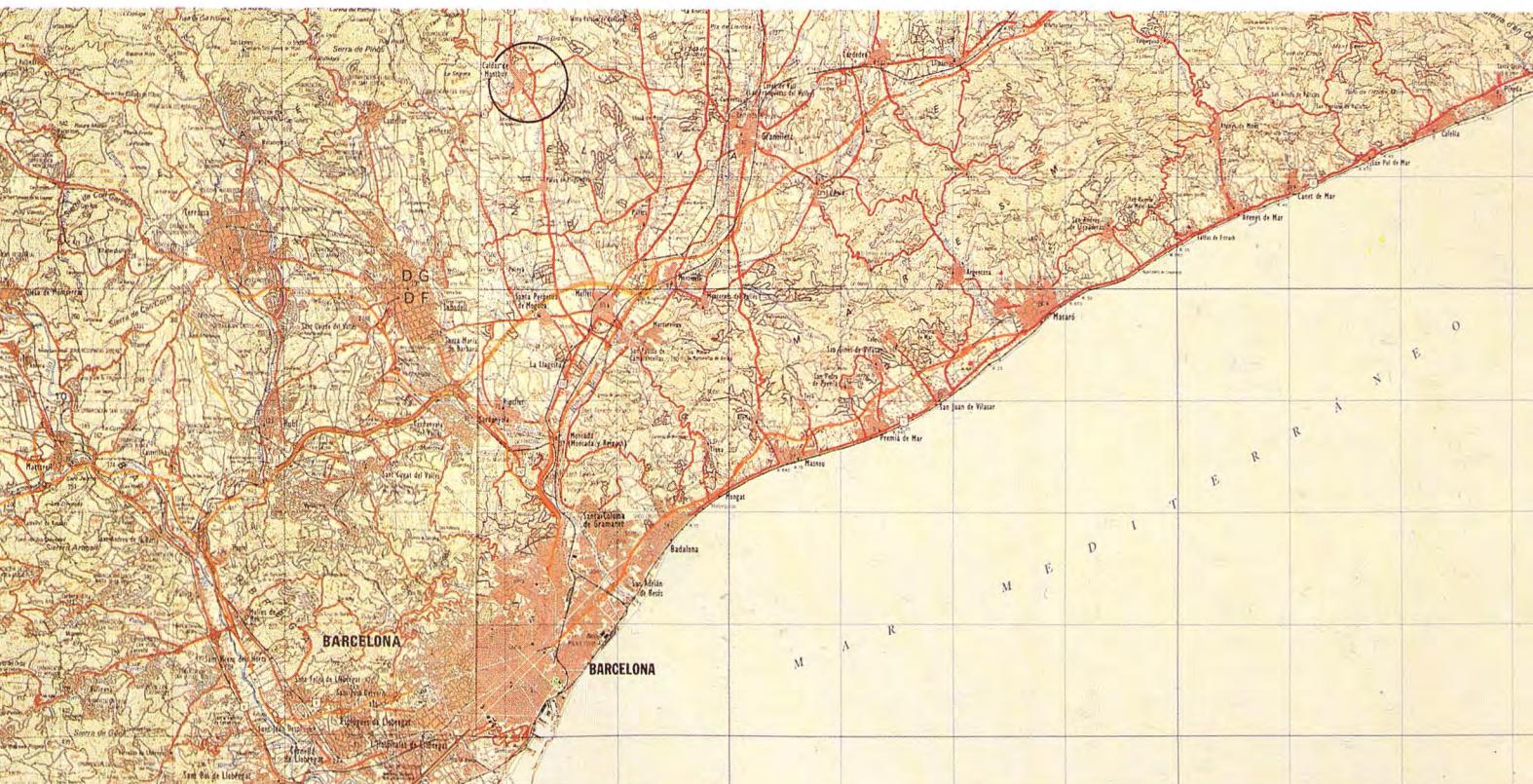


1. Integración de la propuesta en el sistema de comunicaciones interurbanas de la ciudad.

2. Nuevo sistema de vías urbanas.

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS: Superficie del área afectada por el proyecto: 69.76 Has. Superficie de la vega residencial: 43.26 Has.

	Apéndice de Amara	Vega de Loyola		
Usos ordenados	1.102 viviendas nuevas 16.000 m ² de locales y 1.700 plazas de aparcamiento (Se consolidan además 468 viviendas, locales y aparcamientos)	1.602 viviendas 48.000 m ² de usos terciarios y aparcamientos en sótano (De estos usos, los derechos de 400 viviendas y 3.180 m ² de locales se asignan a los propietarios del Apéndice)		
Altura de la edificación	Máxima de planta baja más cinco plantas altas (19 m.)	Máximo de planta baja más cuatro plantas altas (16 m.) (En ambos casos, se admiten algunos excesos sobre esta altura máxima en ciertos casos singulares)		
Espacios reservados para equipamientos	Mercado Centro de E.G.B. Centro Preescolar y Guardería Jardines, áreas de juego y deporte Otros equipamientos sociales construidos	3.277 m ² 8.059 m ² 2.285 m ² 30.991 m ² 2.750 m ²	Usos docentes Jardines Áreas de juego Deportivo Otros equipamientos Áreas de aparcamiento en superficie (78 grandes vehículos y 210 automóviles)	20.520 m ² 33.028 m ² 16.700 m ² 13.157 m ² 8.464 m ²



Plano de emplazamiento en el Área Metropolitana de Barcelona.

Plan Parcial del polígono industrial “La Borda” de Caldes de Montbui

Enric Paré

LOS OBJETIVOS

La arraigada tradición industrial de la población de Caldes de Montbui (Barcelona) ha coexistido, desde antaño, con los habitantes de su núcleo residencial. Los seculares balnearios de la villa situados en su núcleo antiguo, muy próximos a las termas romanas, declaradas monumento nacional, han tenido que soportar, y soportan aún, las malolientes tenerías dedicadas al curtido de la piel.

La principal industria de la población, dedicada a la metalurgia, se sitúa, también, a pocos metros de este núcleo histórico, en su primer ensanche, intercalada en su malla urbana.

Las ruidosas fábricas textiles, junto con las industrias de pasta de sopa, embutidos, gaseosas, etc... han estado, desde siempre, insertas también en el núcleo urbano.

El Plan General de Ordenación de 1964 preveía ya el desarrollo de un sector industrial al este de la población,

fuera de su núcleo, en terrenos agrícolas.

La fuerte vocación agrícola de estos terrenos, estimados dentro de los de mayor rendimiento, ha obstaculizado persistentemente su conversión industrial. En 1980 se redacta un Plan Parcial para desarrollo del sector que, obtiene las pertinentes aprobaciones oficiales, pero no es bien acogido por los propietarios de la fincas afectadas. Cinco industrias tan sólo se implantan en el mismo, junto a las carreteras perimetrales, sin tan siquiera acometer la urbanización del polígono.

La Revisión del Plan General de 1983 se replantea la problemática, confirmando la ubicación del polígono, pero modificando sus límites, excluyendo del mismo los terrenos de regadio y planteando la necesidad de acometer un nuevo Plan Parcial que, atendiendo la topografía del sector de acusada pendiente, estableciera un trazado más ajustado y menos oneroso.

El presente Plan Parcial se plantea

así, para, con dichos objetivos, brindar a la iniciativa privada la necesaria oferta de suelo industrial que permita, gradualmente, el desplazamiento de las industrias urbanas, así como el asentamiento de nuevas industrias en atención a la creciente demanda que en la actualidad experimenta el sector, integrado en el cinturón metropolitano de Barcelona, sobre el eje de la Riera de Caldes, y situado entre Granollers y Sabadell.

INFORMACION URBANISTICA

Situación y límites

El territorio objeto del Plan Parcial se encuentra situado a Levante del casco urbano de la población, justo en el otro lado de la variante de la carretera B-143, la cual constituye su límite Oeste. El límite Norte viene determinado por la carretera C-1415 de Terrassa a Mataró (junto con la variante prevista para ésta); el límite Noroeste se define por una torrentera y



Plano de situación en el Término Municipal.

el Sureste por el trazado previsto para la proyectada autopista que discurre a lo largo del "Torrent de les Arenes", delimitando, en conjunto, una extensión de forma ligeramente trapezoidal con el lado menor cerca de la confluencia del "Torrent Sec" con el desvío del extremo Sur).

La superficie del sector objeto de ordenación es de 51,61 hectáreas.

Características naturales del territorio

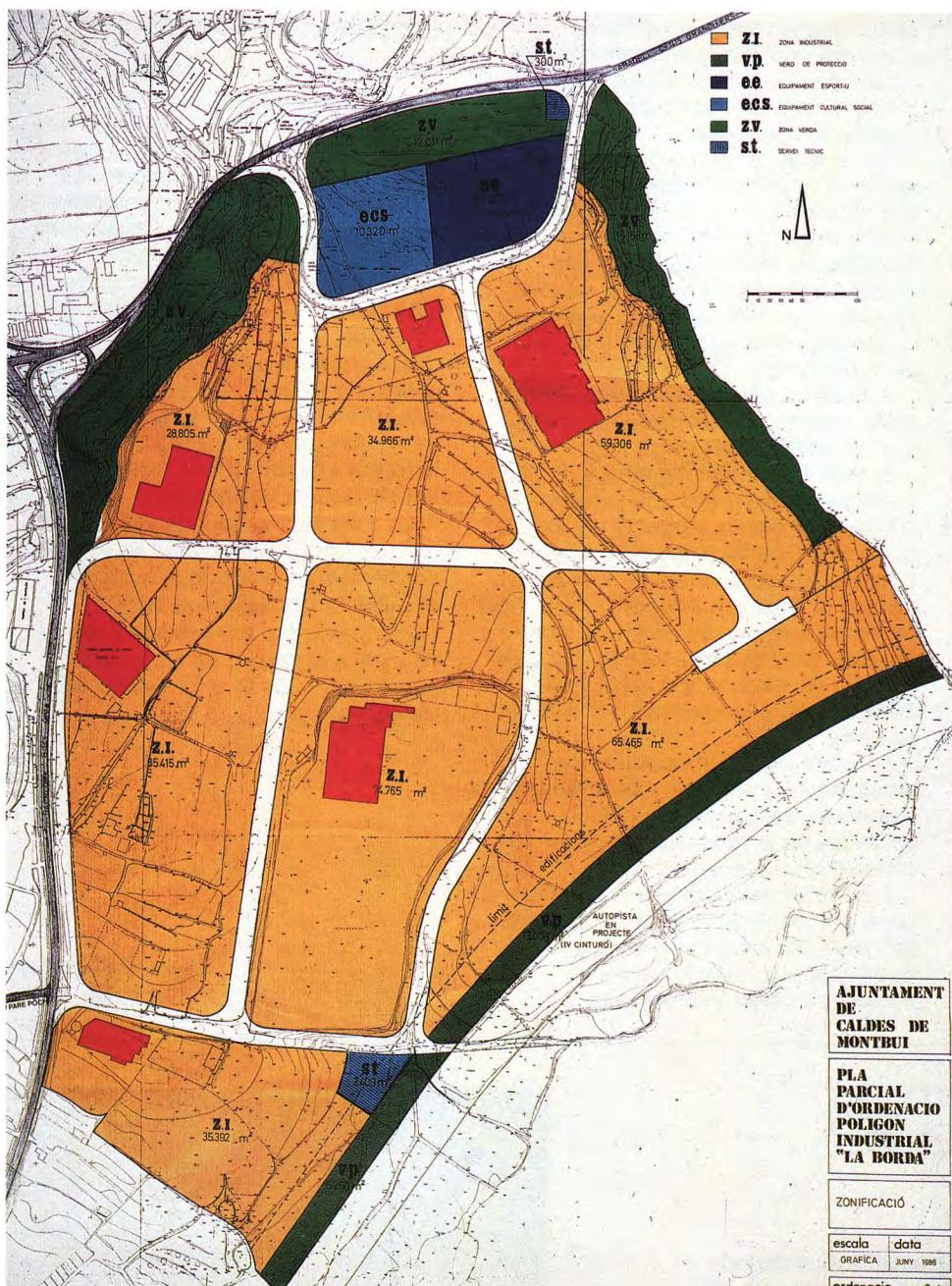
Morfológicamente el territorio del sector "La Borda" corresponde a una vertiente de pendiente orientada sensiblemente hacia el Sur, que tiene su origen en "Els Plans de Palau" y "Can Camp", siguiendo el trayecto de diferentes torrentes que confluyen en el "Torrent de Bugarai" y en el "Torrent sec de les Arenes", que flanquean por sendos lados el sector.

La pendiente es del orden del 4 por 100 al 8 por 100, contrarrestado en ciertos lugares por terrazas de cultivo que escalonan el terreno.

CUADRO DE CARACTERISTICAS

Clave	Zonas	Superficie Ha.	Superficie %	Ocupación %	Edificación m ²	Techo Edificable m ²
ZI	Industria	36.4114	70,58	70	0,75	273,085
ED	Equip. Deport.	1,032	2,00	10	0,10	1,032
ECS	Equip. Social i comercial	1,032	2,00	50	0,70	7,224
Total parcial		38,4754	74,58	—	—	281,341
AREAS NO EDIFICABLES						
ZV	Zona verde	5,1686	10,02	—	—	—
ST	Servicios tec.	0,2709	0,53	—	—	—
	Viales	5,7453	11,13	—	—	—
VP	Verde de Protec.	1,9258	3,74	—	0,75*	14,443 *
Total parcial		13,1106	25,42			14,443
TOTAL		51,5860	100			295,784

* Acumulables a la edificabilidad de la area edificable contigua.
Edificabilidad máxima establecida en el P.G.: 51,130 x 0,58 = 299,355 m².
Número de plazas de aparcamiento al largo de los viales: 1,200.
Número de plazas de aparcamiento en terrenos privados, 2,760.



Plano de Ordenación

Usos, edificaciones y infraestructuras existentes

Básicamente, en la actualidad, el uso de mayor prioridad es el agrícola, con cultivos de secano, alternando con huertas y campos de cultivo. Así como la existencia de seis construcciones industriales, cinco de las cuales están en pleno rendimiento y, la sexta, en construcción. Estas construcciones no condicionan gravemente el planeamiento pero son puntos determinantes a la hora de escoger entre las diferentes alternativas para dar soluciones satisfactorias a sus accesos.

La red de comunicaciones existente, aparte de constituir en gran parte los límites del Plan y su accesibilidad, condiciona considerablemente las posibilidades de relación entre aquél y la trama urbana existente y en proyecto. La variante de la carretera B-143 (Mollet-Moià) implica la existencia de los problemas propios de una vía de circulación rápida, condicionando favorablemente la

accesibilidad comarcal y, contrariamente, de manera desfavorable en lo que concierne a la accesibilidad desde el casco urbano, aspecto este a subsanar, dentro de lo posible, en el presente Plan.

En este sentido, habría que tener en cuenta la existencia del proyecto de paso elevado en el cruce de las carreteras B-143 y C-1415 que puede ayudar, una vez realizado, a incrementar las comunicaciones entre el núcleo de población y el sector.

OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACION

Accesibilidad

A fin de conseguir una mayor relación con el casco se establecen dos frentes de acceso al polígono; uno desde la carretera C-1415 de Terrassa a Mataró que ofrece un servicio a nivel comarcal en relación al Vallés Oriental, y otro desde la carretera B-143 de

Mollet-Moià que da acceso desde Barcelona y el resto del Vallès.

Este último acceso se sitúa en la confluencia con la prolongación de la calle Pare Poch (antiguo camino de Palaudàries), permitiendo una comunicación directa con la población, pero cruzando la carretera.

por cruzando la carretera. Esta dificultad quedará mejor resuelta por el otro acceso, una vez que se realice el paso a diferente nivel de las dos carreteras, permitiendo a la vez una mejor comunicación de peatones a lo largo de zonas verdes, partiendo de las calles de Homs y Montserrat, arterias de penetración a la población.

Estructura

Con el objetivo de conseguir un ahorro de los gastos de urbanización, se establece como fin servir el polígono con el menor número posible de viales, partiendo de que el tipo de industrias que se asentarán precisan de superficies extensas (las industrias pequeñas son posibles en edificios de naves agrupadas o múltiples).

Las zonas verdes y equipamientos se sitúan en la parte Norte del sector, a caballo del actual trazado de la carretera 1415 y del desvío previsto, sitio que quedará lo más próximo posible del núcleo urbano a partir del eje Montserrat-Homs, una vez esté realizado este paso elevado, sirviendo de punto de unión entre el sector industrial y la villa, por la posibilidad de ubicación de los elementos de los equipamientos y servicios necesarios que son deseados a nivel colectivo por la población laboral.

ANALISIS DE ALTERNATIVAS

Las necesidades de suelos para equipamientos deportivos aconsejan que sus pendientes permitan nivelingaciones posteriores importantes para campos de fútbol y similares. Atendiendo a que los criterios de ordenación incidentes determinen que estos ocupen las áreas más próximas al casco urbano, en función de la necesaria accesibilidad, las alternativas a la hora de establecer estos emplazamientos son dos, según se sitúen los terrenos existentes, entre la doble curva de la carretera C-1415 y la proyectada variante, o en los terrenos más bajos, situados frente la calle Pare Poch.

La valoración de estas dos alternativas está condicionada a la mejor accesibilidad, que según se ha

dicho anteriormente, en el futuro disfrutará el primer emplazamiento. La proximidad del casco urbano respecto a éste justifica en dicho aspecto la ordenación realizada.

Por otra parte, esta ordenación presenta la ventaja, respecto a la segunda alternativa, de permitir la concentración, por la mayor entidad de los terrenos, de la totalidad de los equipamientos a prever en un solo paquete, que actuará de rótula entre el suelo propiamente industrial y el resto de la población.

A partir de aquí, en la estructuración viaria caben diversas alternativas en lo que se refiere a trazado.

El Plan Parcial aprobado con anterioridad planteaba una sensible red anular, concéntrica respecto del ángulo que forman las carreteras B-143 y C-1415, con conexiones de tipo radial con las mismas. La solución presentaba el inconveniente de tener un coste muy elevado, debido a la gran longitud de viales que contenía y a la inadaptación a la topografía de algunos de ellos.

El avance del Plan realizado con anterioridad al presente planteaba una estructura basada en una mayor linealidad en la dirección Norte-Sur con conexiones transversales.

A partir de este último y atendiendo las sugerencias presentadas, la opción definitiva sigue el criterio de linealidad Norte-Sur, pero disminuyendo el número de calles transversales.

LA ESTRUCTURA VIARIA

Esencialmente la estructura es la de una retícula a base de dos ejes longitudinales en la dirección N-S que atraviesan todo el sector y tres ejes transversales que interconectan los anteriores. Esta retícula se completa con las calles de servicio ubicadas en posición adosada a las carreteras B-143 y C-1415 con la finalidad de facilitar las maniobras de acceso al polígono.

La estructura viaria así proyectada determina, de esta manera, una disposición homogénea de las áreas edificables, permitiendo un aprovechamiento lo más racional posible para la edificación.

En el trazado de la estructura se ha tenido especial precaución en evitar las pendientes excesivas que pudieran dificultar la circulación pesada.

Las secciones transversales son de 16 metros de ancho en las calles principales, y de 10 y 12 metros en el vial de servicio.

*Enric Paré i Valle
Arquitecto*

MODELO DANUBIO

ref.05UO1N

Estructura de barandal formada por módulos artísticos, pilastres, pasamanos y anclajes, todo ello construido en fundición dúctil de alta resistencia.

Se pueden suministrar tramos de medidas variables según necesidades del cliente.

Opcionalmente es posible grabar cualquier tipo de emblema que se desee.

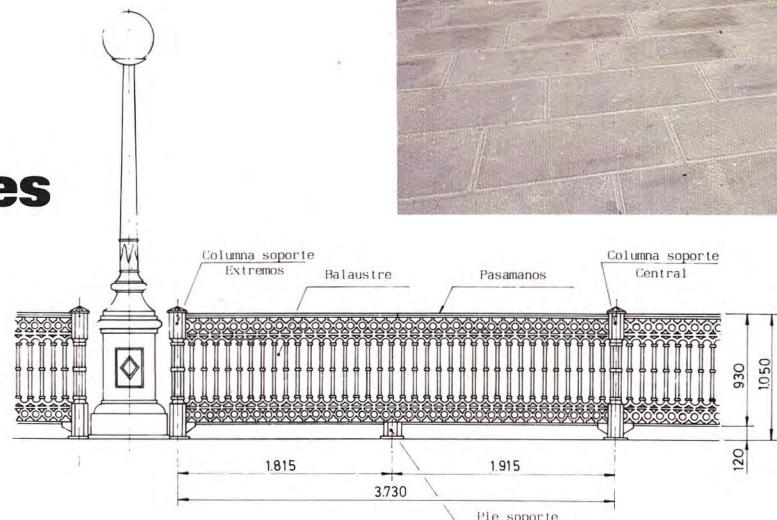
Estamos en condiciones de atender cualquier idea o iniciativa de diseño que pueda interesar al cliente.

Barandilla fabricada por Fundiciones Aurrera instalada en el Pº Marítimo de la desembocadura de la ría del Nervión (Portugalete)



**Fundiciones
Aurrera**

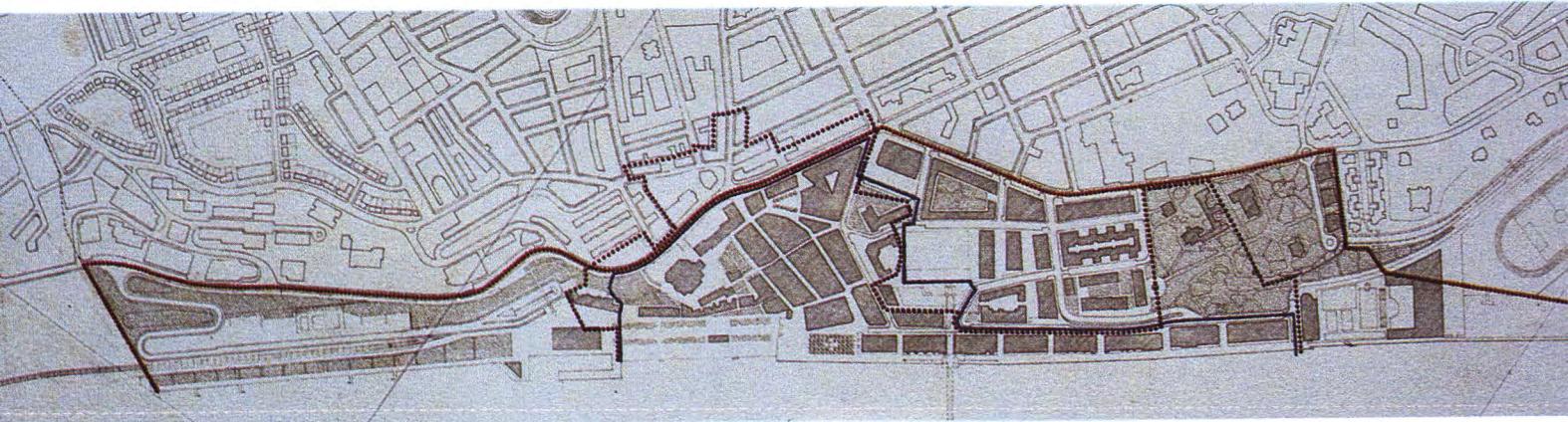
Ribera de la Ría, s/nº
48910 Sestao (Vizcaya)
Apdo. 992 - 48080 Bilbao
Télex: 31434 AUIN E
Telf.: (94) 495 31 11*
Telefax: (94) 424 21 13



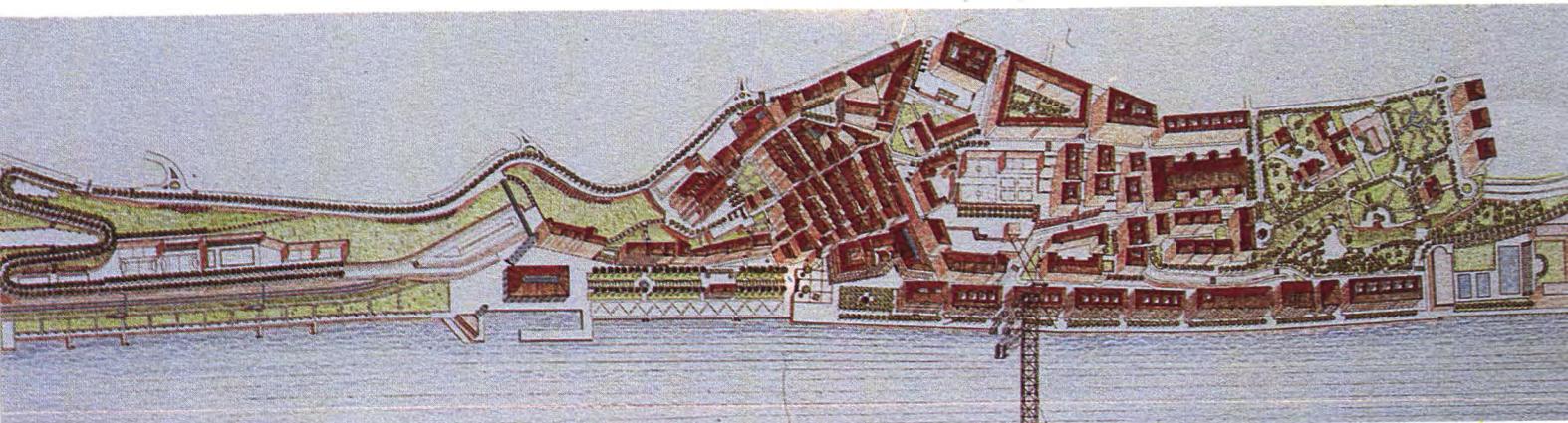


Plan Especial del casco viejo de Portugalete (Vizcaya)

Alberto López



Ambito del conjunto histórico.

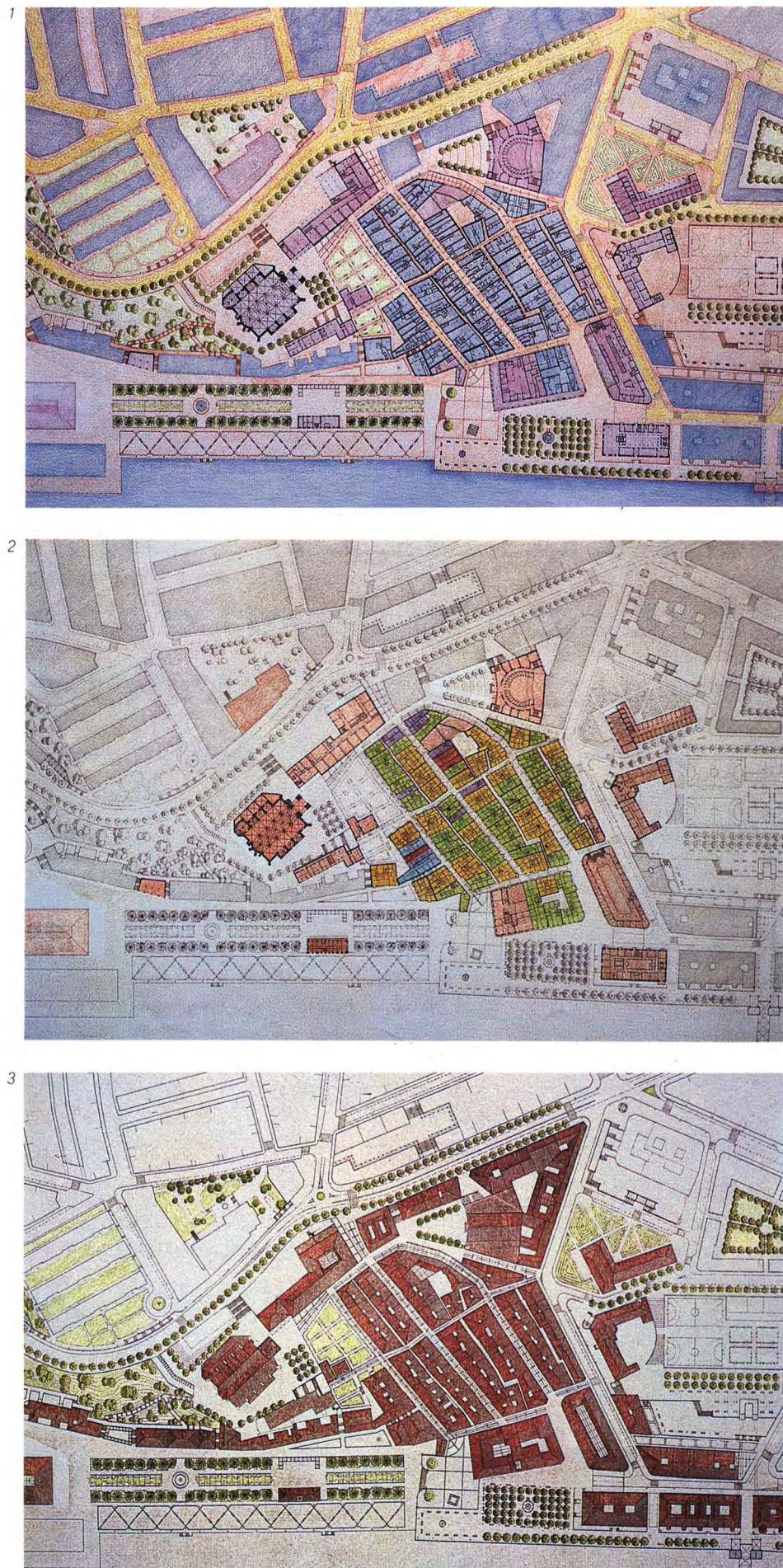


Perspectiva general.

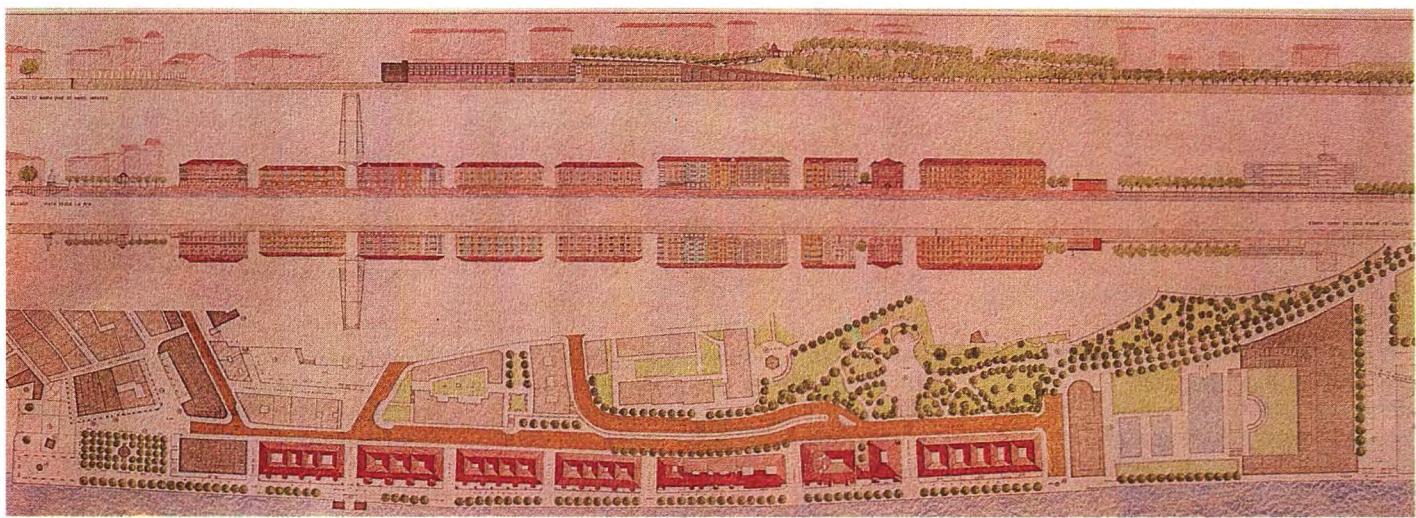
En 1978 el Ministerio de Cultura iniciaba la declaración de Conjunto Histórico Artístico para el denominado Casco Viejo de Portugalete, de acuerdo con una delimitación que venía a corresponder fundamentalmente con la trama de la villa medieval. El Ayuntamiento posteriormente decide redactar al amparo de la nueva legislación del suelo, un Plan Especial con contenidos orientados tanto a la protección como a la reforma interior. El ámbito en este caso resultaba ligeramente mayor, ya que incluía algunos bordes inmediatos al casco viejo. Por último, el Gobierno Vasco en 1985 procedía a declarar un área de Rehabilitación Integrada, pero para un ámbito también distinto a los dos anteriores y pensado fundamentalmente desde la óptica exclusiva de la rehabilitación de la vivienda.

Se nos plantea así la necesidad de redactar un Plan, que por una parte, actuara sobre un ámbito de planeamiento que englobara las tres delimitaciones, y por otra, estuviera dotado con unos contenidos que dieran respuesta a las distintas demandas planteadas de protección, reforma interior y rehabilitación.

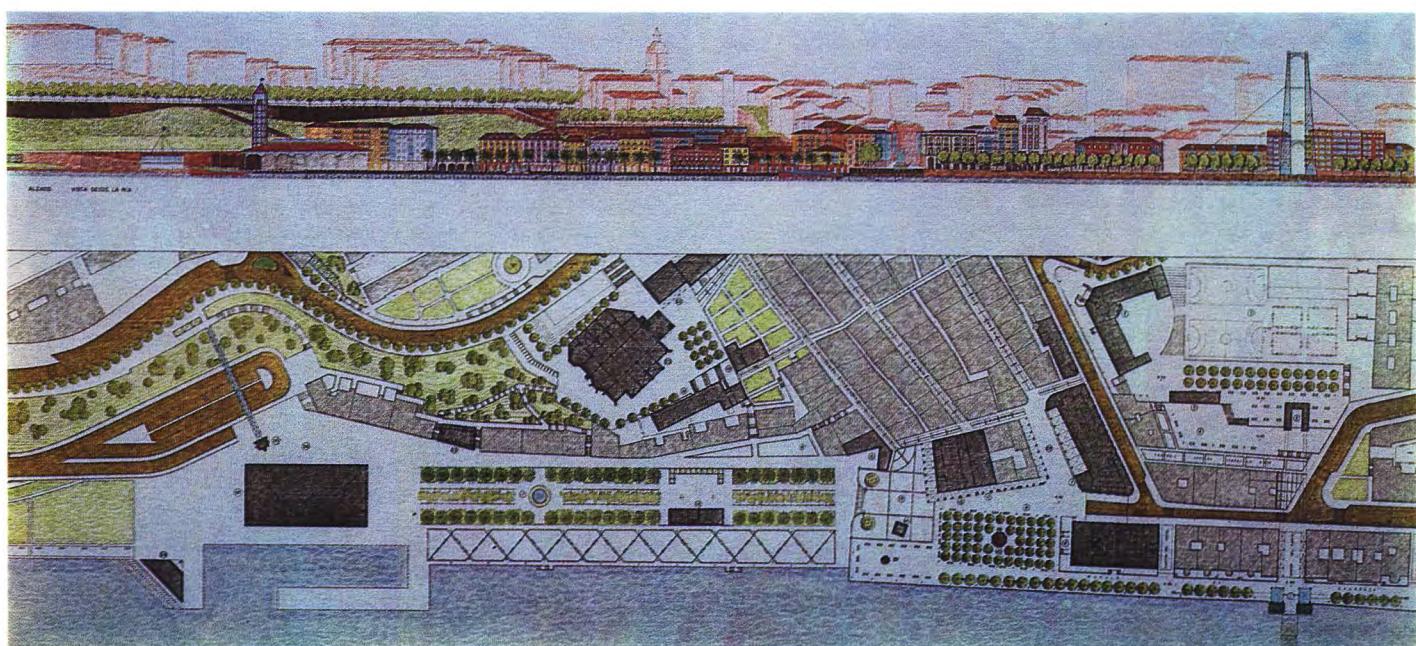
El ámbito de la actuación y las características de la intervención no podían plantearse al margen de las estrategias de planeamiento diseñadas desde y para el conjunto de la ciudad, de ahí que su enmarque en el Plan General resultara una necesidad, hasta el punto de optar porque las redacciones, tanto del Plan General como del Especial, corrieran paralelas en el tiempo. En este sentido, era una cuestión fundamental la de replantear de nuevo la relación entre la ciudad y la ría. Esta relación, que dio contenido y forma a la ciudad hasta la última guerra civil, saltó hecha añicos en el



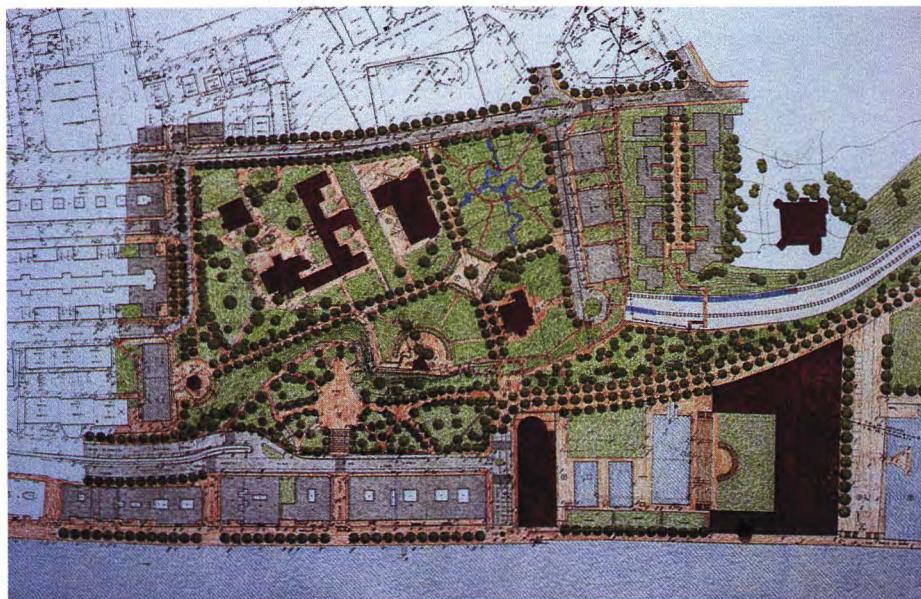
1. Plantas bajas
2. Planta, viviendas-típologías.
3. Planta cubiertas.



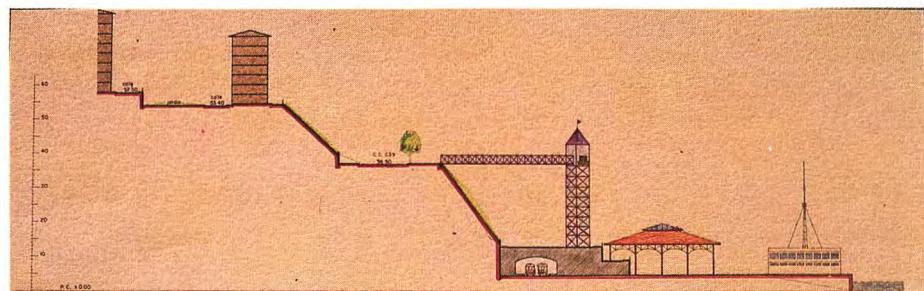
5



6



4. Subárea B. Muelle de Churruca.
5. Subárea A. Plaza del Solar. Muelle de la Canilla.
6. Subárea E. El Parque.



Sección por la nueva estación subterránea.

momento en que el boom inmobiliario de postguerra desparramó incontroladamente la ciudad hacia el interior del territorio municipal, cambiando buena parte del sentido económico que sustentaba aquella relación, lo que trajo consigo el que ría y ciudad pasaran a ignorarse mutuamente.

La necesidad de hacer que la ciudad volviera la vista hacia la ría, y la justa revalorización de ésta, entendida como el gran espacio libre al que históricamente aquélla se abría, hacia obligado el situar el casco medieval y su ensanche inmediato en el conjunto de la cornisa a través de la cual el municipio se asomaba. La cornisa se convertía así en el verdadero ámbito y objeto del planeamiento, dentro del cual la villa se convertía, de sujeto central, en un elemento más de este nuevo ámbito de planeamiento.

El tramo final de la ría conserva todavía, a pesar de las recientes edificaciones que han desvirtuado su imagen, un indudable interés paisajístico como contraste con el paisaje industrial que la caracteriza en su curso superior. En este tramo final el paisaje urbano de la ría se abre hacia el puerto exterior haciendo sentir la presencia del mar. Es, pues, un lugar donde la ciudad, el río Nervión y el mar se encuentran. Encuentro plagado, por otra parte, de múltiples sugerencias y evocaciones del esfuerzo del hombre por dominar para su beneficio un difícil estuario. Su configuración actual nos habla de los continuados intentos por hacerla navegable; de la lucha contra la barra de arena que cegaba el acceso; de la consolidación de sus márgenes; de la fijación de la boca con el muelle de hierro, etc., episodios todos ellos que se ilustra en el

monumento al ingeniero Evaristo Churraca. Desde esta perspectiva se condensa para nosotros en la actual configuración física del tramo final de la ría el núcleo fundamental de la historia del desarrollo minero e industrial de Bilbao, que es al fin y a la postre la historia que ha configurado territorialmente la Vizcaya actual.

El Plan Especial tenía, lógicamente, que ocuparse de la conservación y protección de este gran espacio, que debía ser entendido en su definición morfológica como un tramo de ría histórica totalmente acabado, al que no dudamos en calificar por sí mismo, como el monumento más emblemático y significativo de nuestra provincia. La fachada de Portugalete, junto con el puente transbordador del arquitecto Alberto de Palacio, auténtico arco de triunfo y puerta de acceso de la ría bilbaina, y la atalaya en la que se asienta el templo gótico de Santa María configuran hoy una imagen, que se ha llegado a convertir en una vista típica y casi turísticamente tópica, que ha pasado a formar parte del patrimonio iconográfico popular.

El ámbito de la intervención presenta un carácter diverso, derivado de la propia definición y configuración de las distintas áreas que quedan incluidas dentro de él.

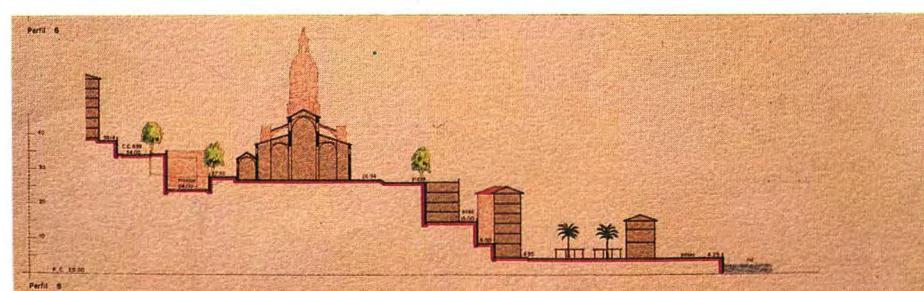
El área del casco viejo y su entorno se diferencia claramente del resto de la ciudad por sus dos flancos, en donde se presentan amplios espacios verdes, que permiten distinguir el centro histórico del resto de la ciudad, contraste este que el Plan propone mantener, tanto por la conservación de la imagen que se ofrece sobre la ría, como por su función clarificadora de la forma de la ciudad. La reserva inédicada in extremis de estos

espacios libres, permite pensarlos como verdaderos parques, de una ciudad caracterizada por la agobiante presencia de lo edificado.

A efectos tanto de análisis como de intervención, el área queda dividida en partes que pueden diferenciarse entre sí, por su localización, su morfología, su función dominante, su período de construcción, etc., aspectos todos ellos que ilustran en buena medida, ideas diferenciadas de conseguir la ciudad y que exigen a su vez intervenciones particularizadas para cada una de ellas.

La primera de las partes se correspondería con lo que hoy entendemos por villa de fundación de ascendencia medieval, en la que la coherencia entre morfología urbana y tipología edificatoria puede ser seguida y analizada a lo largo del tiempo, detrayendo de ella consecuentes criterios y pautas de intervención. La planta de la villa responde morfológicamente a la conocida forma elíptica de las fundaciones vascas, con las particularidades propias derivadas de encontrarse asentada en una ladera de fuertes pendientes y de abrirse en su parte inferior, junto a la margen del río, a la actividad portuaria.

El interés de este trozo de ciudad no radica, por descontado, en el valor artístico de arquitecturas concretas, aunque una pieza como la iglesia de Santa María goza de la declaración de monumento nacional, sino que es el conjunto de lo edificado, formado fundamentalmente por arquitecturas menores de caserío residencial, con bajos comerciales y artesanos, lo que, unido a la traza de sus manzanas y a la interesante coherencia entre parcelario, forma urbana y tipología edificatoria, acaba configurando un área, que suma a su valor histórico una indudable

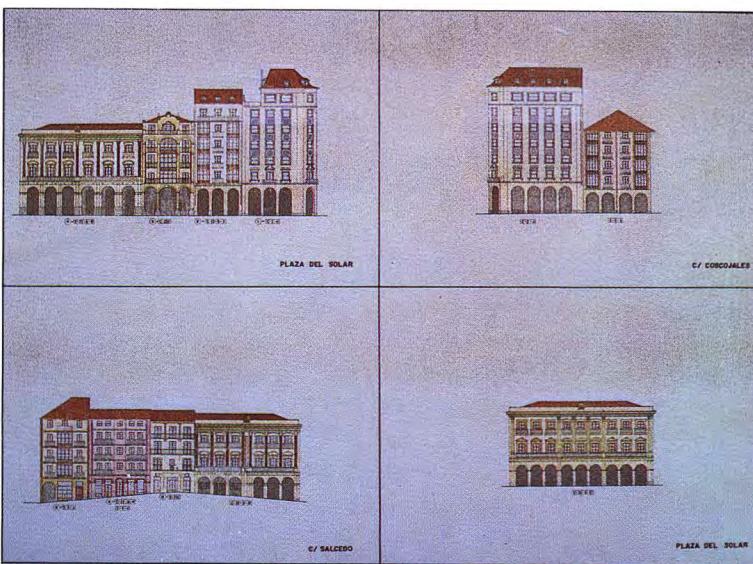


Sección por la iglesia de Santa María.

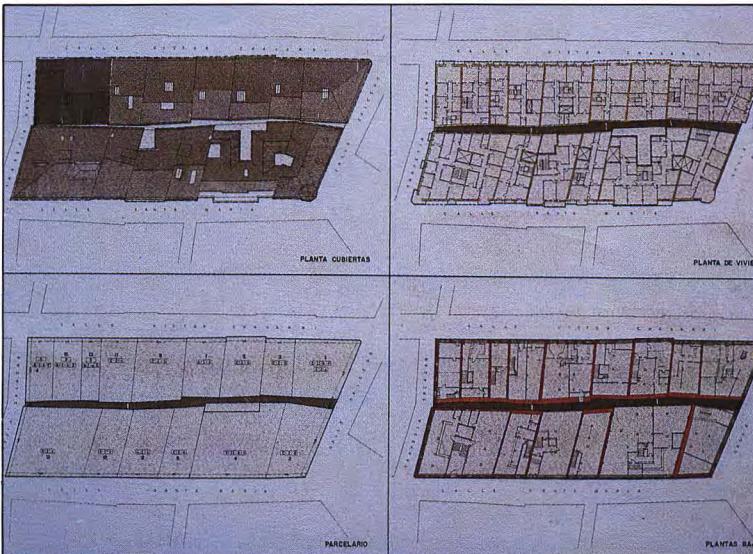


Plantas. Alineaciones. Manzana 1.

Alzados. Rasantes. Manzana 1.

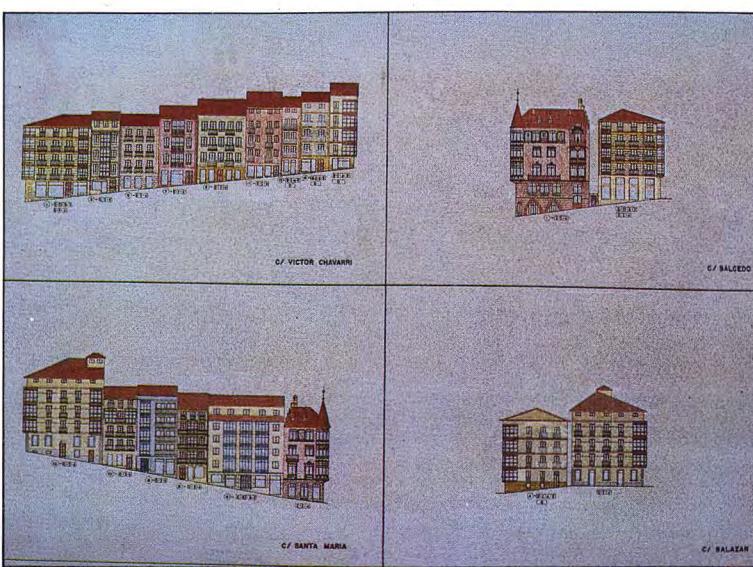


Categorías de Intervención.



Plantas. Alineaciones. Manzana 3.

Alzados. Rasantes. Manzana 3.



calidad ambiental, de la que carecen los nuevos barrios de la ciudad construidos recientemente.

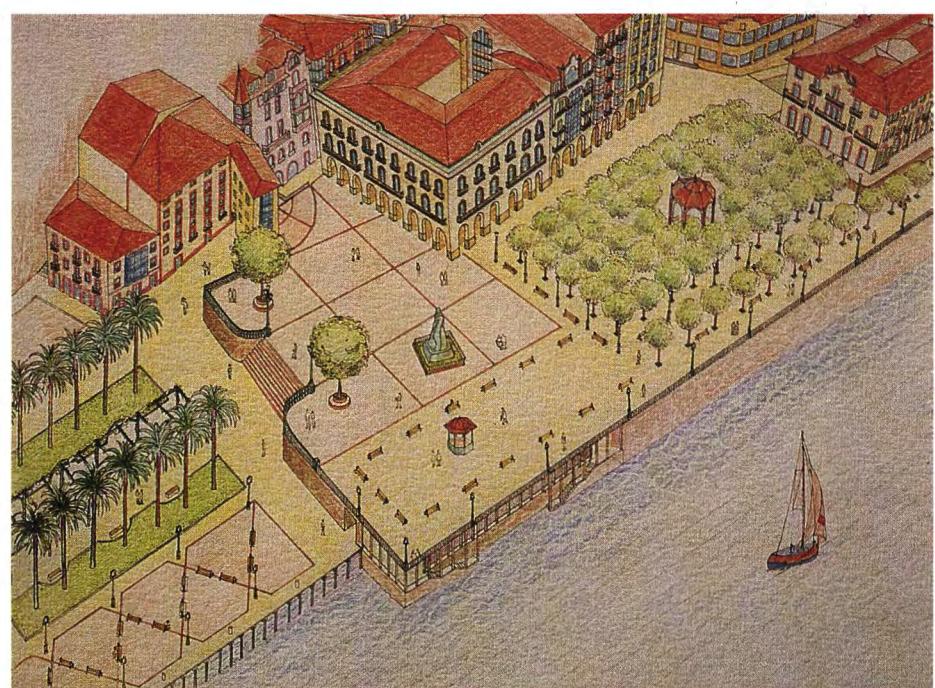
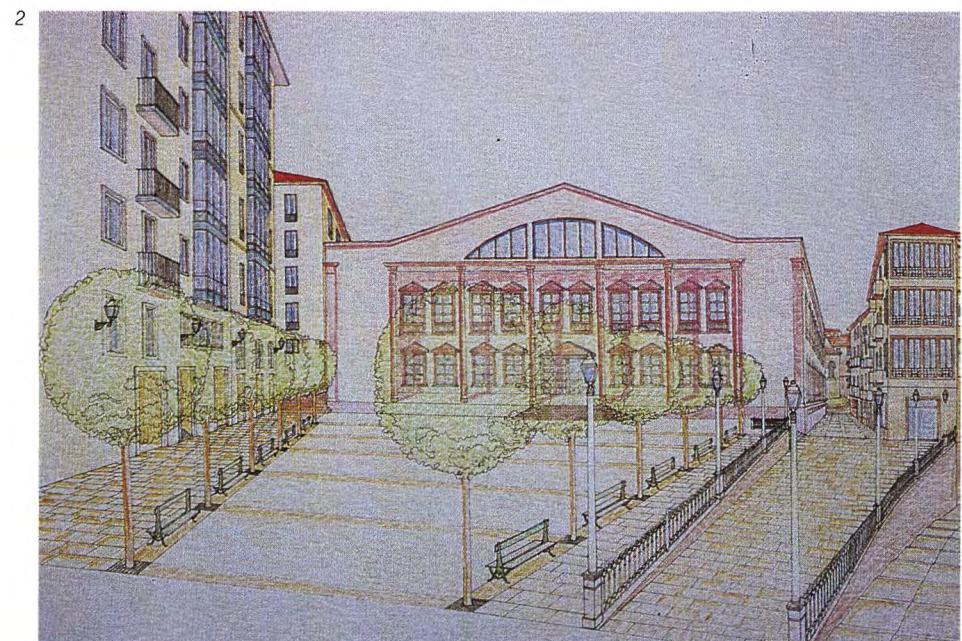
La segunda de las partes la formaría el denominado ensanche del muelle nuevo, formado por manzanas, en primera instancia, de villas pareadas de gusto neoclásico, y en segunda, por edificios de amplias viviendas de renta, estratificadas socialmente en sentido vertical y de gusto más ecléctico. La coherencia entre forma urbana y tipos edificatorios se sigue manteniendo, desarrollándose un característico ensanche de ribera, habitual en muchas ciudades costeras del Cantábrico, vinculadas fundamentalmente al veraneo de comienzos de siglo. En los años recientes, este ensanche ha sido profundamente adulterado, con derribo de edificaciones y sustituciones muy poco respetuosas, que dejando al margen toda coherencia entre forma y tipo, han roto, con sus alturas excesivas y composiciones inarmónicas, la escala de este muelle-paseo y el equilibrado perfil que la ciudad presentaba frente a la ría. El Plan propone para este caso mantener los edificios originales existentes, conservando el parcelario primitivo, y someter a una rígida normativa las sustituciones.

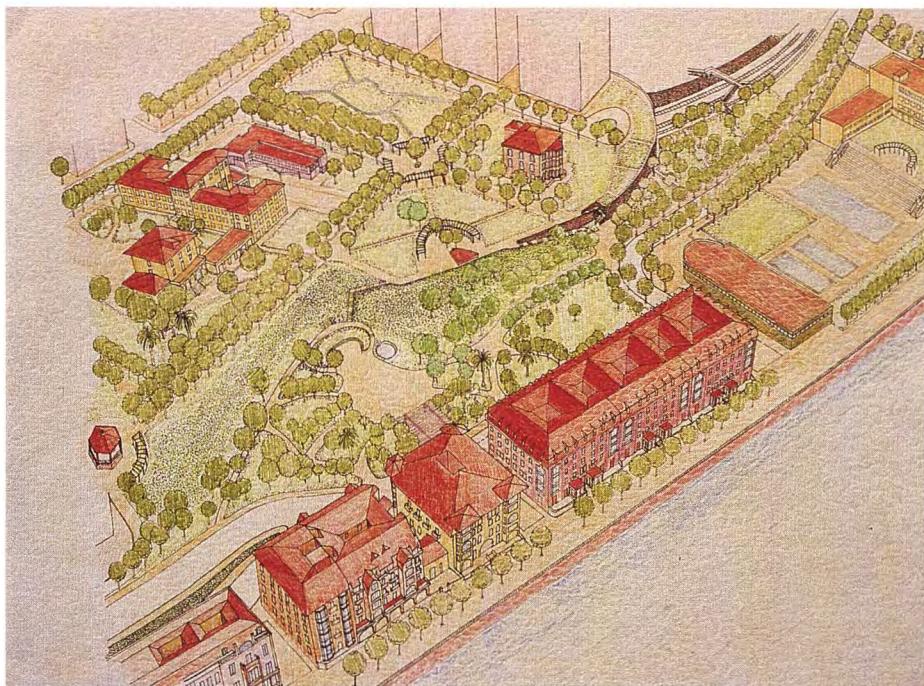
En tercer lugar, estaría el conjunto de edificios alineados en el muelle viejo, que tienen su origen en el característico arrabal pesquero, habitualmente situado fuera de la cerca de la villa junto a la dársena portuaria. Este arrabal se fue extendiendo a lo largo de aquel muelle con la llegada del ferrocarril, y con los paulatinos rellenos que aquél trajo consigo, y que hoy se han transformado, una vez trasladada la estación, en un amplio paseo que el Plan propone continuar a lo largo de la ría hasta rematarse en la zona deportiva del término municipal de Sestao.

En cuarto lugar, deben mencionarse las manzanas situadas en la parte superior del casco viejo, que hay que entender como el inicio de un ensanche frustrado, diseñado a finales del pasado siglo según los criterios y trazados propios de aquel momento. Manzanas éstas de transición, que evidencian con su indefinición morfológica, las dudas en el diseño y las dificultades para solucionar convenientemente, el siempre difícil encuentro entre la trama medieval de reducida escala y la trama decimonónica de grandes manzanas.

En quinto y último lugar, cabe mencionar al conjunto de edificaciones levantadas, en los últimos años, sobre los terrenos más llanos, situados encima del escarpe de la cornisa, en donde la villa tuvo sus mejores y más inmediatos huertos. Edificaciones densas con elevado número de plantas, y en general de una morfología incoherente y una arquitectura vanal.

En torno al área edificada se presentan espacios de carácter periurbano, con un repertorio de problemáticas de lo más diverso. En





4 unos casos se dan situaciones de presencia de edificios con usos marginales, cuyo futuro no puede ser otro que el de desaparecer, para ser sustituidos por espacios libres o por otros edificios de vivienda y equipamiento. En otros casos nos encontramos frente a espacios libres, que han ido quedando en los intersticios entre la vieja y la nueva ciudad y que, a pesar de su carencia en cuanto a definición normal, se nos presentan hoy como piezas importantes para la recuperación de la calidad urbana del área. En la mayoría de estos espacios las referencias culturales y formales y los trazados históricos resultan débiles o casi inapreciables, a pesar del buceamiento que se ha llevado a cabo en los archivos municipales, para conseguir el mínimo dato en el que apoyarse. La cuestión que se planteaba en estos casos era la del cómo actuar y en qué apoyarnos para formular cualquier propuesta de intervención. Aquí no ha quedado otra posibilidad, que confiar en la capacidad propositiva del arquitecto a través del proyecto, en su capacidad para reimaginar la ciudad y en las virtudes tradicionales de la arquitectura para dotar de forma y contenido a espacios sin cualificación ninguna.

5 En otras áreas más próximas al casco quedaban todavía algunas referencias o surgían conflictos y demandas concretas a las que había que dar contestación. En unos y otros supuestos nos hemos asido al menor dato, a la mínima sugerencia, al menor guiño de la historia en la que poder apoyar nuestra actuación. La intervención exigía dividir los problemas, delimitar los espacios y fijar límites para cada propuesta, en el convencimiento de que estábamos ante temas de diseño distintos, originados por momentos e historias diversas o por funciones y estructuras diferenciadas. No quedaba más remedio, que aceptando la unidad indiscutible del área a planificar, dividir ésta en partes o subáreas, de cara a la formulación específica de propuestas de intervención. De ahí arranca la delimitación de las siete subáreas, para cada una de las cuales se ha formulado lo que hemos definido como una "Idea-Proyecto", formulación que se queda a medio camino entre la idea genérica del Plan y la pormenorizada del Proyecto.

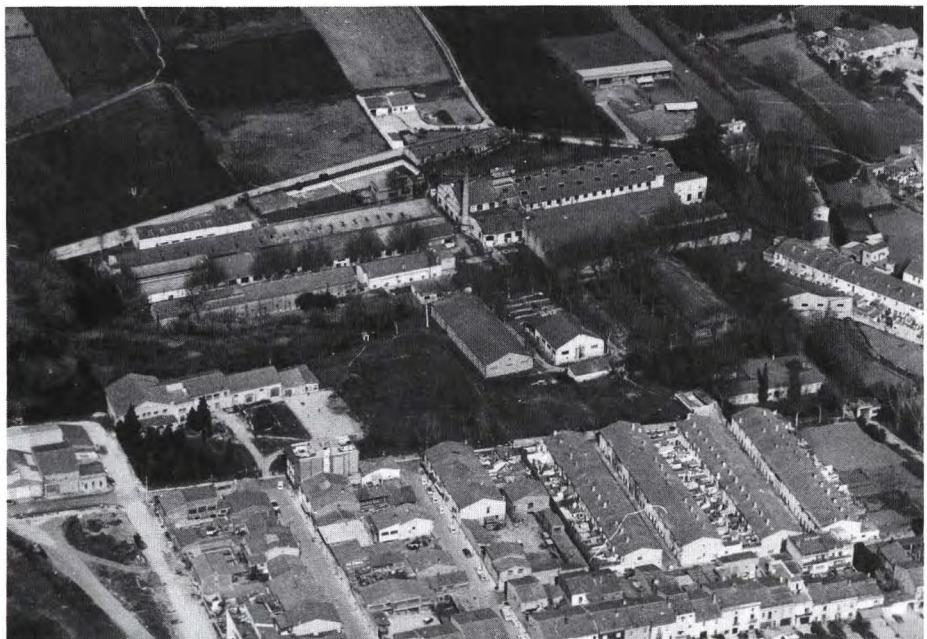


6



Alberto López Fernández
Arquitecto

1. Encuentro del paseo de Churruca con la plaza del Solar.
2. Plaza de la Ranchera.
3. La plaza del Solar y el inicio del paseo de la Canilla.
4. Parqué del Doctor Areilza.
5. Paseo de Churruca hacia la plaza del Solar.
6. Vista desde Azeta.



Vista aérea de la fábrica textil "La Linera" (1980) previa a la demolición de las naves.

Un barrio nuevo en lugar de la vieja fábrica: P.E.R.I. "La Linera" de Parets del Vallès

Enric Serra y Lluís Vives

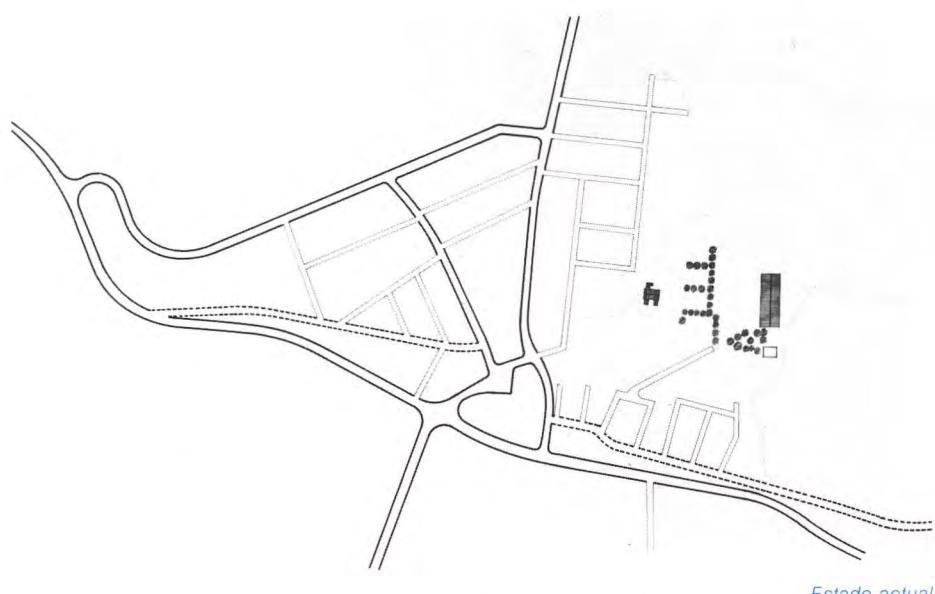
La plataforma superior, vivienda unifamiliar en línea.



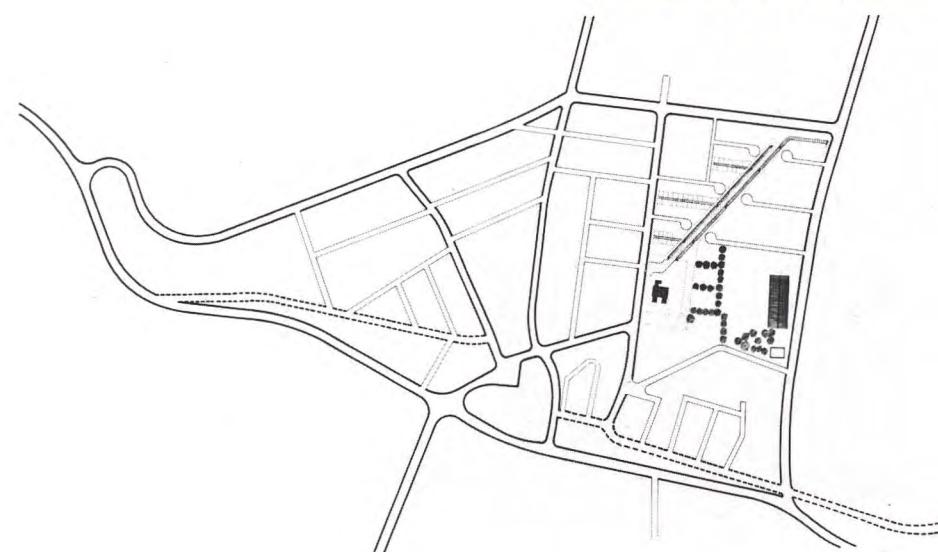
Ambito del P.E.R.I. en su estado original y relación con el casco antiguo de Pareds del Vallès.



La ordenación propuesta en relación a los tejidos urbanos preexistentes.



*Esquema viario y relación con la estructura precedente.
Reclasificación implícita en la propuesta.*



Un Plan de Ordenación urbana es una conjeta. Ocasionalmente la acción de previsibles agentes o las sorpresas del azar, ejecutan aquello que inicialmente sólo fue, como todo plan o proyecto, una ficción.

La vastedad del ámbito de referencia, o la complejidad de los antecedentes, exigen con frecuencia que el plan renuncie a buena parte de la utopía que debe contener. Así, de la crítica a la anticipación global de la forma física urbana, propia de cierta visión arquitectónica, surge un planeamiento más actual, que apunta a controlar los actos urbanísticos cotidianos, proclamando la urgencia de acciones menores pero inmediatas en la ciudad.

Una feliz conjunción de casualidades, (propiedad casi unitaria del suelo, acuerdo promoción privada-Administración local, posición central,...) permitían en el caso del P.E.R.I. "La Linera" de Parets del Vallés (Barcelona) concentrar la atención del Plan en la forma de la ciudad, de su espacio público, de sus arquitecturas, atender especialmente a la correcta sutura de este nuevo crecimiento con el núcleo que le acoge.

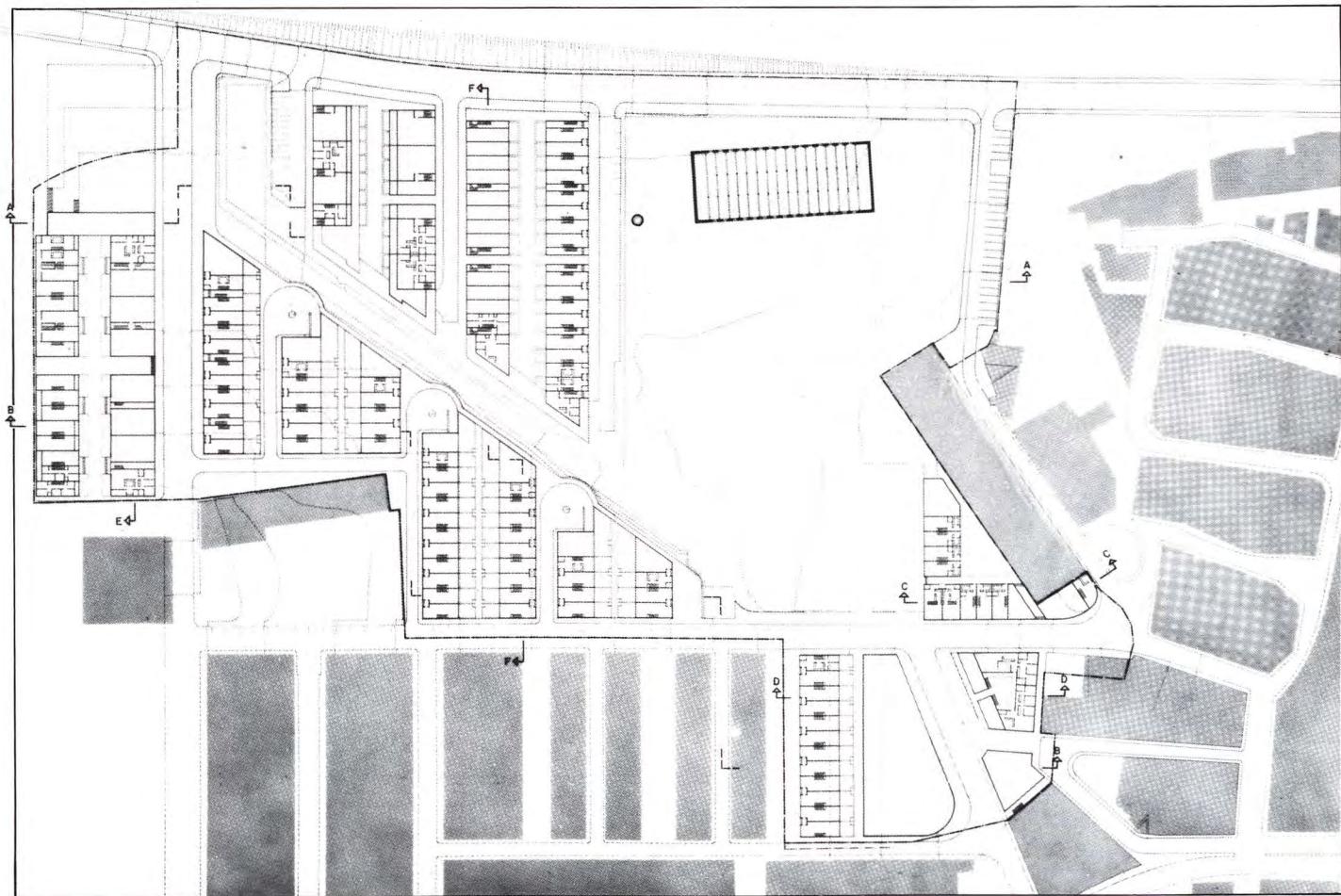
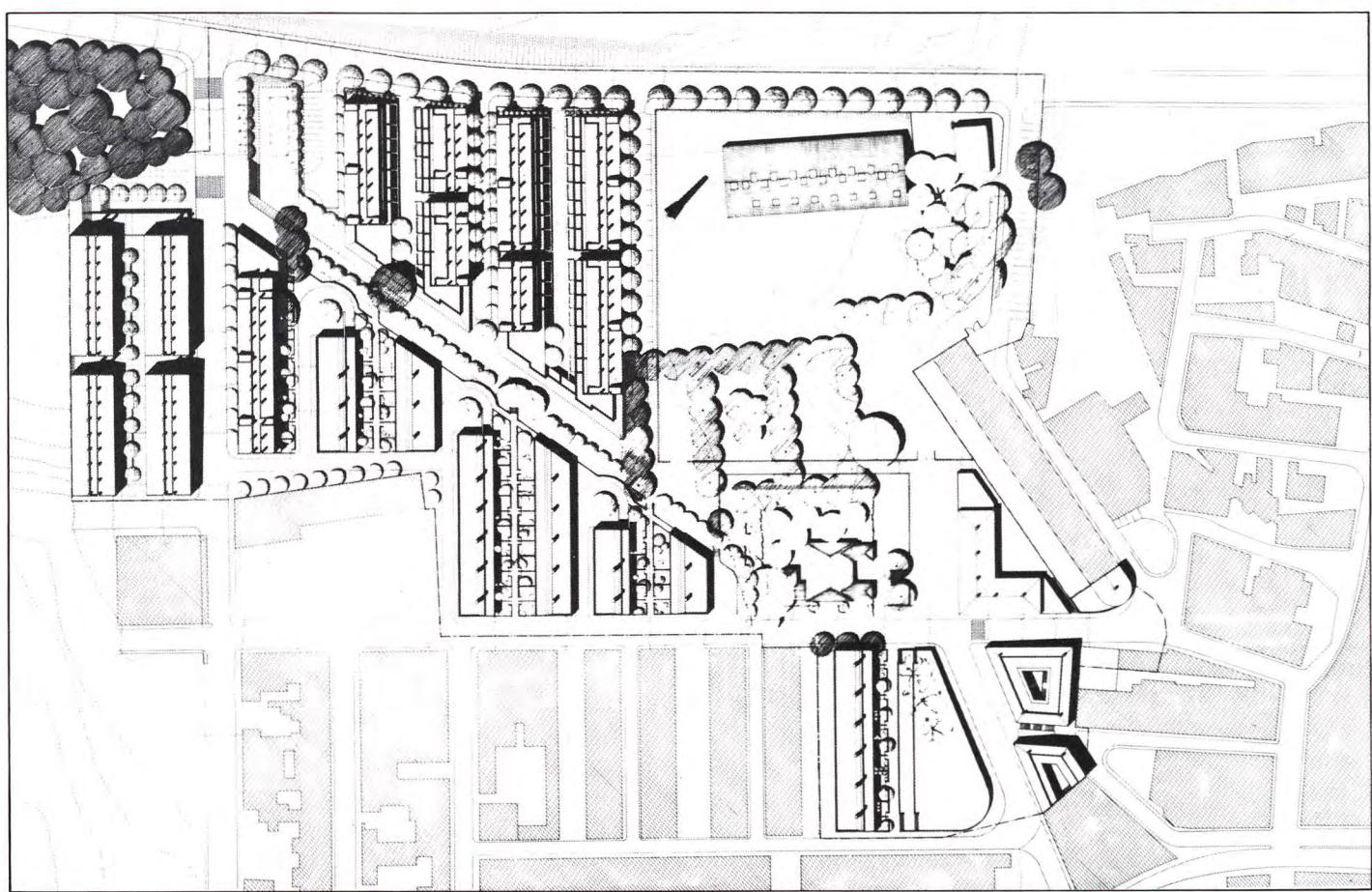
El acuerdo entre la Administración local y la propiedad promotora para una ejecución gradual y conjunta de las distintas fases previstas, a lo largo del programa de actuación despejaba, del horizonte a medio plazo, aquellos enemigos que todo Plan excesivamente globalista contiene en sí mismo.

Sólo desde estas certezas y la propia simplicidad de los antecedentes nos decidimos a afrontar "la previsión" de la forma urbana de este fragmento de Parets del Vallés con los instrumentos de un cierto urbanismo-arquitectura, que no escamotea los problemas de la forma. En este caso, se vuelve a insistir en el vector formal, a la manera de aquellas operaciones puntuales "calificadoras" propias de cierto urbanismo de los años sesenta, hoy nuevamente consideradas. En fin, se trata de dar una nueva oportunidad al voluntarismo formal en la confianza de que cada problema urbano requiere su interpretación particular y el método propicio para afrontar adecuadamente la respuesta proyectual.

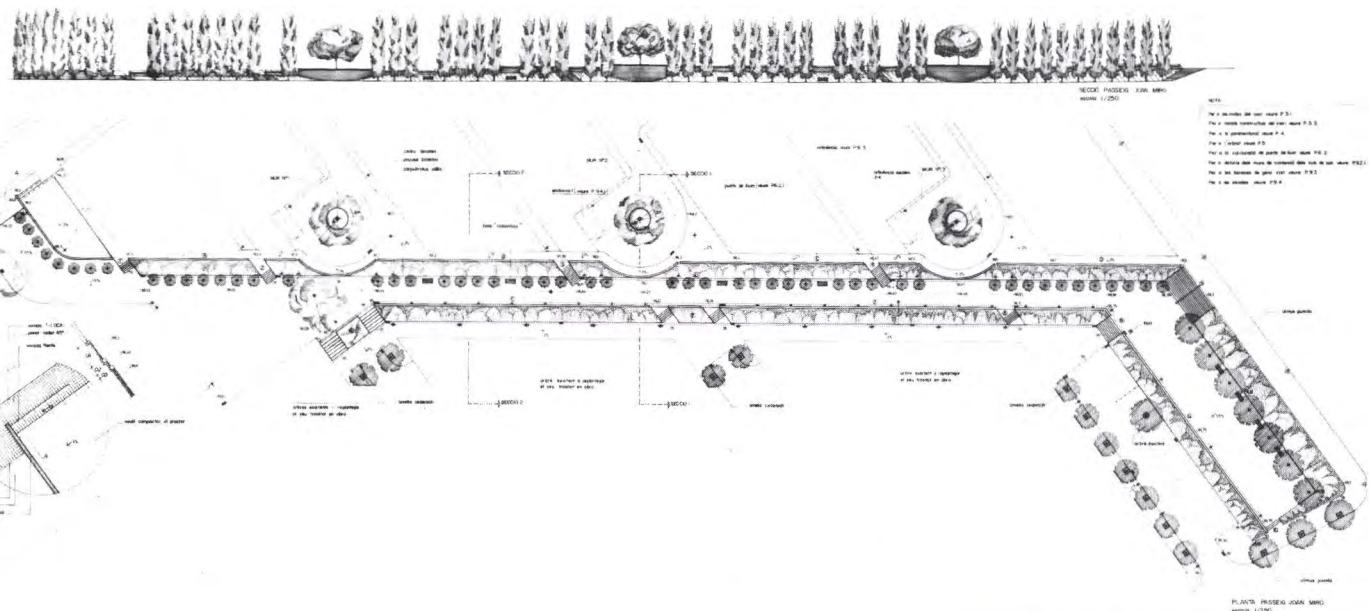
El Plan Especial "La Linera" en Parets del Vallés se propone la "remodelación" (transformación en barrio residencial) de una área importante de suelo (6 Ha) ocupada únicamente por las naves semiderruidas de una industria textil, fuera de uso desde principios de la década anterior.

La Textil Linera, fundada en 1870, generó por ella misma un notable crecimiento del antiguo núcleo. Así se explica que este viejo suelo industrial penetre hoy hasta el mismo corazón de la población.

Ordenación general del barrio.



Hipótesis referentes a los caracteres tipológicos.



El paseo peatonal: detalles del espacio público.

Es preciso referirse a ciertos precedentes físicos y de contexto que forzosamente han condicionado el Plan:

- La topografía difícil y artificial con dos plataformas bien diferenciadas que un corte irregular y diagonal separa hasta cinco metros de cota.
- El torrente parcialmente canalizado.
- La plantación regular de plátanos y olmos que circunda a las viejas naves y configuran en el sector contiguo al casco un paraje insólito.
- Dos edificaciones (la nave principal y el hogar infantil) de buena arquitectura y excelente estado de conservación, susceptibles de ser utilizados, y
- Un perímetro complejo que recoge los márgenes más irregulares del casco antiguo.

La propiedad del suelo pertenece en un 90 por 100 a la entidad promotora que en relación con el Ayuntamiento ha acordado distintos convenios con la

propiedad restante contenidos en el Proyecto de Compensación.

Frente a estos precedentes las opciones de orden general que se proponen para este nuevo barrio residencial son:

1. Un "proyecto de topografía" que regularice el barranco central, configurando dos plataformas separadas diagonalmente por un paseo exclusivo para peatones que dispuesto a media vertiente canalice la riera con bajo coste y en el actual centro de la población con la popular pineda al oeste.
2. Un sistema local que, de acuerdo con el principio de separación de circulaciones, permita ser entendido como una supermanzana, que se yuxtapone a los tejidos urbanos anteriores. (De hecho, el reciente crecimiento de Parets por paquetes relativamente autónomos).

La relación con el núcleo existente se realiza mediante las vías perimetrales y dos "peines" opuestos de calles menores que orientados al paseo central conducen los tráficos internos.

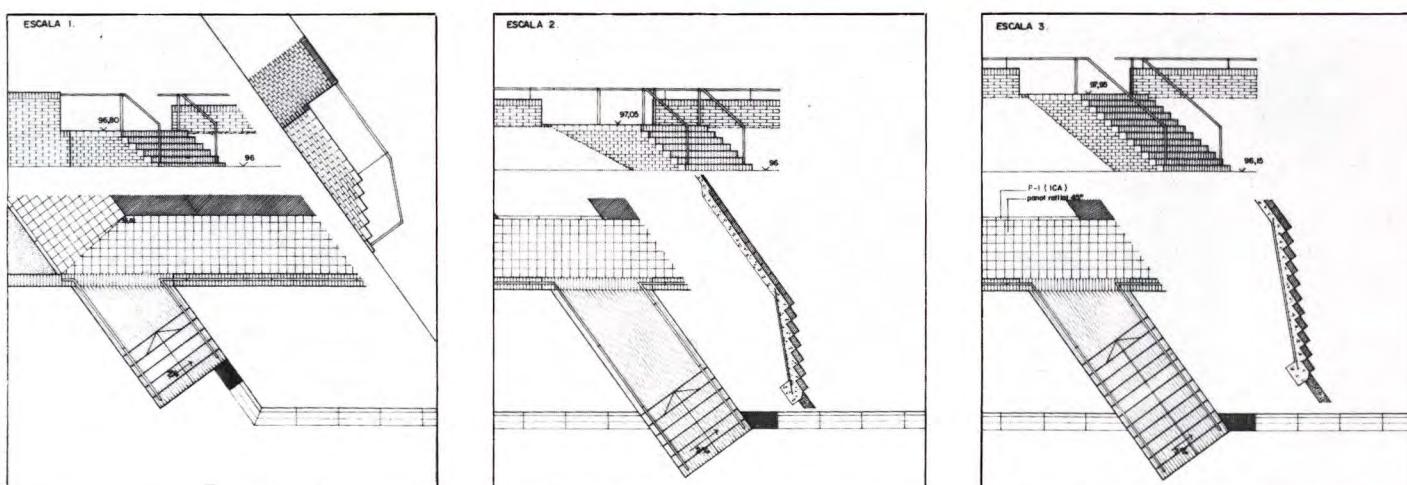
El sistema viario que se propone, de acuerdo con el principio de separación de circulaciones peatonales y rodadas, sugiere el paseo directo desde las viviendas al parque.

La rehabilitación del viejo hogar infantil permitirá la reactualización de su uso original.

El control de los distintos tipos residenciales se prevé mediante la elaboración de unas ordenanzas físicas, de carácter vinculante, quizás en exceso rígidas, en el deseo de pre establecer la forma.

Enric Serra i Riera
y Lluís Vives Sanfeliú
Arquitectos

Detalles del sistema de espacios públicos y relación con el paseo diagonal.



Plan especial de protección y reforma interior del casco histórico de Estella

Francisco J. Mangado, M.^a Teresa Apezteguía, Alfonso Alzugaray

La primera cuestión importante a la hora de caracterizar este Plan Especial supone necesariamente analizar el concepto de "protección" que lo ha inspirado.

En ningún caso la "protección" puede entenderse como sinónimo de conservación exclusiva de elementos urbanos y arquitectónicos de interés. Aún admitiendo el valor de este hecho, es necesario contemplar un concepto más amplio que permita integrar la necesaria renovación, o la introducción de formas nuevas como algo tendente a mantener el Casco Histórico vivo y útil para las necesidades actuales y futuras, tanto en el orden social, económico, funcional o cultural.

Este concepto de protección pretende entender el Casco Histórico como una realidad cultural y social procedente del pasado que ha de recuperarse mediante la proyección en la cultura y sociedad de nuestro

tiempo. Ello nos lleva obligatoriamente a considerar la protección como sinónimo, en cierto sentido, de la renovación y a apartarnos de planteamientos conservadores que, vacíos de las conclusiones propias de lo que es o no es fundamental, o de la confianza en la capacidad de regeneración de nuestro tiempo, no hacen sino propiciar el definitivo anquilosamiento de la ciudad que hemos heredado.

En definitiva, protección y renovación no deben ser contradictorias, antes bien, el reto de este trabajo consiste en entender ésta al servicio de aquella.

El concepto de protección a que nos hemos referido, obliga necesariamente a definir qué hemos entendido como cuestiones fundamentales que, en todo caso, han de ser permanentes en las futuras intervenciones. Cuestiones, en definitiva, a conservar. Ellas implican el mantenimiento del carácter del Casco

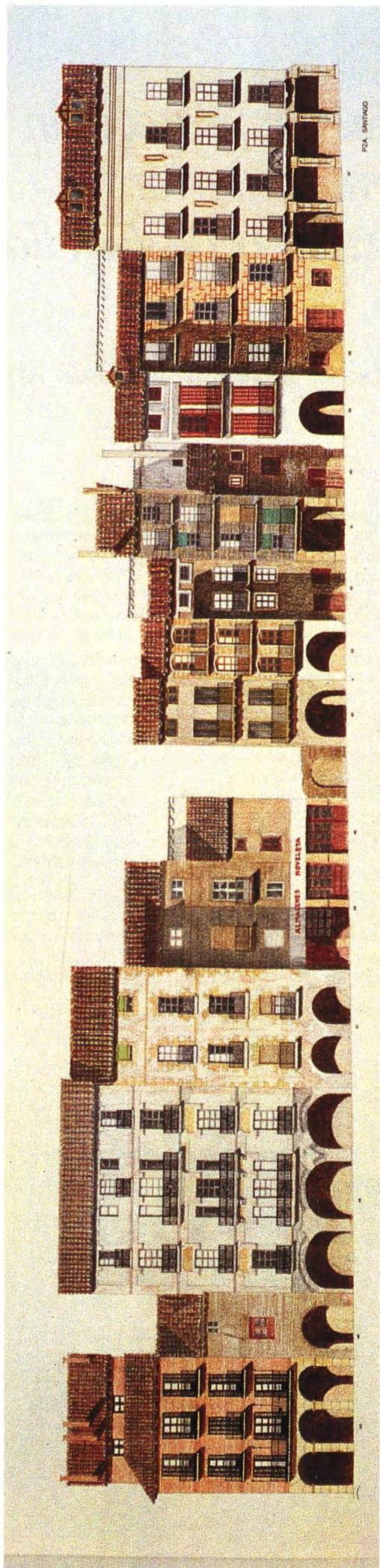
Histórico, sobre todo en el necesario y útil proceso abierto de la renovación, alejándose de la simple defensa indiscriminada de edificios que, por sí sola, no significa sino el reconocimiento del Casco como un proceso acabado e incapaz de evolucionar.

Se trata, en definitiva, de identificar los elementos fundamentales que han permanecido en el proceso evolutivo a lo largo de la historia, para luego, una vez creados sus sistemas de protección, dejar que sea la propia ciudad quien evolucione en cada tiempo que le toque vivir. En este sentido, el proyecto pretende mantener las siguientes cuestiones fundamentales:

- Perfiles topográficos y elementos naturales que han condicionado históricamente el trazado y los parámetros de las actuaciones urbanas y arquitectónicas. Es importante

Alzado a la Plaza de San Martín.





Alzado a la Plaza de Santiago.

significar aquí la recuperación de la ribera del río Ega y de la topografía de los barrios de San Miguel y San Pedro.

- Trazado de las calles, clara conclusión histórica de los condicionantes topográficos ya anunciados, así como del proceso de crecimiento de la ciudad desde los tres núcleos independientes que existían inicialmente hasta el único municipio.

- Escala y sección de las calles.
- Espacios urbanos que son o hayan sido catalizadores importantes de la configuración urbana, intentando la recuperación de este papel.

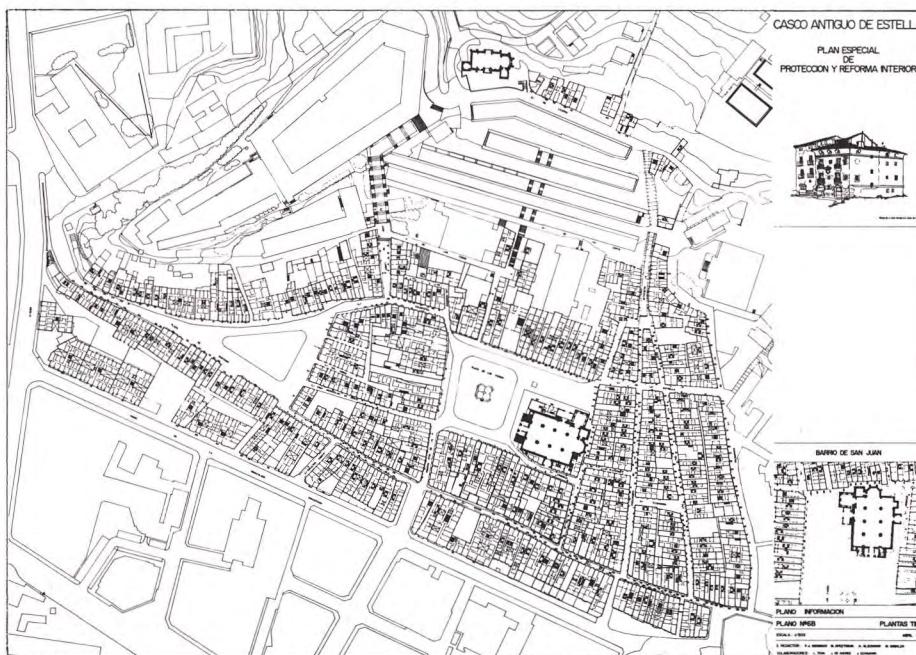
- Trama urbana y sistema de ocupación de parcelas, llegando a un acuerdo entre el necesario respeto y los condicionantes funcionales de las nuevas necesidades. Lógicamente, en caso de desaparición de la trama o de otras de estas cuestiones fundamentales, el Plan hace propuestas nuevas que pretenden completar la estructura urbana fundamental que ha de ordenar la evolución futura. En este sentido, se crean nuevos espacios urbanos, se marcan nuevas alineaciones o se plantean nuevas actuaciones edificatorias.

La prioridad dada a las cuestiones consideradas como fundamentales, implica una determinada forma de elaboración del trabajo. Tanto la fase de análisis como la de proyecto se han organizado en función de un doble nivel: el primero que hace referencia a los aspectos determinantes o permanentes, y el segundo, que hace a los aspectos determinados o derivados. Todo ello en un proceso de ida y vuelta que hace que nada pueda considerarse como carente de interés o impropio de estudio.

Esta última reflexión nos permite hablar de otro aspecto que caracteriza este trabajo: la definición tanto en la detección de problemas como en el planteamiento de soluciones. Por ser claros, el Plan ha intentado reproducir un proceso de trabajo similar al de proyecto de arquitectura, en este caso, de un proyecto urbano con un programa funcional, cultural, social y económico; con unas preexistencias culturales; con una naturaleza construida que se hereda; y, sobre todo, con la necesidad de proponer una respuesta arquitectónica gráficamente definida y valorada, con posibilidades de ejecución y gestión inmediata.

BREVE RESUMEN DE LOS PROBLEMAS DETECTADOS Y DE LOS OBJETIVOS Y SOLUCIONES PLANTEADOS

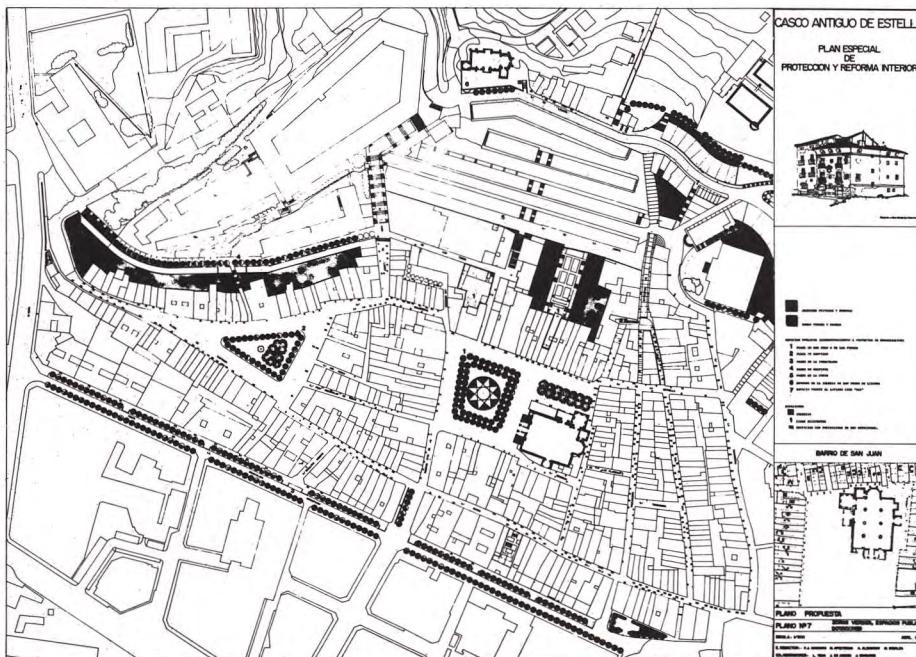
El ámbito, objeto del estudio, contempla tres zonas distintas que se corresponden con las diferentes fundaciones históricas. Los problemas que plantean cada una de ellas son específicos y, consecuentemente, las soluciones también. Brevemente vamos a exponer cada una de estas situaciones:



San Juan

- *Situación actual:* Casco de definición medieval, históricamente conservado, con agresiones en los puntos de contacto con el Ensanche y zonas nuevas de la ciudad. Trama reconocible y mantenida. Intervenciones negativas por agregación de solares e incremento de altura en puntos privilegiados y estratégicos. Parcelación de gran profundidad y escasa anchura. Ausencia de espacio libre objeto de nueva definición urbanística. Intensa actividad económica. Alto porcentaje de ocupación. Estado general satisfactorio de la edificación.

Tipología de parcelas y de edificación: plantas bajas.



- *Actuación propuesta:* Conservar la trama histórica. Conjugar la tipología constructiva con la lógica de los trazados medievales. Adaptar parcelación y establecer los límites y condiciones de las posibles agregaciones y alturas. Conjugar la tipología constructiva con las condiciones mínimas de habitabilidad. Plantear soluciones puntuales o globales (por manzanas) a las situaciones de escasez de luz y ventilación. Mantener la zona como centro económico de la comarca.

Ordenación



Régimen urbanístico.

San Miguel

- **Situación actual:** Ausencia de límites por falta de definición de los bordes. Trama histórica parcialmente desaparecida. Condicionantes topográficos determinantes. Abundancia de espacio libre de gran potencialidad. Relativo interés arquitectónico. Gran cantidad de inmuebles deshabitados. Población envejecida. Escasa actividad. Abundancia de almacenes y locales sin uso específico.

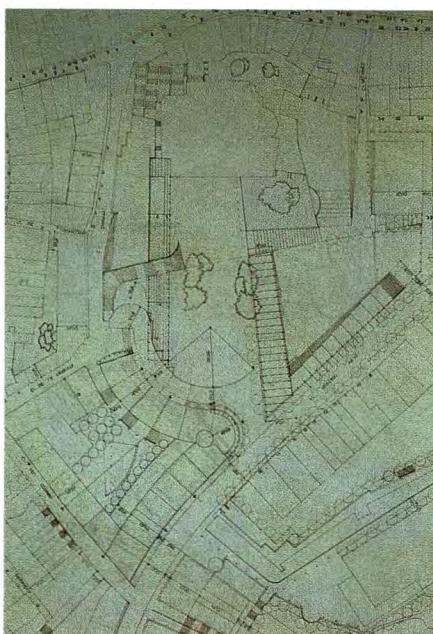
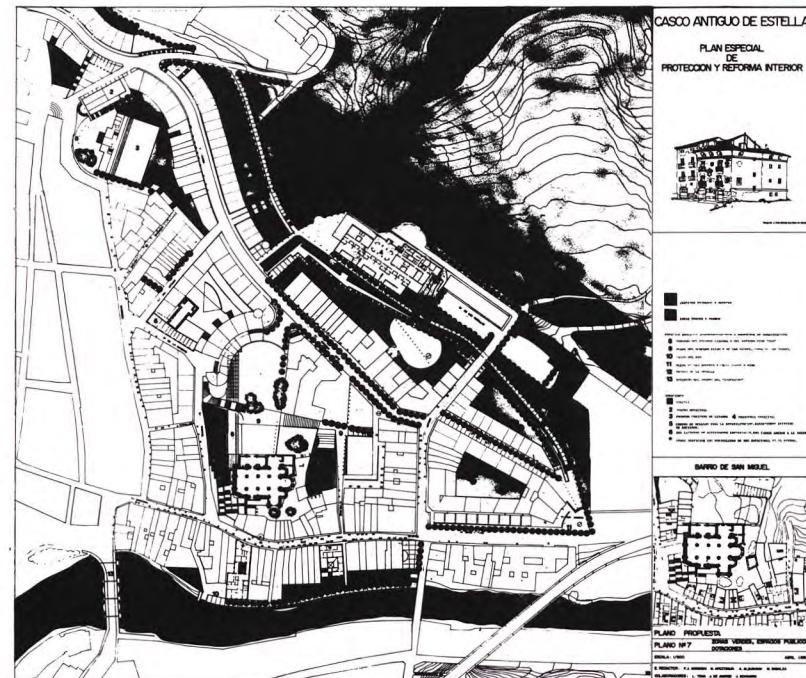
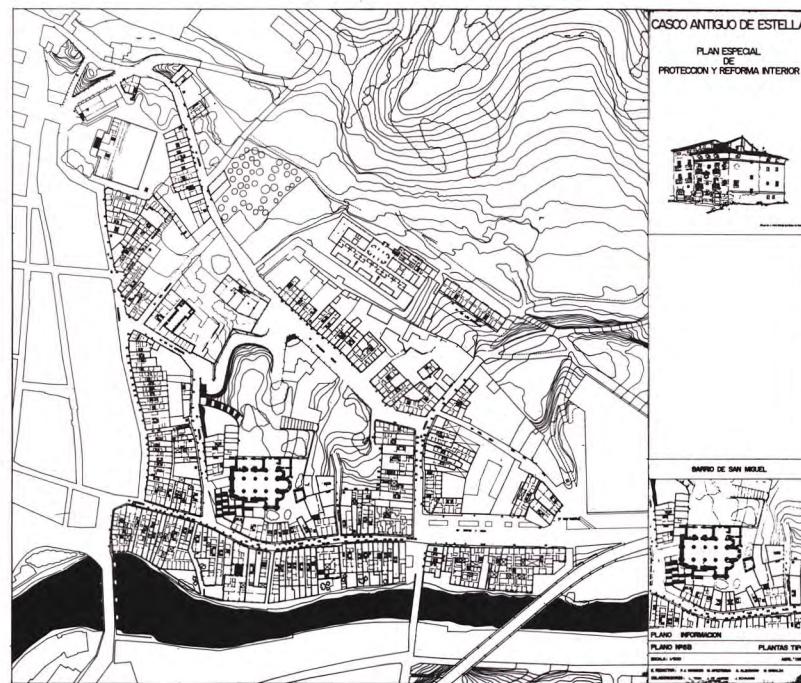
Tipología de parcelas y de edificación: plantas bajas

- **Actuación propuesta:** Establecer la delimitación clara del barrio mediante operaciones de urbanización y construcción, junto al mantenimiento de la población existente, introducir nueva población en nuevas edificaciones que contribuyan a la redefinición de la trama. Crear incentivos a través de la riqueza de los espacios urbanos debidamente acondicionados. Ennoblecer las plantas bajas mediante actividades preferentemente artesanales y ligadas a las viviendas. Mejorar las condiciones de vida de las viviendas existentes mediante operaciones de reforma urbana en profundidad tendentes a la consecución de espacios libres interiores de manzana. Voluntad progresista en las propuestas.

1. Ordenación.

2. Régimen urbanístico.

3. Detalles de diseño de nuevos espacios urbanos y edificaciones propuestas.

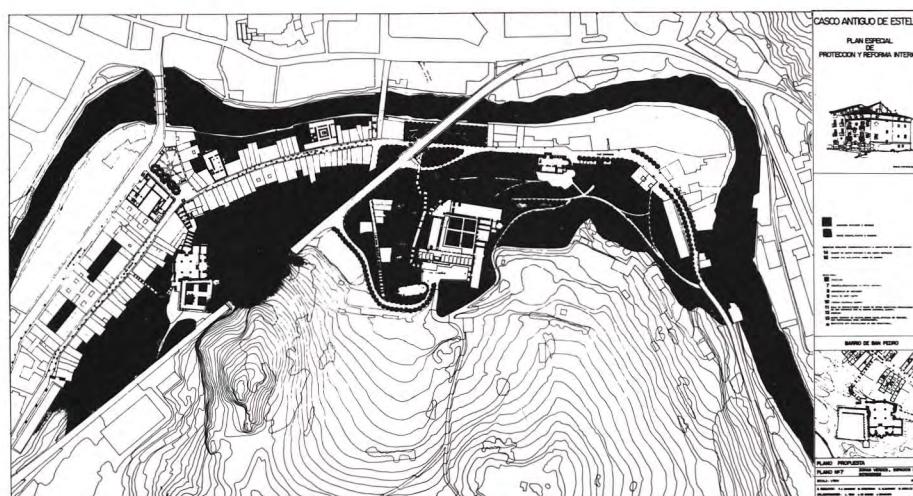




San Pedro

- **Situación actual:** Barrio de carácter lineal, paralelo al curso del río. Deterioro progresivo de la trama debido, en parte a su declaración como barrio Monumento Histórico Artístico. Abundancia de edificios de gran valor arquitectónico. Estado constructivo deficiente. Mantenimiento de fachadas a pesar de las ruinas constructivas y desapariciones tipológicas existentes. Ausencia de población y de actividad. Aparición de usos industriales. Riqueza de áreas naturales vírgenes.

Tipología de parcelas y de edificación: plantas bajas.



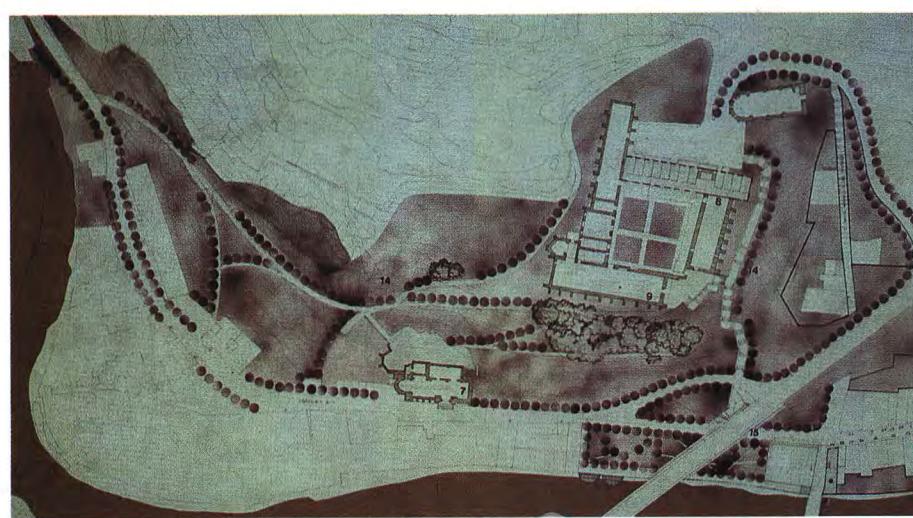
- **Actuación propuesta:** Contraponer los valores urbanos de la ciudad a los valores naturales del entorno mediante la definición y el tratamiento radical de cada uno de ellos. Incrementar las actividades lúdicas, sociales y culturales contenéndolas en los edificios de valor arquitectónico. Flexibilizar las condiciones de conservación. Suprimir usos industriales.

Ordenación.

Régimen urbanístico.



Detalles de la propuesta de parque natural (San Pedro).



Francisco J. Mangado Beloqui,
M.* Teresa apezteguía Elso
y Alfonso Alzugaray los Arcos
Arquitectos

Proyecto de reordenación de la Plaza de Oriente

Miguel Oriol

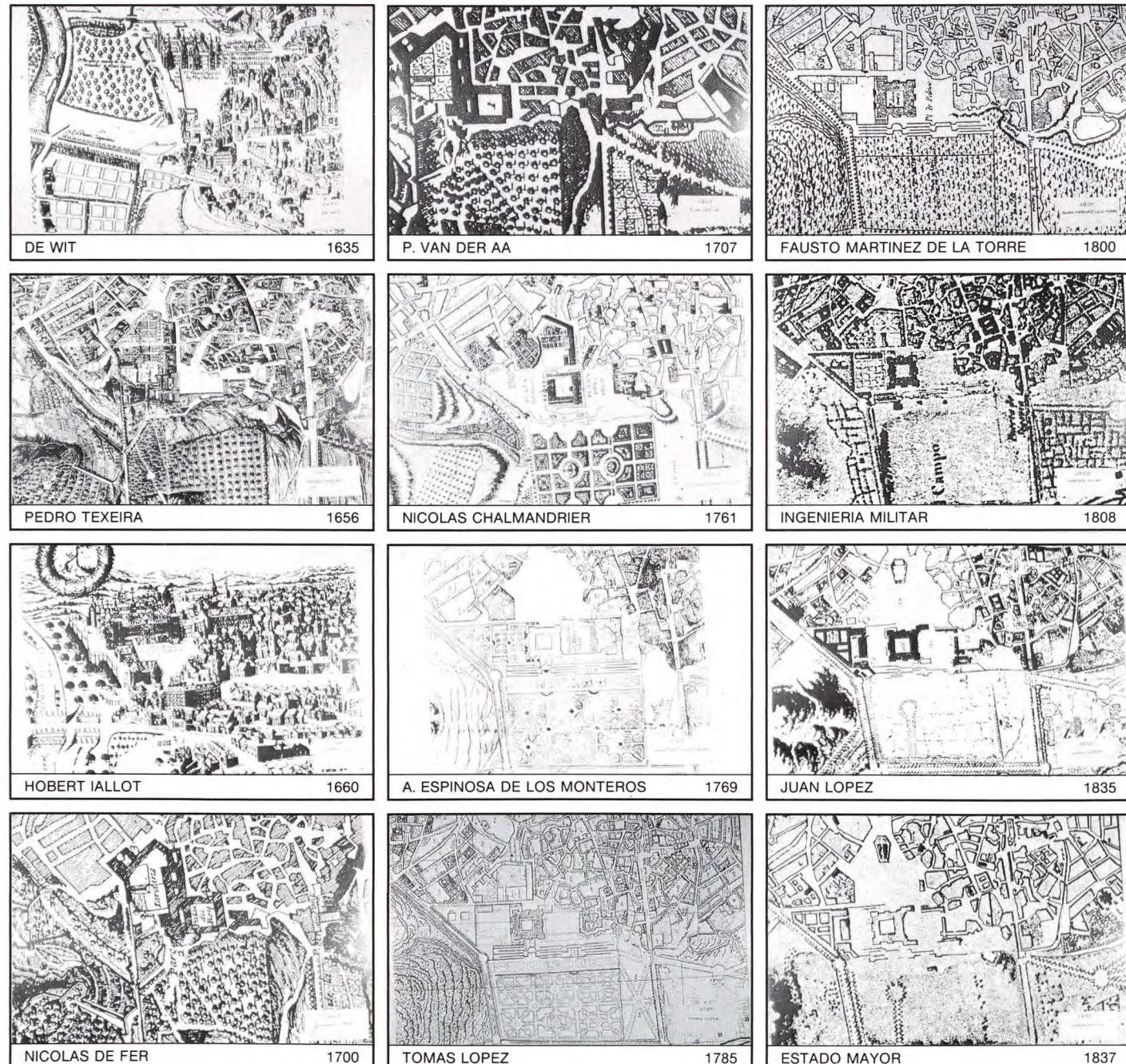
Por invitación de la revista, Miguel Oriol expone en el presente artículo su proyecto de reordenación de la Plaza de Oriente. De común acuerdo, este trabajo se ha elaborado hilvanando una secuencia seleccionada de los documentos que, sobre dicho tema, el autor ha venido publicando y confeccionando a lo

largo de estos últimos cuatro años, tratando diversos aspectos de su propuesta. Concretamente se han utilizado los tres siguientes:

- Artículo publicado en "ABC" de Madrid, en enero de 1984, sobre la puesta en escena de los distintos palacios reales europeos, comparativamente con el de Madrid.

- Artículo publicado en "ABC" de Madrid, en marzo de 1987, en el que se describen los argumentos esenciales del proyecto.
- Artículo sobre análisis de los restos arqueológicos subterráneos de la zona, preparado en 1988 e inédito hasta el momento.

Evolución Histórica



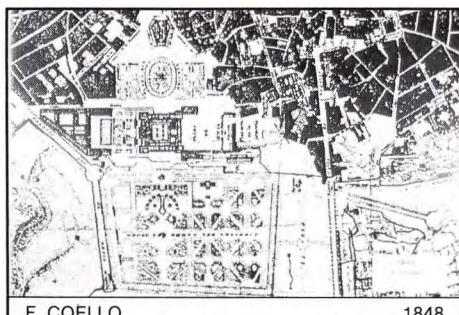
LLEGAR A PALACIO

En el Congreso Internacional de Arquitectura que se celebró en Madrid en 1975 me correspondió acompañar a James Stirling. Ya era entonces uno de los maestros que más influía en las nuevas generaciones de estudiantes de arquitectura. Le llevé a Toledo, ciudad

muy mirada entre las nuestras, y me di cuenta que no creía lo que veía. Todo lo que colgaba en la sacristía de la catedral, por ejemplo, era, para él, un conjunto de réplicas sucias y mal iluminadas, desde las casullas de Cisneros hasta los grecos. Nuestras arquitecturas mudéjar, gótica y renacentista se expresan en un idioma

que no parecía conmoverle y cuando le mostré aquellas obras contemporáneas de las que, como españoles, presumimos, sentí, tras su cortesía, una frialdad que no jugaba con lo cálido y entrañable de su carácter.

Al año siguiente fui a Londres, que tenía trillado pero siempre sin el compañero asesor que programa la



F. COELLO



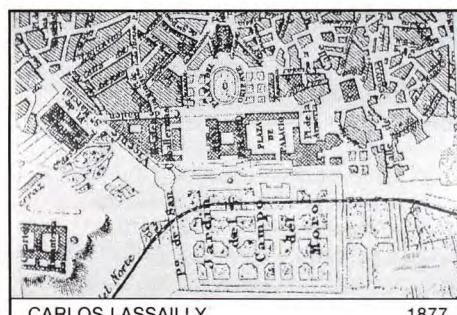
C. IBAÑEZ E IBAÑEZ DE IBERO 1872



P. NUÑEZ GRANES 1910



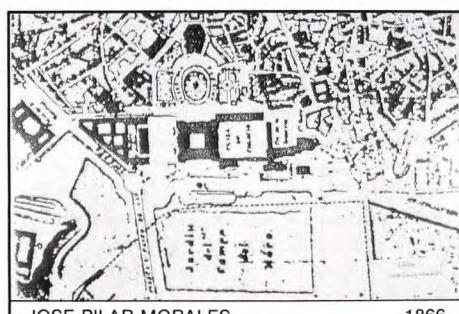
CARLOS MARIA DE CASTRO



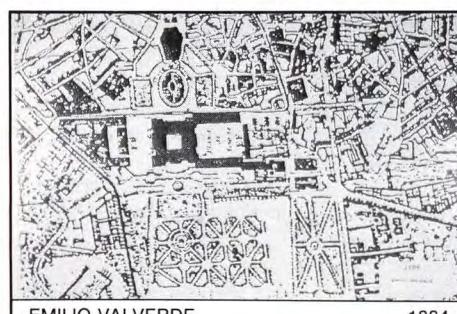
CARLOS LASSAILLY 1877



AYUNTAMIENTO 1929



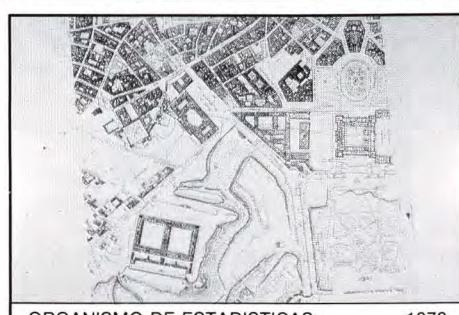
JOSE PILAR MORALES



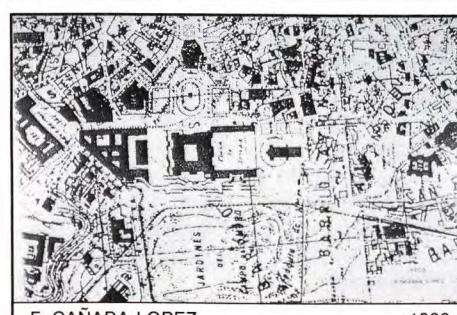
EMILIO VALVERDE 1884



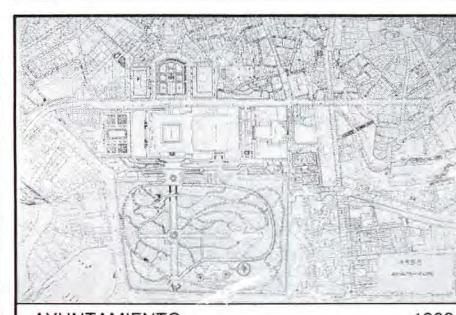
AYUNTAMIENTO 1955



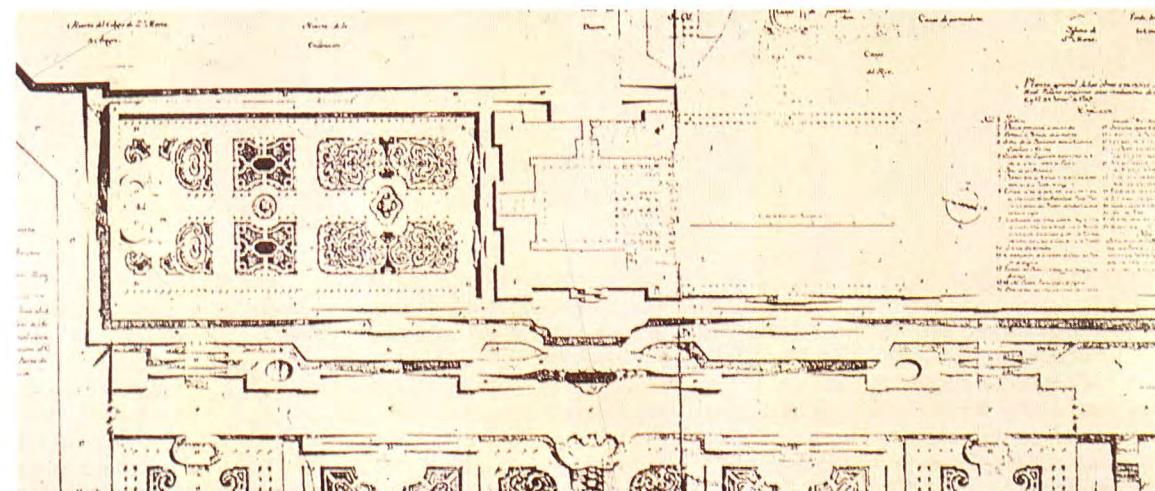
ORGANISMO DE ESTADISTICAS



F. CAÑADA LOPEZ 1900



AYUNTAMIENTO 1983



Plano de las obras exteriores de Palacio en 1769, firmado por Ventura Rodríguez.

visita de novedades. Me invitó a una espléndida cena, en compañía de otros arquitectos ingleses y americanos, en su casa. Su casa fue la primera sorpresa: se suponía que un arquitecto, profesor de futuro, debería vivir en un ambiente acorde con sus proyectos. El suyo, compartido con su mujer, arquitecto de interiores, era el que correspondía a la transición del XIX al XX, época que, por cercana, no se estudiaba en la Europa profesional que conocía. Claro que también es, precisamente, el momento en que Inglaterra da sus máximos. En la tertulia recordé su frialdad hacia nuestras artes plásticas y nos confesó su rechazo ante la falta de respeto que los españoles exhibimos hacia el mismo arte del que nos enorgullecemos. "Es difícil admirar —dijo— lo profanado". Le pedí mi ansiado índice de monumentos arquitectónicos —para mí era obvio que habían de ser actuales—, visitables a distancia prudente, y al día siguiente empecé el recorrido.

Para ratificar mi sorpresa, la lista —fundamentalmente de iglesias— no incluía más que edificios del XVIII, eso sí, magistralmente expuestos; todos ellos, en escena: escalinatas virtuosas accedían a las plataformas donde mostraban su arquitectura los elegidos.

Quizás Stirling, creador de unas letras plásticas que se incorporan sólidamente al alfabeto arquitectónico, apoyaba su creatividad en un período característico de la arquitectura inglesa o, quizás, quería sutilmente enseñarme su aprecio superior a la historia que al presente para proyectar el futuro.

Hace pocos días tuve ocasión de leer las cartas que otro gran arquitecto inglés, Lutyens (1869-1942) escribe a su mujer desde Madrid, adonde viene varias veces desde 1915 hasta 1934. En principio llegó a nuestra tierra para ver a escala natural el plateresco cuya influencia en las "islas" había extendido la publicación, en 1893, por Prentice,

del "Renacimiento en la arquitectura y ornamento de España". Tenía que desarrollar los grandes proyectos que le encargaba su suegro —primer virrey de la India— para Nueva Delhi y el exotismo intermedio que, para un inglés de principio de siglo, podía suponer España, debería servirle de inspiración. Es decir, Lutyens viene a incorporar materia a su patrimonio visual. Aquí encuentra a los duques de Alba, de Santoña —ya conocía al de Peñaranda—, al marqués de Viana y al conde de Cimera. Esto era lógico en él, que para empezar su carrera —eran catorce hermanos— se ayudó con una gran boda. Cada uno de nuestros grandes le encarga proyectos y él, que esperaba aprender, deja aquí una buena muestra de su talento: la singular escalera del palacio de Liria que corregía a la primitiva de Ventura Rodríguez y que llevó a término con sensibilidad singular M. Cabanyes; la ampliación en la vega del Tajo del palacio de Ventosilla, cuyo cuerpo original pertenece al renacimiento toledano, para Santoña; las distintas edificaciones que componen el caserío de Guadalperal de Peñaranda en el Gordo, Cáceres; y la puesta en escena del palacio de Moratalla en Palma del Río —Córdoba—, como brillantes recuerdos de su paso.

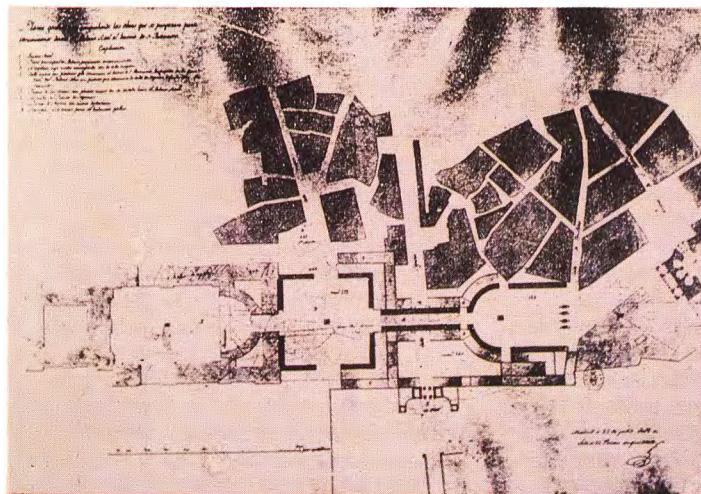
Las dos entradas de "respeto" a los palacios de Ventosilla y Moratalla, con verjas tomadas de la mejor tradición española y flanqueadas por leones o jabalíes, abiertas a sendas avenidas de cipreses, centrando una longitudinal lámina de agua, son espectacular invitación hacia los palacios que, allá a lo lejos, se adivinan. Lutyens hace en los años veinte algo que el arquitecto español no se atreve a practicar, quizás por falta de medios: escenografía de larga panorámica.

Los palacios renacentistas y barrocos en Europa continental y los eduardianos en Inglaterra, se asientan generalmente en un marco al que se

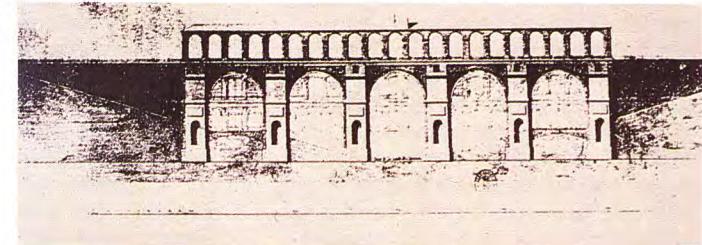
aproxima uno con un ritual plástico que impone. Grandes planos tratados con variedad —empedrados, praderas peinadas, jardines geométricos, alamedas, fuentes— fuerzan al que llega por la avenida, trazada con intención, a perspectivas desde las que se admira al protagonista —el palacio grande o pequeño— desde un punto de vista favorecedor. La fachada principal y la portada cobran todo su sentido. Recordamos por un momento la profanación diaria —la falta de respeto que comentaba Stirling— que sufre nuestra Puerta de Hierro, bellísima y encogida en su entorno insultantemente invadido por los que entran y salen de la capital de España. Ofensa madrileña a su única puerta hacia Poniente, que no llamaré ocasión por esperanza.

Versalles, con su inmensa planicie empedrada, encoge a los que, desde nivel inferior, se van arrimando empequeñecidos a admirarlo. Niphenburg en Múnich, Schönbrun en Viena y Buckingham en Londres, acompañan desde lejos al visitante con extensas superficies limpias, informales o geométricas, que le despejan la importancia de la escena en la que va a participar. La Columnata de Bernini es el más dramático acercamiento a un templo cuya transcendencia se quiere acentuar.

Lutyens, que utiliza para realizar sus obras las técnicas teatrales descritas, destaca aún más en el agro español. Solamente Selden Wornum, arquitecto y compatriota suyo, exhibe a sus criaturas en España —Las Fraguas, en Santander, para Santo Mauro, y Miramar, en San Sebastián, para la reina regente— con el mismo criterio. En el poderoso Neguri bilbaíno de principio de siglo se levantan también palacios eduardianos precedidos de amplia jardinería pero solamente Artaza, del marqués de Triano, con planos ingleses traducidos en obra por Manuel Smith, presume desde lejos.



Proyecto 'entre Palacio y San Francisco. Silvestre Pérez (1810).



La España árabe había cuidado sus entradas con refinamientos propios del alma oriental. La Alhambra, paradigma de los palacios meridionales, la Mezquita, el Alcázar de Sevilla y el patio de los Naranjos de la catedral, aparecen tras una muralla bruscamente, sin preparación. Los huecos que la perforan se enriquecen con primor. La distancia entre la muralla y el vestíbulo palacial o sacro es, por lo general, escasa y se mima: con cambios de nivel de pocos escalones estratégicamente programados para mejorar las vistas, señalar objetivos o gozar de una sombra; rumores de agua que alimentan láminas-espejo que prolongan las reducidas perspectivas; geometrías ajardinadas y cambios de textura en los pavimentos alargan las experiencias; contraluces y telones sucesivos de arquerías rítmicamente repetidas abruman o alegran, pero siempre deleitan el corto recorrido. Son motivos de esta cortedad la topografía brava de los emplazamientos defensivos que impide panorámicas planas y la climatología seca que obliga a concretar los espacios regados.

La realidad posterior al Renacimiento es que nuestros palacios nuevos, aunque proyectados con normas semejantes a las que aplicaban los imperios que nos sucedieron, consumen sus presupuestos antes de ocuparse como procede de sus accesos. A El Escorial, al Prado, a Riofrío, a Aranjuez, que contaba con un acercamiento escenográfico de gran estilo, nos arrimamos hoy de costado. Los devaluamos antes de entrar. Pero lo que más hiera es el modo en que nos ajustamos a la fachada naciente de nuestro Palacio Real con la furibunda circulación rodada que anula toda mirada serena desde los jardines que, en amplio semicírculo, permitirían el acceso

ceremonioso que nuestro palacio primero exige.

La Armería, sobre la que se abre la fachada principal, y los jardines del Moro con la plataforma a cota inferior de Santo Domingo, rodean majestuosamente a nuestra joya arquitectónica dieciochesca que, sin embargo, es penetrada a hurtadillas por los turistas que atraviesan la calle Bailén a saltos entre coche y coche. Además, vienen en rebaños desde esa banda de autobuses que destruyen, con su masa mal aparcada, la escala de los jardines y de las estatuas reales que los rodean.

El rebajar la cota de la calle Bailén cinco metros para que pasara en trinchera bajo la Plaza de Oriente garantizaría la perspectiva ritual deseable. Se mantendría, para uso exclusivo de los coches que tuvieran como destino oficial el palacio, una vía rodada a nivel que, entrando al gran espacio abierto desde el norte del Teatro Real se despediría por el sur, después de girar en torno a la Plaza, como Dios manda o, lo que es lo mismo, en sentido contrario al de las agujas del reloj. Esta propuesta es asunto de entidad superior a la que permite un artículo, pero puede servir de sugerencia para que, en conjunto con la terminación de la Almudena, culminara el corazón simbólico de la capital como corresponde. Nuestros críticos y maestros del Norte podrían volver entonces a España a aprender en vez de a ironizar como Lutyens que al terminar su primer viaje escribe a su lady Emily: "Tuvimos reunión en Liria y todos mis amigos españoles estaban muy interesados en saber lo que pensaba de ellos. Yo "naturalmente" les contesté que me parecían unos perfectos ingleses. Se quedaron encantados".

Los madrileños sólo quisiéramos parecernos a ellos en el modo que se acercan a un palacio: desde lejos y con asombro histórico.

DESDE LA PLAZA DE ORIENTE A LA CASA DE CAMPO

Es un artículo publicado en "ABC" con el título "Llegar a Palacio", hace ya dos años, propuso el hundir un tramo de la calle Bailén —precisamente el que está ante el Palacio Real— para evitar que los autobuses, camiones y coches cometan la visible insolencia —única entre circunstancias semejantes europeas— de pasar continuamente de costadillo, con mucho ruido y humo, y sin la ritualidad necesaria más que conveniente, por la puerta de nuestro gran monumento dieciochesco. Algunos me dijeron que antes lo habían dicho ellos pero, de cualquier manera, nadie nos ha hecho caso.

Han pasado cosas y van a pasar más. Se va a dedicar el Teatro Real a Ópera lo que motivará profundas modificaciones de escenarios y telar que justificarían obras mayores en el entorno. El Teatro supone la pieza medular del esquema viario a cuyo alrededor se abrirían las únicas entrada y salida rodadas de la Plaza de Oriente que cumplirían con un acercamiento y despedida de palacio deseables. Su noble fachada oriental (todos sabemos que el palacio, orientado según el eje Norte-Sur abre a mediodía su puerta principal) se sentiría apoyada en una gran plataforma desde la que sólo se le iría viendo a medida que se va uno arrimando obligatoriamente desde lejos. Interpretaría así el papel para el que hubiera querido ser proyectada. Ribera, González Velázquez y Pascual y Colomer dibujaron con ambición su amplia puesta en escena. Los automóviles que no tuvieran como destino la Real Puerta se desviarían por Pavía hacia Arrieta, por Lepanto hacia Rosales, o a conectar con la rebajada calle de Bailén, con lo que no cabría circular a fondo, y rozando por sorpresa, ámbito de tanta significación. Las comitivas que van a presentar sus

cartas credenciales llegarían de Asuntos Exteriores, por la Plaza Mayor y calle de Santiago a la Plaza de Oriente para culminar su recorrido hacia el Soberano en la Puerta del Príncipe. Se evitarían así los atascos de Mayor y recuperaría sentido la plaza majestuosa.

Sería también de agradecer la supresión de los incontables autobuses que la utilizan como estación de cercanías turísticas. Si, aprovechando el paso a nivel inferior que aquí se aconseja, se dieran entrada y salida, ocultas a la vista del paseante, a una moderna estación de autobuses que ocupara el subsuelo profundo —a cota suficiente que garantizara una rica jardinería en superficie— se limpiaría otra de las grandes lacras que la plaza sufre. Esto nos lleva a considerar la necesidad de emplazar en esta zona inmediata al casco antiguo, construido en época de ritmo peatonal, un gran aparcamiento disuasorio que completaría el destino del mismo nivel subterráneo. Se sustituiría el aparcamiento espontáneo que ha surgido en la Cuesta de la Vega con la consiguiente destrucción de tan singular paraje.

Los autobuses y automóviles que usarán Bailén, Camino de las Rondas o de la Cuesta de San Vicente, dirección hacia la M-30 o al extrarradio de Madrid, no congestionarían las arterias cordiales madrileñas. La Plaza de Oriente tiene una extensión aproximada de tres hectáreas en las que, a treinta metros cuadrados por automóvil, cabrían mil por planta.

Desembarazado este excepcional escenario de la circulación rodada fundamental, la de paso entraría en contacto íntimo, físico, sin barrera sicológica infranqueable, con Palacio, La Almudena y la desconocida y bellísima Plaza de la Armería que, por ser fondo de saco sin más destino que una vista incomparable, reserva hoy su estancia casi solitaria a Felipe II. Esta soledad quedaría resuelta si a sus pies se abriera una amplia escalera que estableciera dos comunicaciones. Una sería inmediata con el nuevo museo tantas veces propuesto —la primera por Iñíguez Almech y del que hay hasta un proyecto de Méndez— que ocuparía el volumen que nos queda oculto bajo la plaza y que podría albergar la famosa colección de tapices que comenzó Isabel la Católica y que enriquecieron brillantemente Juana la Loca, su hijo Carlos y toda nuestra familia real tan ligada durante los siglos XVI y XVII a Bruselas, capital del tejer. Las dispersas colecciones de abanicos y relojes tendrían también un buen marco en lugar que parece muy espacioso. La otra comunicación tendría un objeto más distante que es el que, tras usar la plaza y la escalera

como paso, nos lleva a la Casa de Campo. Idea que desarrolló ya en un plano precioso Ventura Rodríguez con una orgánica serie de rampas paralelas a la calle Bailén. Pero antes de abandonar el magno escenario vamos a repasar un momento sus atractivos.

Madrid, escasa en espacios ricos ordenados geométricamente, tiene aquí una plaza compuesta por dos muy distintos y variados en sí mismos.

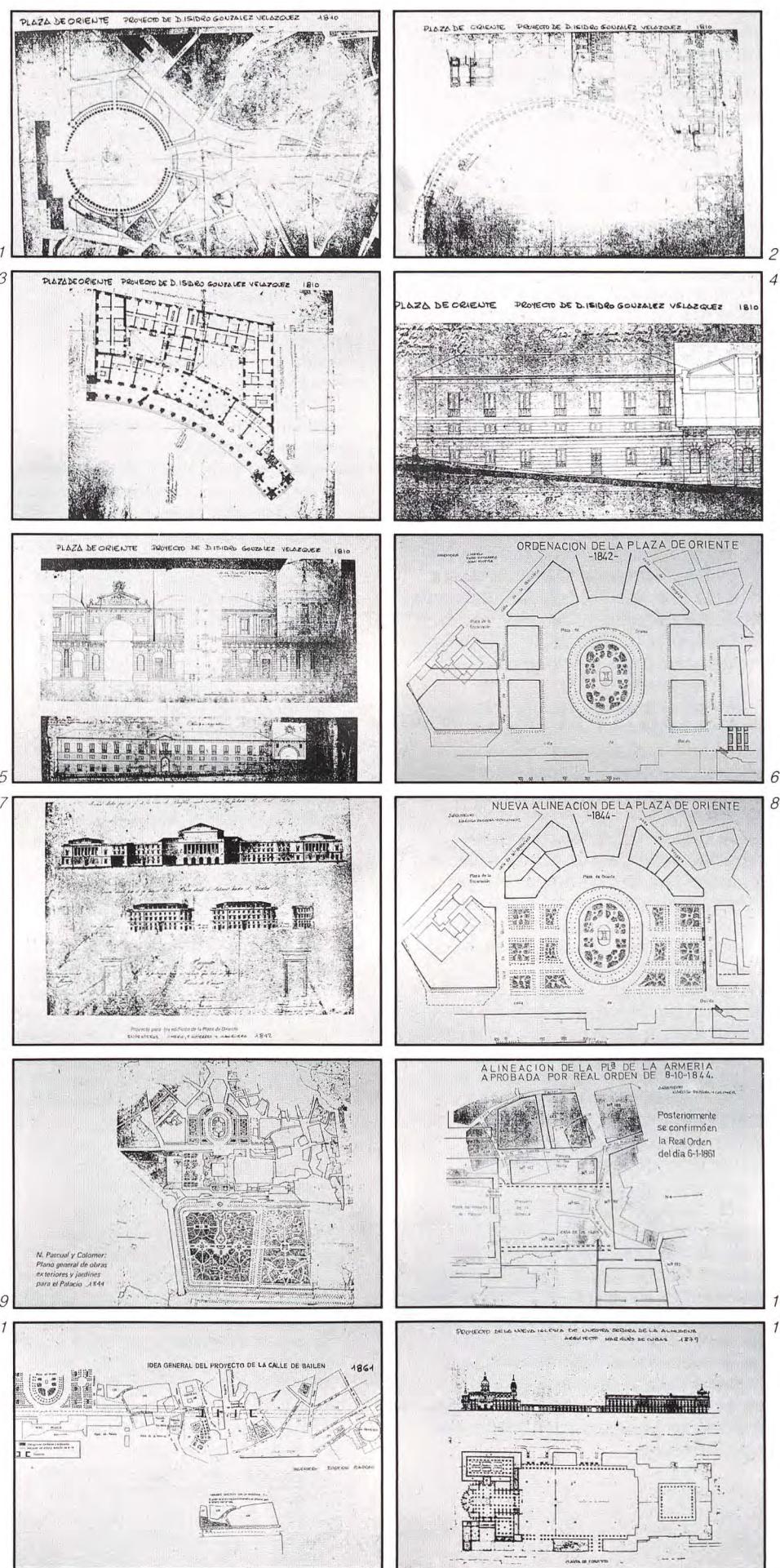
El primero lo forma la Plaza de Oriente, que está cerrada, a naciente, por una peculiar pared sobre traza semicircular, de arquitectura modesta pero digna, que pone en valor al Teatro de la Ópera emplazado en su eje, y, a poniente, por el presumido y costeado Palacio Real que, con la comentada incorporación, contentaría su conocida vocación de conjunto de museos, el último de los cuales —el de la Armería— ya mostraba una querencia direccional en su emplazamiento. Para que nadie se perdiera lo que vale lo que tenemos habría que contar en la base de nuestro Felipe IV jinete, no sólo que se le puso pedestal en tiempos de Isabel II —que según se lee parece la única autora— sino la relación de todos los que en su ejecución intervinieron —Alonso Cano, Velázquez, Galileo y Tacca— y que la hacen, para nosotros, la más cara escultura ecuestre universal.

El segundo espacio es el que media entre la inacabada catedral y Palacio, la Plaza de la Armería, que anexionada ya, en secuencia hacia su nuevo destino, con la anterior, contrasta, al asomarse, abierta, en balcón sobre el valle del Manzanares, poderosamente con ella. Esta plaza recuerda a otras de mucha fama como las de Monte Pulciano o San Gimignano que otean desde lo alto, la población a la espalda, los verdes y afables valles de la Toscana. Pero tiene un interés muy especial y único, el de enseñar que Madrid, ciudad de cuatro millones de habitantes, está rodeada de un inmenso parque de 16.000 Has., que se pueden ver y apetecer desde fuera y desde lo alto, desde dentro de su propia ciudad pero al que sólo se podía llegar en coche hasta que la escalera, de la que no paro de hablar, lo hiciera accesible a los paseantes. Desde ella nos asomaríamos al Parque del Moro que sólo se abría antes —hoy— a horas particulares y era penetrable por el público desde la Ronda de Segovia por una puerta que está lejos de todas partes. No hace mucho y paseando bajo sus árboles corpulentos para ver una buena escultura de Isabel II me encontré a un veterano y culto embajador que, después de ilustrarme sobre los secretos que teníamos ante nuestros solos ojos, me instó a callar: “Mira como estamos de bien aquí, aislados, sin ruido y sin gente. Toda mi

vida he disfrutado como de jardín propio para mis citas y paseos de este desconocido prodigo madrileño”. Pues ese prodigo estaría a los pies de mi soñada escalera que (después de permitirnos la entrada a los museos de tapices, relojes y abanicos descritos) nos abriría una puerta, cercana al viejo corazón de Madrid, de jardín tan recoleto. Al que bordearíamos entonces por su actual avenida curva a cuyo costado trasladaríamos la actual verja del Parque de Atenas para conservar la necesaria intimidad del resto del parque como privativa de Palacio, y llegaríamos al Museo de Carruajes, otro argumento interesante en nuestro recorrido ya sustanciosos.

Hay que darse cuenta de la diferencia que existe entre andar por aceras, a merced de empujones y sometido a los olores y humos que salen del asfalto, y pasear, bien separados de los coches, entre árboles centenarios. En París y Londres han cuidado extraordinariamente al paseante, con itinerarios arbolados y llenos de contenido que le permiten llegar desde el Louvre al Grand Palais —entre museos anda el juego— o desde Buckingham —Green y Hyde Park adelante— hasta Marbel Arch o Portobello, en el mismo corazón urbano, sin interferencia rodada. En Madrid, y si seguimos cuesta abajo el camino curvo emprendido, estamos abocados a dar, por la lógica topográfica e histórica, con el túnel que siempre se abrió a la Casa de Campo. Por él salían los reyes en coche de caballos a airearse a la preciosa finca. La reina Victoria, en cambio, se despidió por aquí de Madrid. A nosotros, a punto de lograr nuestro objetivo el de “abrirle a la ciudad puertas al campo”, nos cierra el paso un río de coches. ¡Qué nuevo sitio para someter el nivel del hombre que rueda al del que pisa!

Y es este punto para el que el Ayuntamiento debería convocar un concurso que resolviera con una bella pasarela la entrada del ciudadano de a pie, el más noble, ahora que todos tienen coche, al más noble de nuestros campos, la Casa de Campo.



1, 2, 3, 4 y 5.
Proyecto de Isidro González Velázquez (1810).
6 y 7.
Proyecto de J. Merlo, F. Gutiérrez y Juan Rivera (1842).
8, 9 y 10.
Proyecto de Narciso Pascual y Colomer (1844).
11.
Proyecto de Eugenio Barrón (1861).
12.
Proyecto del marqués de Cubas (1879).

DE LOS PRESUNTOS RESTOS ARQUEOLÓGICOS QUE RODEAN AL PALACIO REAL

Para tranquilizar las preocupaciones que sentíamos por las posibles apariciones de restos arqueológicos en el subsuelo de la Plaza de Oriente, reunimos todos los planos que, desde 1635, describen los distintos estados por los que han pasado las edificios que ocupaban el espacio que hoy se destina a plaza; precisamente el mismo donde se propone la excavación necesaria para ubicar la estación de autobuses, el aparcamiento, la plaza subterránea de intercomunicación entre dicho aparcamiento y la estación de metro de Opera y el servicio de carga y descarga del nuevo Teatro de la Opera que está en fase de proyecto.

También se recoge en este conjunto de planos la planta del viejo Alcázar, que al quemarse en 1734 fue sustituido, con un cierto desplazamiento hacia el norte, por el palacio que proyectó Sachetti reduciendo los sueños grandiosos de Juvara, para el rey Felipe V.

Naturalmente, lo que deberíamos encontrarnos con la excavación son los restos de las cimentaciones de las edificaciones relacionadas.

Me tranquiliza comprobar que los que quedan entre el Palacio y la Opera corresponden a los cimientos del convento de Santa Catalina, la Casa del Tesoro y la Biblioteca Real, todos ellos quemados en el incendio del Alcázar de modo parcial y que fueron derribados en tiempos de José Bonaparte para abrir la perspectiva de la plaza y darle al palacio el acercamiento que su calidad y prestancia exigía. Se analizaron entonces con detalle, y nada de mérito arquitectónico ofrecieron que mereciera su conservación. Despues se han construido multitud de redes de servicio (agua, alcantarillado, electricidad y telefonía) que han taladrado por diversos lugares las cimentaciones en cuestión. También se construyó la galería del metro que une Opera a la Estación del Norte, pero va a gran profundidad con lo que no interrumpe para nada la nitidez del aparcamiento proyectado.

Muy distinto es lo que ocurriría caso de que se excavara en la plaza de la Armería, en la gran plataforma que está entre la verja y la entrada a Palacio. Aproximadamente en la línea media transversal que, perpendicular a Bailén, cruza el espacio, aparecería la parte inferior de la fachada del viejo Alcázar en la que trabajaron Luis de la Vega, Covarrubias, Gómez de Mora y otros importantes arquitectos de aquel tiempo.

En el proyecto que propuse no se toca esta zona en primera fase.

Toda esta historia me recuerda lo que ha pasado en El Louvre de París. Se han excavado las zonas interiores al patio real y la gran plataforma exterior donde irá ubicado el acceso central del actual museo, según el brillante proyecto de Pei —el de la pirámide

cristalina—. En la plataforma exterior se han encontrado los restos de cimentación de un barrio parisino construido a lo largo del siglo XV y XVI. Aunque tenía algunas casas de caballeros nobles, nada presentaba especial interés, por lo que después de inventariar y datar cuidadosamente lo estudiado se ha procedido a limpiar la zona para poder desarrollar con limpieza absoluta el gran proyecto que daría un nuevo y racional funcionamiento al majestuoso museo. Todo ello sin modificar la apariencia exterior —patrimonio visual de los franceses, de la humanidad— salvo en la espectacular pirámide transparente ya citada.

Sin embargo, lo encontrado en el patio real interior del conjunto del Louvre es nada menos que una importante porción del viejo castillo que defendía al Sena. Nadie esperaba la riqueza arquitectónica que allí ha aparecido y por ello se ha procedido a consolidarla y una vez cubierta (a la cota del patio que se levantó para encontrarla) adecuarla para museo.

Es decir, los franceses, especialistas en poner en valor su historia, su arte y su riqueza, han hecho un distingo claro y rotundo: limpiar en la plataforma exterior tras documentar todo lo que no eran más que restos inocuos; consolidar, en contraste, lo que podía enriquecer el patrimonio plástico del recuerdo histórico.

Pienso que en los alrededores de Palacio tendremos una aventura semejante que, antes de que nos sorprenda, debería quedar resuelta al aire de los que nos han precedido allí en París.

De todos modos, hay dos o tres caminos subterráneos cuyos restos supongo que circularán por lo que fueron dependencias del Alcázar, es decir, al convento de Santa Catalina, la Casa del Tesoro y la Biblioteca y que, tras el incendio, quedaron comunicando, como galerías secretas, al nuevo palacio con el teatro derribado de los Caños del Peral, con el convento de las Descalzas y alguno de cuyos ramales suben por la calle de la Bola hasta la casa-palacio que hoy habitan Myk Stilianopoulos y Pitita Ridruejo. Siento curiosidad de cazador arqueólogo por ver lo oculto. Otra aventura para la vida.

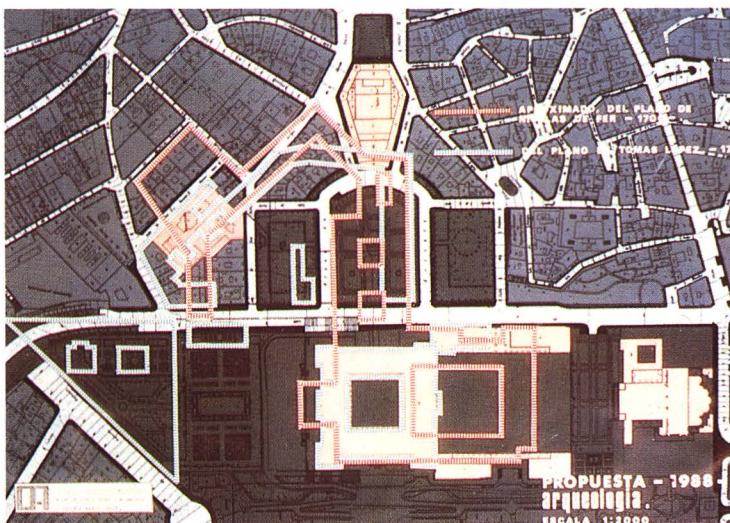
En cualquier caso, creo que este proyecto conjunto mejoraría de tal modo al corazón simbólico de este querido Madrid que merecerá la pena ir resolviendo uno a uno y del modo más conveniente todos los problemas que se vayan presentando. Precisamente, de la buena resolución de ellos se derivará la expresividad y el rico argumento de un proyecto que, hasta que vea su paisaje subterráneo, será sólo un sueño.

ACTUACION EN LA PLAZA DE ORIENTE

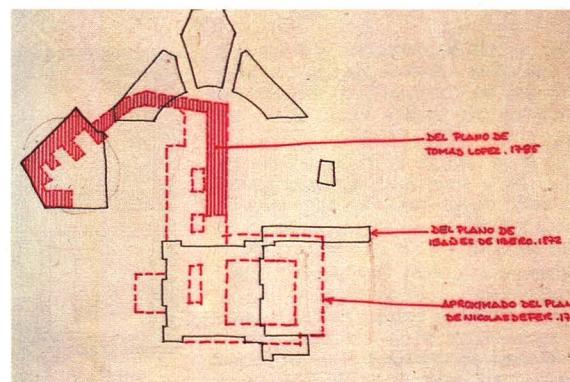
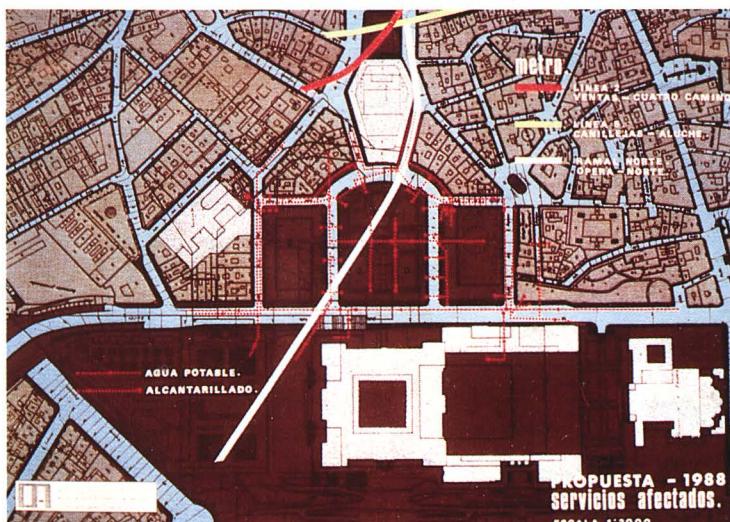
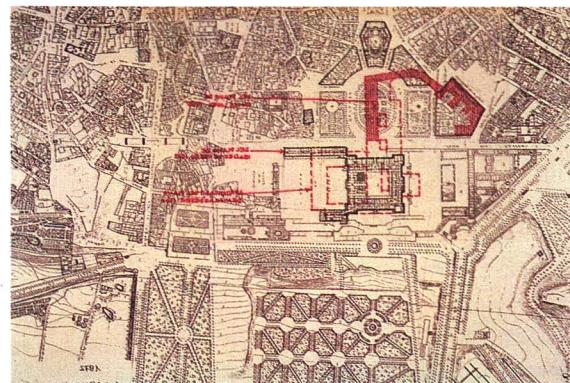
Esta actuación tiene como objetivo dotar a Madrid de una Acrópolis —corazón litúrgico de la capital—, poniendo en valor el escenario en el que interpretan su papel el Palacio Real, la catedral de la Almudena y el Teatro de la Opera, que, con el Museo subterráneo de Tapices que se proyecta, son los símbolos (real, espiritual y artístico) de mucha representación para Madrid que aspira a ser, también, capital de la cultura.

Para lo cual se propone:

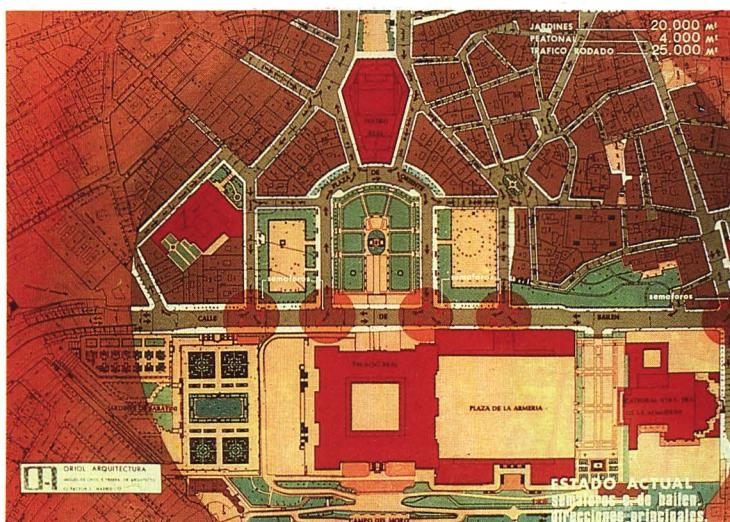
- Reservar la gran plataforma que sirve de basamento a los tres monumentos existentes para los movimientos que tengan el ritmo pausado y respetuoso que corresponde.
- El tráfico rodado:
 - Se sumerge en la calle Bailén. No se interrumpe.
 - Se anula en la Plaza de Oriente, salvo para las comitivas que tengan como destino ritual el Palacio Real.
 - Se permite su acceso a la Plaza de Oriente por la calle de Felipe V con procedencia desde la Plaza de la Opera y con destino a la calle Bailén por Pavía y San Quintín.
 - Se permite su acceso a la Plaza de Oriente por la calle Requena y Lepanto con destino a la Plaza de la Opera por la calle Carlos III.
 - Ambos itinerarios miran al Palacio Real de forma adecuada y desde una perspectiva suficientemente alejada para comprenderlo en sus dimensiones vertical y horizontal.
- Los ciudadanos madrileños de a pie, los que viven la ciudad, consiguen así un recinto acotado que, sumado a la Plaza de la Almudena y al Parque del Moro, tiene una superficie de 332.000 m².
- La calle Bailén que, en cualquiera de los sistemas viarios que se propongan para Madrid, forma parte del anillo de Rondas, se abre al nivel 632,90 (—5,00 mts.) a un gran aparcamiento de 1.138 automóviles y 52 autocares simultáneos, servidos, a la misma cota, por sus oficinas, cafeterías y comercios culturales complementarios. Se libera la fachada este del Palacio Real de la polución que genera el tráfico a sus pies. Este aparcamiento es imprescindible para servir adecuadamente: a los conciertos y óperas del Teatro; a los museos del Palacio; a los actos de culto de la Catedral; al estacionamiento de las líneas de autobuses turísticos que actualmente destruyen el ambiente de la plaza; a los servicios de carga y descarga del almacén del Teatro Real; y, fundamentalmente, para proveer de estacionamiento al barrio antiguo madrileño que carece de él. Con la provisión de este aparcamiento se podrá restringir la circulación motorizada



PLANOS DE LA PROPUESTA DE MIGUEL ORIOL



Al analizar el proceso histórico-constructivo de la zona se comprueba que el emplazamiento elegido para el aparcamiento lateral no corre el riesgo de tropezar en la excavación con restos de interés arqueológico.

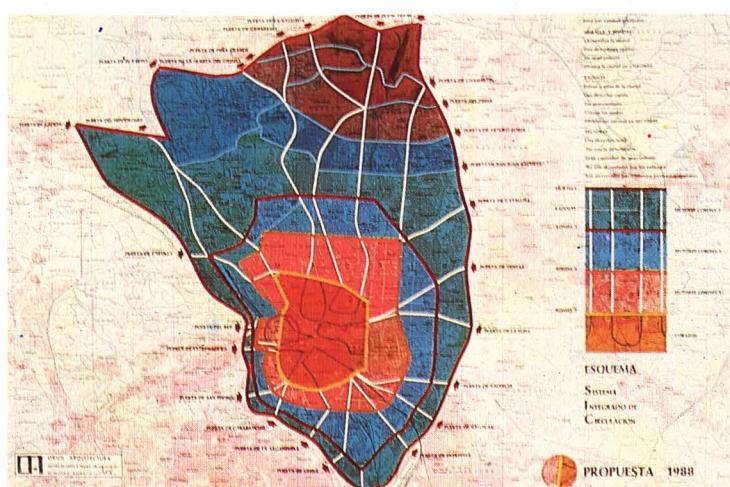


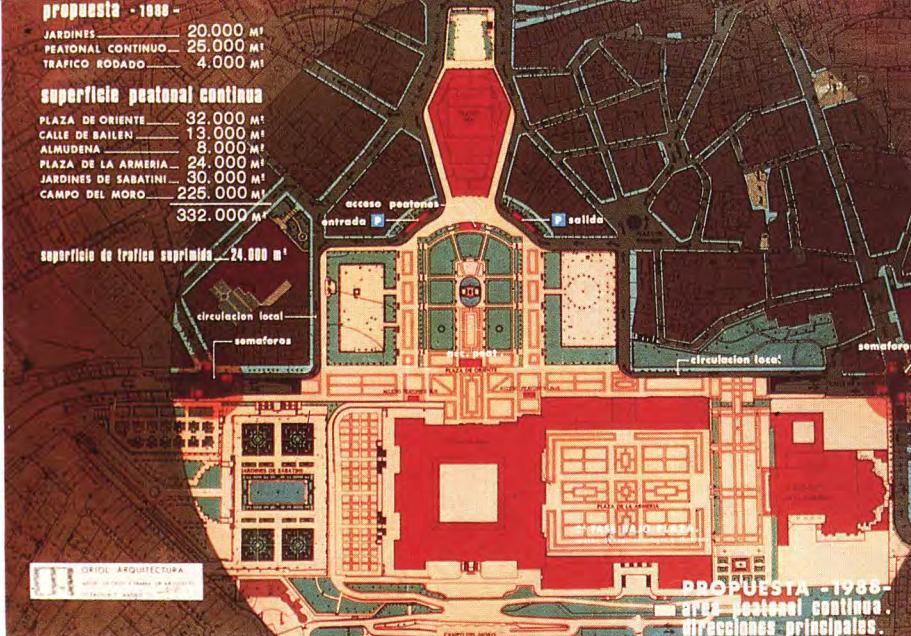
Hay dos planos dedicados al automóvil: uno presentado como esquema general circulatorio y otro que centra su atención en los semáforos y giros locales concretos en la Plaza.

los semáforos y giros locales concretos en la Plaza. El primero presenta una ordenación de la ciudad dividida, por medio de rondas, en coronas circulares, parceladas, a su vez, en sectores por calles radiales que nunca tienen un sentido continuo para dificultar las penetraciones, no imprescindibles, de automóviles privados al centro. Se quiere que el viejo corazón urbano sólo sea usado por la circulación rodada local y por el transporte público, pero, en ningún caso, como camino más corto para un destino no empezado allí.

mas corto para un destino no empezado allí. Desde la Ronda interior proyectada de la que forma parte la Calle Bailén —Gran Vía, San Francisco, Rondas de Toledo y Segovia, Alfonso XII, Serrano, Bulevares, Quintana, Rosales, Bailén— sólo nacen hacia dentro lazos circulatorios que vuelven a la Ronda sin atravesar la gran Isla Cordial. Uno de estos lazos es el que rodea, desde la Ronda, las plazas de Oriente e Isabel II formando un cuerpo único que, como se puede apreciar en los planos superficiales, permite una zona peatonal ininterrumpida de 36 áreas, base ritual del Palacio.

pedonal interrumpida de 50 áreas, base final del tráfico. Los sentidos de giro de los automóviles se han estudiado de modo que simplifiquen la fluidez circulatoria. El número de semáforos se reduce de cuatro a tres. La visión del Palacio para un automovilista —turista curioso y escaso de tiempo— queda garantizada haciendo uso del lazo que envuelve al noble espacio, con la perspectiva que corresponde a una fachada tan extensa.





Aunque las plantas se describen a sí mismas conviene señalar la asimetría del aparcamiento proyectado que se comprende al estudiar los niveles actuales del terreno explícitos en las secciones.

Por otra parte, al analizar el proceso histórico-construtivo de la zona se comprueba que el emplazamiento elegido para el aparcamiento lateral no corre el riesgo de tropezar en la excavación con restos de interés arqueológico.

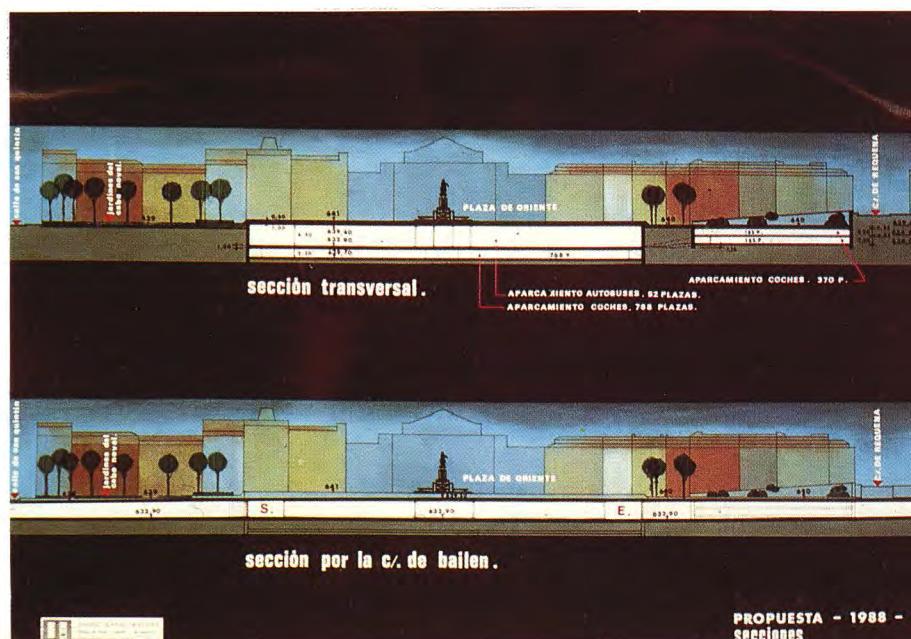
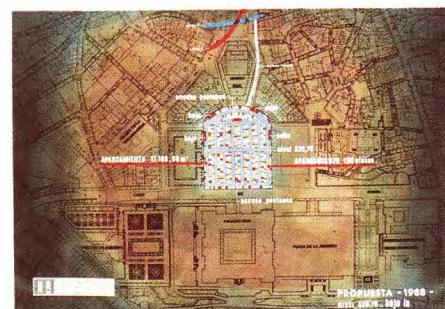
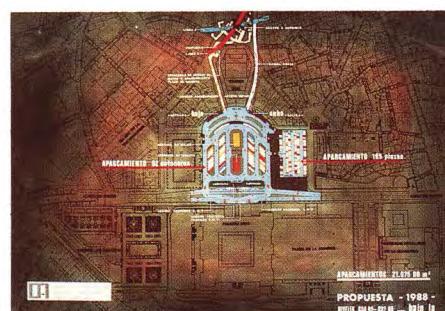
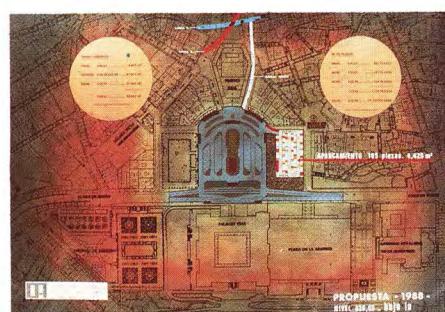
El aparcamiento estudiado —en torno a 1.000 plazas— se proyecta compartimentado en dos, de modo que, o bien se explota como una sola unidad o se desdobra en su uso para que su anexo lateral tenga como destino el ser propiedad privada de los residentes en el barrio que está críticamente infradotado de plazas de garaje.

Del análisis de los aparcamientos de la zona —Plaza de España, Descalzas y Plaza Mayor— ha surgido tanto el número de plazas como el programa del aparcamiento —estación de autobuses privados y cafeterías complementarias— para garantizar la rentabilidad de una concesión de zona a cincuenta años.

En la planta de primer sótano se puede ver la conexión entre la estación del metro de Ópera y la estación de autobuses bajo la Plaza de Oriente. Se conseguiría así que toda la entrada a Madrid desde el Paseo de Extremadura y la sierra, que tiene su centro de gravedad en esta plaza —tanto en cuanto a autobuses como a automóviles privados—, utilizará este aparcamiento.

Cumpliría así, por un lado, su función de disuasorio de ulteriores circulaciones internas al corazón urbano y, por otro, conectaría a sus usuarios con el resto de Madrid por medio del metro sin salir a superficie. Parte de la población urbana que acudiera al Teatro de la Ópera, la que no presume, no densificaría tampoco la superficie noble de la plaza al poder conectar desde ese primer sótano, adecuadamente decorado, con los vestíbulos del teatro.

En esta planta se proyecta también el muelle de carga o descarga exclusivo del teatro y de importancia esencial para el transporte de decorados.



en esta zona cuya escala no fue proyectada para ella.

• Se propone también —en fase aparte—, la construcción de un museo bajo la Plaza de la Armería, y con entrada a espaldas de la estatua de Felipe II, que dé cabida a la incomparable colección de tapices propiedad del Patrimonio Nacional.

- Este museo, al ocupar el enorme hueco que existe, no modifica la cornisa urbana a cuya silueta están acostumbrados los españoles; al tener su entrada al final de una plaza, hoy siempre vacía por su condición de fondo de saco sin destino, vitalizaría uno de los más bellos planos madrileños camino hacia el gran mirador que se abre sobre el noroeste de la ciudad que tiene como horizonte El Escorial y su sierra.

- La entrada al museo acercaría a los madrileños al Parque del Moro conectando así la ciudad con La Casa de Campo.

• La gran calle que arranca, al este, en El Retiro, con el nombre de Felipe IV, entre museos (el Casón, el Buen Retiro, el Prado), la gran iglesia de San Jerónimo y la Academia, llegaría en su término oeste, con el nombre de la Calle Mayor, a una espléndida Acrópolis. Madrid tendría así su gran calle, con principio y fin, de la que se pudiera sentir orgulloso todo el mundo hispánico en 1992.

• La actuación reordena la circulación viaria de la zona estudiada —dentro de un entorno más amplio— para incorporar las soluciones propuestas de modo coherente.

• Para hacer viable, desde un punto de vista económico, el proyecto, se ha estudiado un sistema de concesión del aparcamiento propuesto.

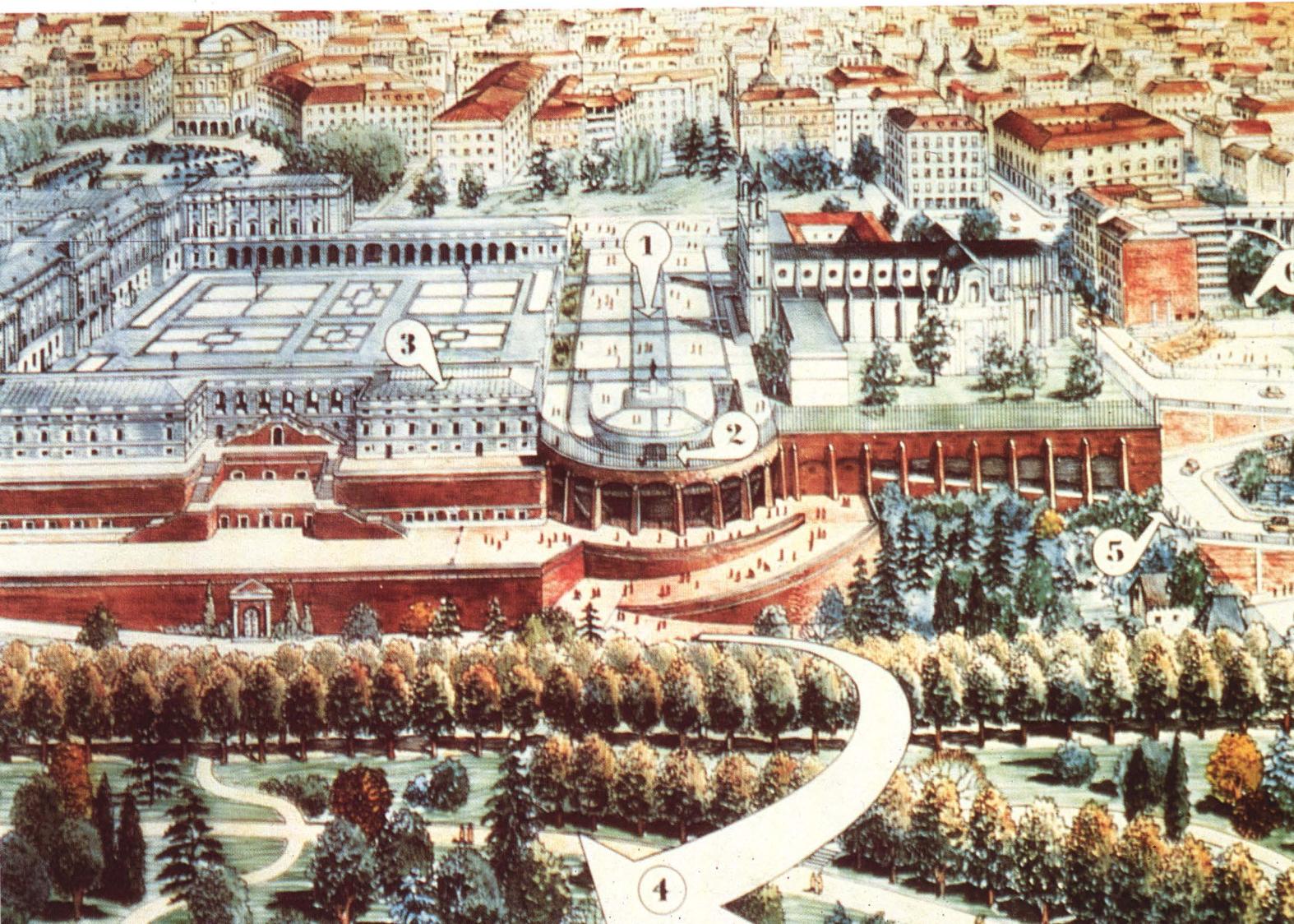
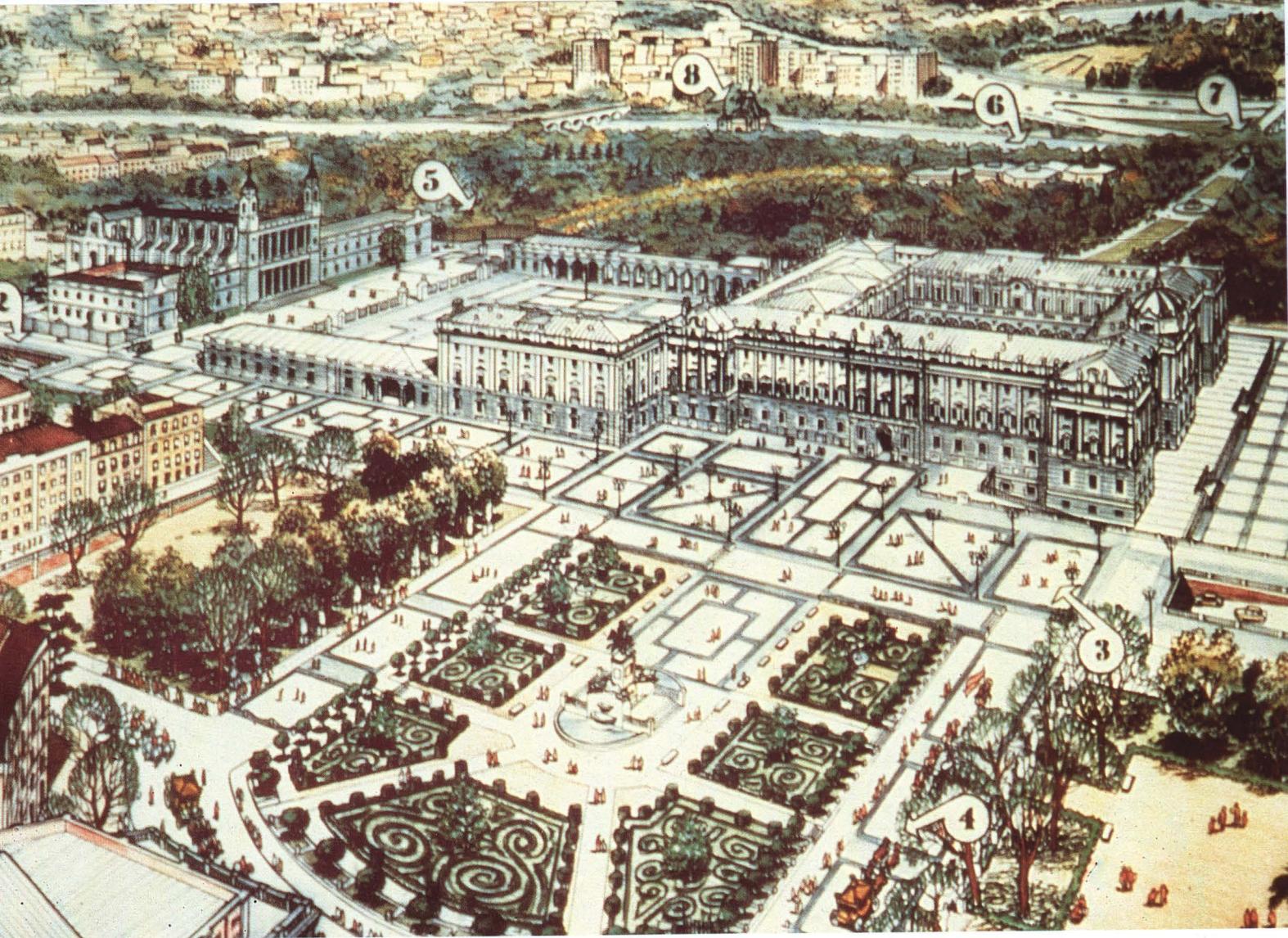
Miguel Oriol e Ybarra
Doctor arquitecto

Fuentes de información gráfica:

Las perspectivas han sido dibujadas por el arquitecto Antonio Ferreras.

Las ilustraciones correspondientes a las secuencias cronológicas de proyectos y situaciones constructivas se han seleccionado de distintas fuentes, siendo la principal el libro titulado "Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX", cuya autora es Eulalia Ruiz Palomeque.

Las dos perspectivas pretenden representar gráficamente las tesis propuestas en el proyecto. La primera, desde los altos del Teatro Real, lleva sus propios titulares; la segunda, desde el Jardín del Moro, muestra la comunicación peatonal entre la Plaza de la Almudena y la Cuesta de la Vega o el Jardín del Moro, pasando por la entrada del Museo de Tapices que se propugna en los bajos de la Plaza de la Almudena.





Vista aérea del puerto local. En primer término, el barrio antiguo de Cimadevilla.

Plan Especial de Reforma Interior del puerto local de Gijón

Fernando Nanclares, Jesús Menéndez, Juan González y Nieves Ruiz

En febrero de 1985 el Ayuntamiento de Gijón, la Consejería de Obras Públicas del Principado y la Junta del Puerto de Gijón suscribían un convenio para la construcción y explotación de una zona deportiva en los muelles locales. Se daba entonces el primer paso hacia la rehabilitación de una

parte fundamental de la ciudad, mediante la transformación del antiguo puerto industrial y pesquero, profundamente degradado, en puerto deportivo y lugar de ocio.

El Plan Especial del Puerto Local se presentó en octubre de 1986. Para su redacción se tomaron como base

diversos trabajos previos elaborados por los técnicos de la Junta del Puerto, que fue la entidad promotora.

Hoy pueden ya apreciarse físicamente los primeros resultados en las obras de rehabilitación de la antigua Aduana y los tinglados y muelles adyacentes.



Planta general. El puerto al abrigo del Cerro de Santa Catalina, donde se asienta el barrio antiguo.

EL ESPACIO DEL PUERTO

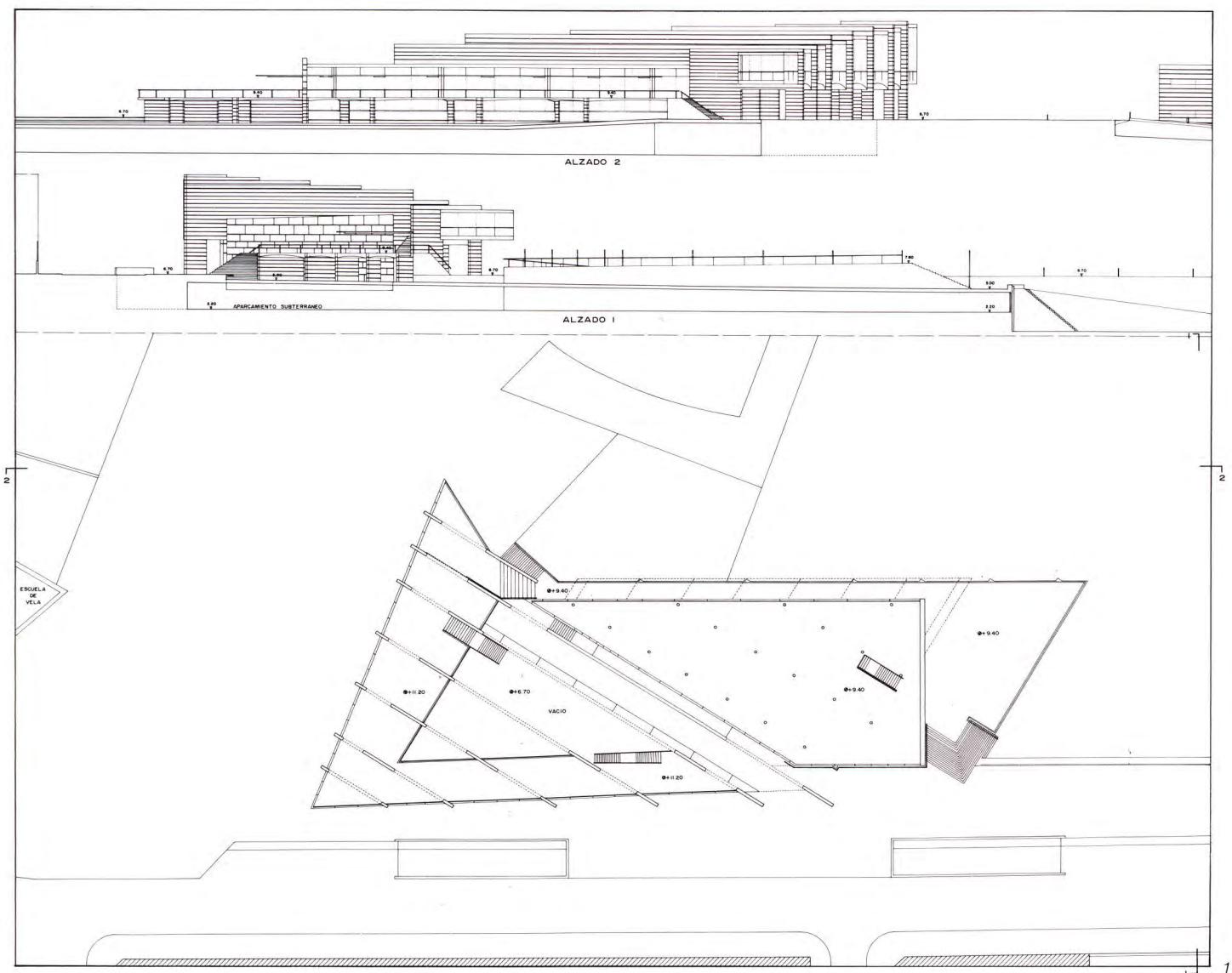
El Puerto de Gijón, a lo largo de su dilatada historia, ha sido un espacio íntimamente ligado a la ciudad. Desde los inicios de su construcción, en el siglo XV, hasta su estado actual ha sufrido múltiples ampliaciones y reformas.

A pesar de ello, se aprecia hoy como

un espacio dotado de unas características formales singulares y homogéneas. Las sucesivas obras fueron ejecutándose con trazados y materiales similares, forzadas además, por la inmediata presencia de la ciudad, a que fuesen entendidas también como obras de urbanización,

que debían integrarse con las calles y plazas colindantes.

A partir de finales del siglo pasado, cuando se inician las obras del nuevo puerto de El Musel, en el puerto local va decayendo la actividad y, paulatinamente, van también desapareciendo los elementos propios





que le deban una imagen industrial: vías, grúas, tinglados... Como culminación de este proceso, en 1979, se liberan las dársenas, muelles y dique que había explotado la Sociedad de Fomento. Adquiere entonces el puerto la imagen actual, de borde urbano dominado por los numerosos paseantes que entretienen su ocio contemplando la actividad de los pocos pescadores que aún permanecen y de las embarcaciones deportivas que ocupan los pantalanes instalados.

OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES

Para la redacción del trabajo se han tenido en cuenta las prescripciones de la Ley sobre Puertos Deportivos relativas a la categoría de puertos de Base o Invernada.

Concretamente, se han considerado las determinaciones que la Ley establece para los equipamientos de servicios y edificación, y las cuotas que fijan el dimensionado de áreas generales.

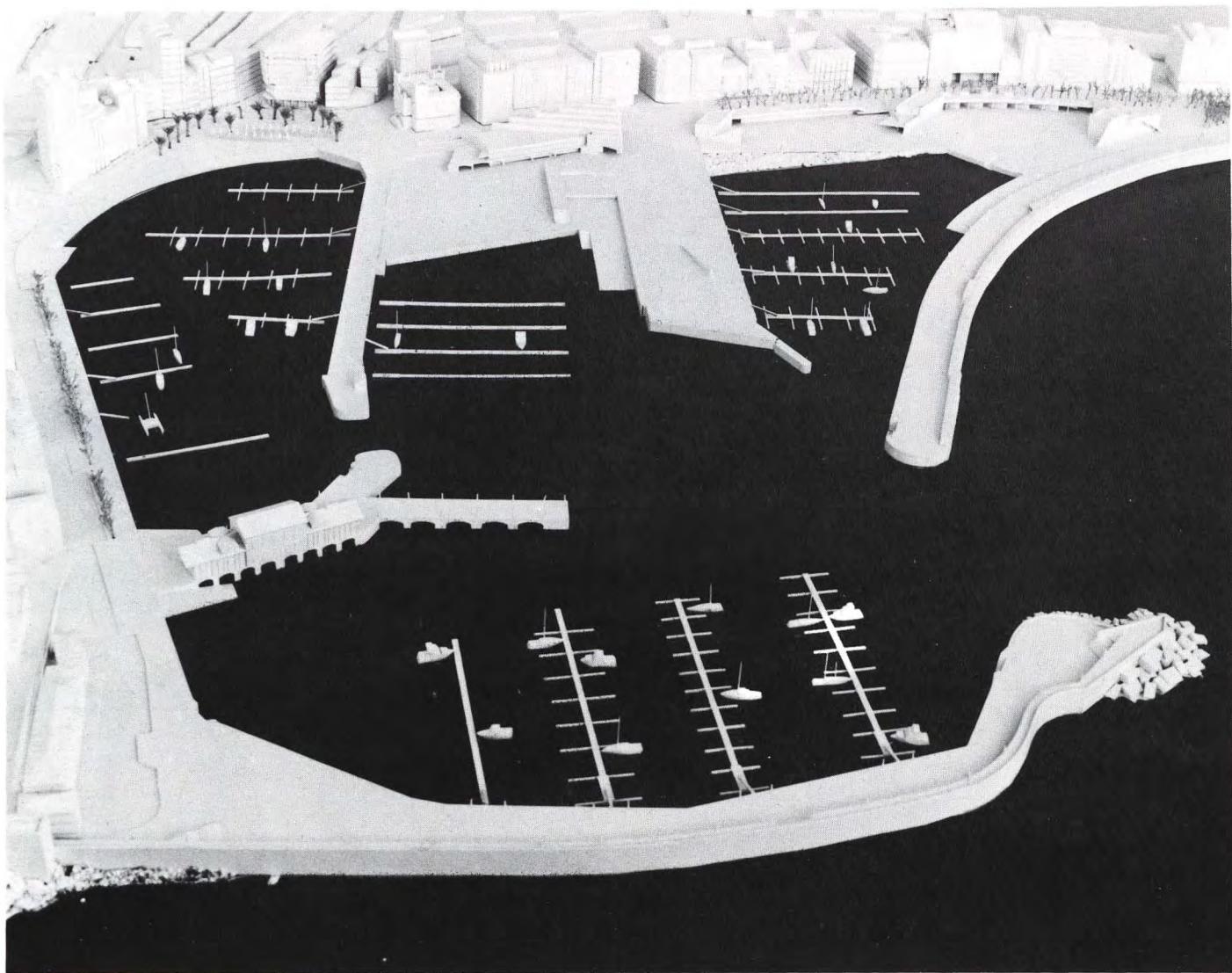
Obviamente, al ponderar el nivel de adecuación del puerto deportivo proyectado a las exigencias de la citada ley, debe tenerse en cuenta la singularidad de su estructura física actual y de su emplazamiento. No se trata de crear un puerto sino de rehabilitar el puerto histórico de Gijón partiendo de la estructura heredada, lo cual representa un pie forzado pero añade valores al interés de la operación. Asimismo, el hecho de que el puerto esté integrado en la ciudad

limita las posibilidades de distribuir ordenadamente los servicios, pero garantiza que un buen número de dotaciones exigibles puedan considerarse innecesarias puesto que las aporta la inmediata estructura urbana.

Determinadas intervenciones de adecuación de la estructura básica del puerto, en orden a conseguir la tranquilidad de las aguas y los calados adecuados, ya están siendo ejecutadas. Tras ellas la reforma de mayor importancia que deberá realizarse consistirá en lograr mayor superficie de tierra para carenado y reparación de las embarcaciones, varadero y demás usos relacionados con la actividad deportiva.

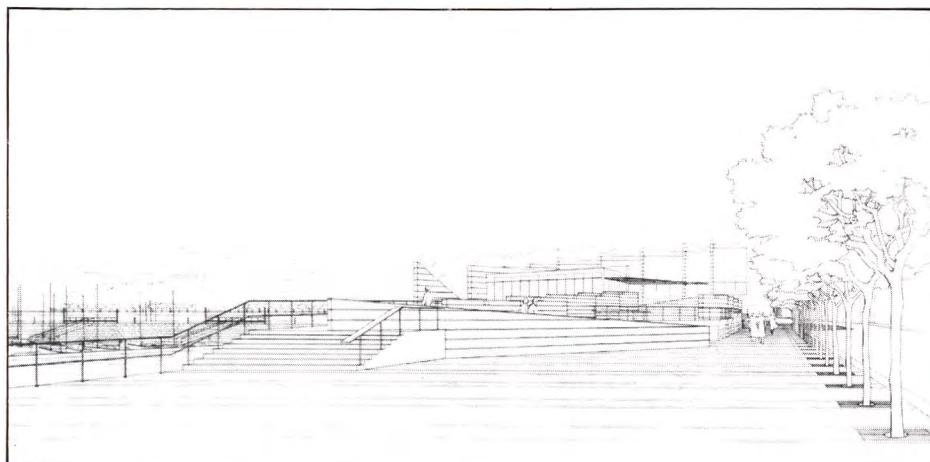
El plan se redactó con la intención de integrar el conjunto de elementos que componen las instalaciones del puerto deportivo en una solución unitaria y continua desde el punto de pauta formal común al conjunto, que se superpusiera por igual a los valores que posee la estructura de los muelles y diques antiguos.

1. Edificio comercial sobre el relleno de la dársena de Fomentin, planta y alzados.
2. Sección del paseo de Fomento. Plataforma elevada peatonal sobre el varadero.
3. Sección de plataforma en rampa hasta el borde del dique curvo.
4. Obras de rehabilitación del edificio y tinglados de la Antigua Aduana y urbanización del muelle de la Madera.



Vista de la maqueta desde el mar.

Vista del paseo en los terrenos ganados al mar sobre la dársena de Fomento.



A partir de esta idea básica el espacio se ha organizado atendiendo a las condiciones físicas del lugar, en orden a conseguir la debida funcionalidad del puerto y el cumplimiento de los requerimientos legales.

El criterio que presidió la ordenación de los terrenos ganados al mar fue el de aprovechar aquellas áreas que, por factores como calado, oleaje y calidad del suelo, estarían condenadas a un aprovechamiento nulo de efecto negativo para el conjunto.

La ordenación no se limita a las áreas marítimas o terrestres, sobre las que se va a desarrollar la actividad deportiva. Se ha tenido en cuenta la necesidad de ordenar los espacios libres de uso público y de introducir reformas en la vialidad de la zona con el fin de que la totalidad del espacio del puerto goce del aludido tratamiento unitario.

Fernando Nanclares Fernández, Jesús Menéndez Fernández, Juan González Moriyón, Nieves Ruiz Fernández
Arquitectos

El programa "Linkage"

de la Boston Redevelopment Authority

Abel Enguita



Boston. Vista nocturna de Back Bay, y el Charles River. Fuente: BRA, 1/88.

Este artículo constituye una descripción resumida del programa "linkage", que se ha construido a partir de los documentos "linkage", "Parcel to Parcel-Linkage Program", "Downtown Projects-Opportunities for Boston", "The linkage regulation" y "New Designs for Boston", elaborados por la Boston Redevelopment Authority, y completado con la información directa facilitada por el subdirector de su Departamento de Neighborhood Planning and Zoning, Mr. Mohammad Ali-Salaam.

Asimismo, incluye una valoración comparada, en la que se han tomado como referencias los programas para las "Bolsas de Deterioro" y para las "Operaciones Urbanas" del Ayuntamiento de Madrid.

INTRODUCCION

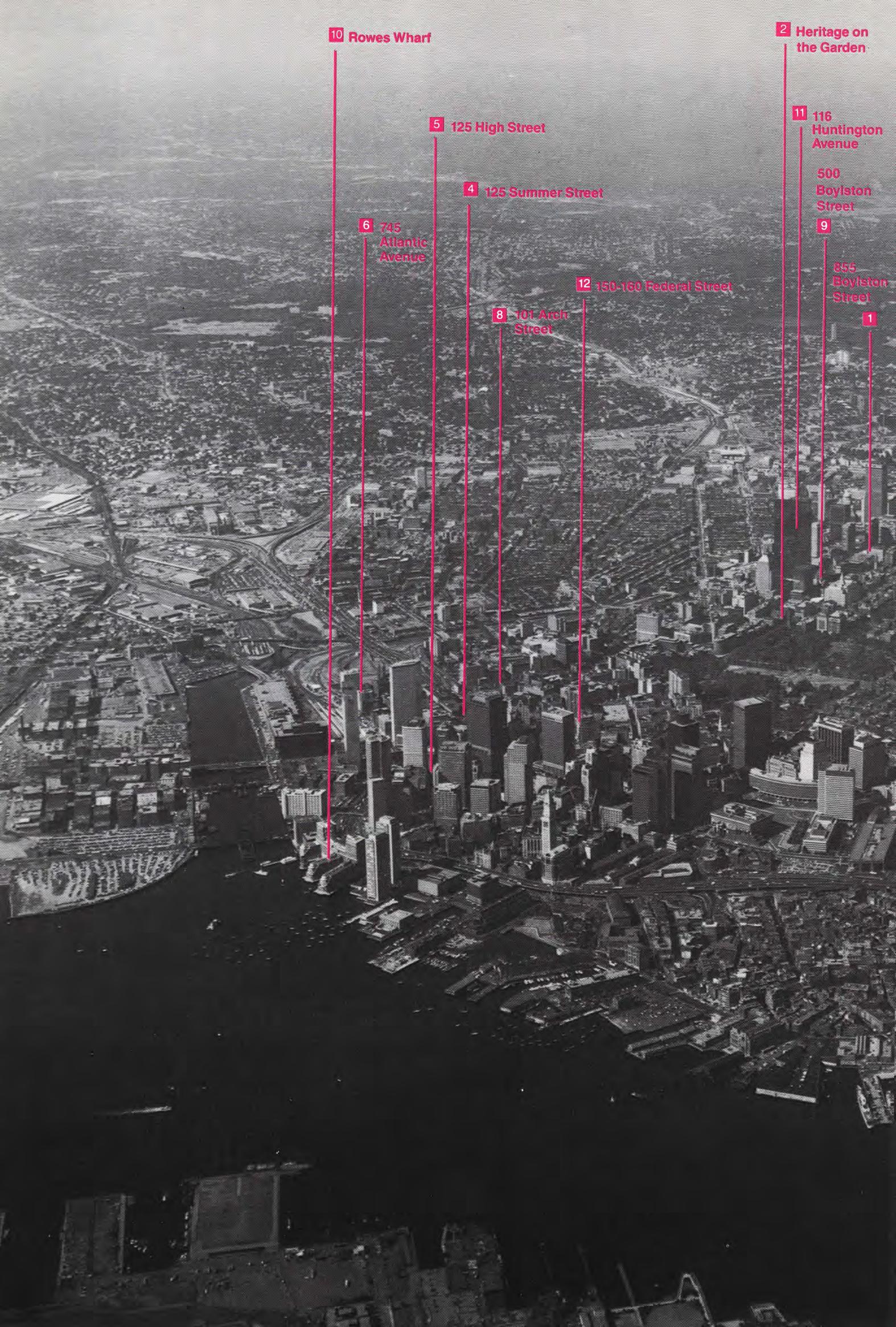
Como es el caso en viejas capitales europeas (1), las ciudades norteamericanas han entrado en una nueva fase de su evolución que se caracteriza por la paradójica simultaneidad del rápido crecimiento de la inversión en bienes inmobiliarios de interés comercial, y de la pobreza sufrida por una parte relevante de su población.

Los recortes aplicados desde 1981 en diversos programas de orientación urbana del Gobierno federal, han dejado en manos de la economía privada y de las iniciativas de los gobiernos de los Estados y de los gobiernos locales la tarea de atender a las necesidades de la población urbana, en particular las de los ciudadanos pobres.

La ciudad de Boston (2) comenzó a resurgir de un prolongado declive económico en la década de los años sesenta, hasta llegar a gozar hoy de una de las economías locales más fuertes de los EE. UU. Desde 1975, la inversión de iniciativa privada ha creado trece millones de metros cuadrados de nueva superficie de

oficinas —tres veces la superficie construida en los treinta y cinco años precedentes— y más de 82.000 nuevos empleos ligados a las oficinas. Se prevé que antes de 1990 se hayan terminado otros 5,4 millones de metros cuadrados y que Boston continúe disfrutando de una economía fuerte en los años noventa, con un mercado en el sector de oficinas especialmente dinámico en el centro de la ciudad, donde en los últimos cuatro años se han concentrado, en un ámbito de 518 hectáreas, 2.500 millones de dólares de inversión, de un total de 5.000 millones invertidos en la ciudad en su conjunto, cuya superficie es de 11.132 hectáreas, y lo que es asimismo muy significativo, con un ratio de inversión privada-inversión pública superior a tres.

Pero junto a esta expansión explosiva del centro, hay barrios exteriores que sufren la pobreza, el abandono y el olvido, y una persistente escasez de viviendas económicamente accesibles para los residentes en Boston ha forzado a que muchas familias vivan en condiciones de hacinamiento y antihigiénicas, o a que paguen por la vivienda más de lo que



10 Rowes Wharf

2 Heritage on the Garden

5 125 High Street

11 116 Huntington Avenue

4 125 Summer Street

500 Boylston Street

6 745 Atlantic Avenue

855 Boylston Street

8 101 Arch Street

9

12 150-160 Federal Street

1



Localización de algunos de los proyectos englobados en el programa linkage. Fuente: BRA writer, 1988.

razonablemente pueden permitirse.

Por otra parte, muchos de los residentes de Boston aún no participan en los beneficios que ha reportado el crecimiento económico de la ciudad y la expansión del empleo, que ha permitido obtener una tasa de desempleo inferior al 5 %. La gran mayoría de los nuevos empleos creados desde 1976 han beneficiado a los residentes suburbanos, mejor educados y con economías más saneadas. Los afectados son particularmente muchos jóvenes que carecen de la preparación adecuada para beneficiarse de las nuevas oportunidades de trabajo que genera la economía de servicios del área central y que han de resignarse a aceptar empleos mal remunerados en hoteles, centros sanitarios y sectores relacionados.

Para remediar esta situación la ciudad de Boston no cuenta con una capacidad recaudatoria suficiente. Debido a la expansión de las instituciones de gobierno (Boston es la capital del Estado de Massachusetts, así como el centro regional para las agencias federales) más del 51 % de los bienes raíces están exentos de impuestos (3). Una limitación adicional es la derivada de una ley del Estado de Massachusetts, aprobada en 1979, que limita el impuesto global sobre la propiedad. Por otra parte, la ciudad no puede crear impuestos locales (opcionales) sin la aprobación del Estado.

En consecuencia, debido a la creciente disparidad que se ha ido produciendo entre la inversión en el centro y la inversión en los barrios; al efecto de desplazamiento de los antiguos residentes que genera el influjo de nuevas unidades familiares de rentas medias que desean vivir junto a sus lugares de trabajo; y a la falta de oportunidades para las minorías, para acometer negocios en el centro y en los barrios, la ciudad de Boston se ha planteado la cuestión de cómo dirigir el desarrollo del centro para mejorar la calidad de vida de los residentes en los barrios. "Cómo debe crecer la ciudad de modo que ello suponga una ganancia para la gente más pobre", sabiendo que "una economía estática intensifica y empeora la pobreza, mientras que un crecimiento económico mal dirigido aumenta la distancia que separa a los ricos de los pobres" (4). La conclusión alcanzada fue la de desarrollar políticas (urbanísticas) para mejorar las economías de los habitantes y de las áreas más necesitadas *utilizando la economía de mercado*.

Así surge en diciembre de 1983 en Boston —siendo Raymond L. Flynn alcalde y Michael Dukakis gobernador del Estado— la política urbana de

“vinculación” o *linkage*, que se basa en una premisa esencial: la de que “...no existe una división entre las necesidades de la comunidad y el proceso de expansión económica. Antes bien, el comercio y la expansión económica son prerrequisitos que permiten a la comunidad vivir de acuerdo con unos valores comúnmente compartidos por sus miembros” (5).

LOS OBJETIVOS

Los objetivos del *programa linkage* se resumían —en un informe provisional elaborado en 1986 para iniciar una discusión pública abierta del primer proyecto (6) en que se aplicaba el programa— en los siguientes campos de actuación:

1. La creación de oportunidades para promotores e individuos pertenecientes a minorías, de modo que participen como accionistas tanto en desarrollos acometidos en el centro, como en los situados en los barrios.

2. Establecer un fondo para el desarrollo de los barrios, por medio de las aportaciones procedentes de la ejecución de proyectos y otros recursos, para reemplazar los que ya han sido o serán suprimidos por el Gobierno federal.

3. Aumentar las oportunidades de vivienda para personas de rentas bajas y medias, en los barrios afectados, utilizando “fondos *linkage*”.

4. Crear más empleos, tanto permanentes como temporales en la construcción, y más programas de formación para el empleo, financiados a través del procedimiento *linkage*, para asegurar que los nuevos puestos de trabajo sean para los residentes en Boston.

5. Aumentar el potencial de éxito empresarial en la promoción de negocios por grupos minoritarios, por medio de la participación en las actividades ligadas al desarrollo, y la provisión de espacio para comercio detallista, económicamente accesible para iniciativas que partan de la comunidad local, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios.

6. Mejorar la calidad de vida (en la ciudad) por medio de la excelencia en el diseño urbano, la creación de plazas, espacios abiertos e instalaciones culturales.

FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA Y ORGANO GESTOR

La ciudad de Boston cuenta con diversos solares de gran valor situados en el centro, en medio de áreas que están experimentando un desarrollo sustancial. Algunos de estos solares son zonas de aparcamiento o garajes de propiedad municipal. Otros, abandonados durante largo tiempo, son propiedad del Estado y de agencias federales, y, en la actualidad, son un excedente en relación con sus necesidades. Junto a ello, tanto el Municipio como el Estado poseen cierto número de solares en los barrios

más deprimidos de Boston: propiedades que proceden de hipotecas no redimidas, terrenos residuales de proyectos de carreteras, servidumbres del transporte público, o que se agruparon para la construcción de escuelas que no llegaron a edificarse, o para ordenaciones urbanísticas que nunca fueron viables, o “resultantes de sueños de urbanistas que se convirtieron en pesadillas para los barrios” (7).

Aplicando el *programa de vinculación (linkage) parcela con parcela*, las entidades de gobierno que intervienen han de conectar la disposición de aquellas situadas en el centro, de propiedad pública, con parcelas, asimismo, de propiedad pública situadas en los barrios. Más aún, “el programa exige la participación económica de las organizaciones locales de desarrollo comunitario, promotores y hombres de negocios, pertenecientes a las minorías, y de los propios residentes del barrio”.

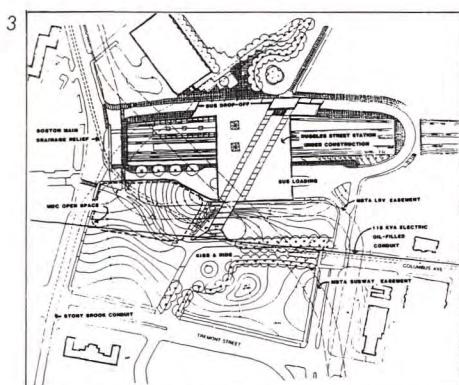
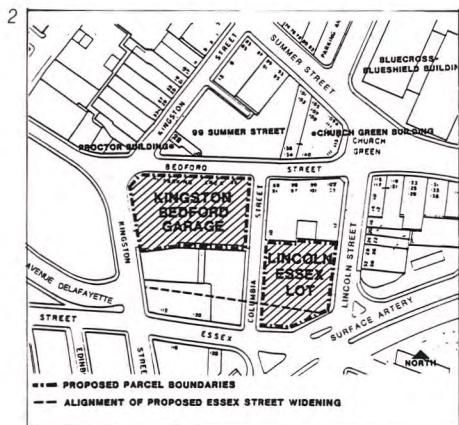
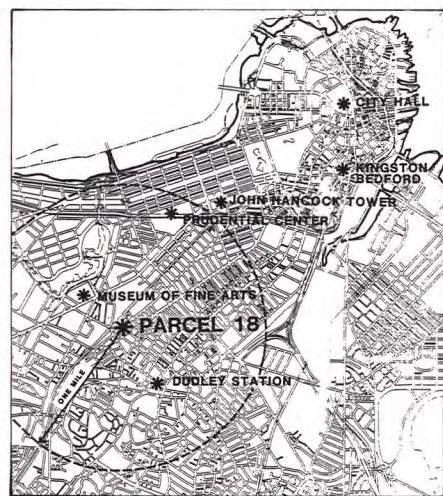
“La estrategia es crear oportunidades para los que han sido excluidos del proceso económico del desarrollo, de modo que se conviertan en socios urbanistas y propietarios de importantes desarrollos de valor comercial” (8). El presupuesto de partida es que la “vinculación de parcela con parcela”, mediante la conexión de los mejores solares del centro con zonas situadas en los barrios, de menores posibilidades, generará nuevas oportunidades empresariales y nuevos empresarios.

Desde el punto de vista jurídico, la introducción de la imposición de estas contribuciones a los promotores de proyectos en terrenos afectados por el *programa linkage*, se hizo mediante dos modificaciones del artículo 26 del Boston Zoning Code, los nuevos artículos 26A y 26B. Dicha imposición en su formulación original, artículo 26, no ha estado exenta de críticas, habiendo incluso llegado a ser caracterizada por la Corte Suprema (9) como una exacción, considerándose como nulo dicho artículo 26. La ciudad de Boston apeló esta decisión, tomada con desconocimiento de las modificaciones 26A y 26B al mencionado artículo, confiando en obtener la vindicación, y mostró su disposición para, en su caso, promover una ley estatal que, si fuera necesario, amparase el programa.

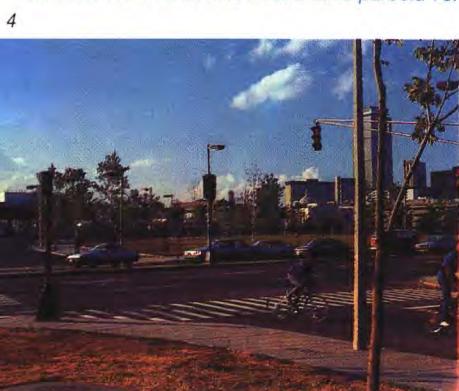
Dicha ley hubo de ser promovida en efecto, aprobándose finalmente en 1987 el “Chapter 371” titulado “Una Ley autorizando ciertas acciones de la Ciudad de Boston para mitigar los efectos de nuevos desarrollos inmobiliarios comerciales de gran escala (*linkage*)” (10).

El *programa linkage* subsume, como se ha dicho, dos políticas básicas de orientación social: una política de vivienda y una política de empleo.

La política de vivienda del *programa linkage* exige a los promotores de grandes proyectos comerciales, bien la construcción directa de viviendas



1, 2, 3 y 4
Planos de situación de los solares objeto del primer proyecto *linkage*: parcela 18/Kingston Bedford. Vista del estado actual de la parcela 18.



PROYECTO "THE HERITAGE ON THE GARDEN". Situado en la calle Boylston, esquina a Arlington, frente al Public Garden

Es un desarrollo de uso mixto de 12 plantas, asomado al Public Garden, que forma parte del proyecto de renovación urbana "Park Plaza" para la zona de la vieja "Park Square".

El edificio, terminado recientemente, incluye 87 pisos de lujo, 10.980 m² de oficinas de primera categoría, y 4.500 m² para restaurantes y comercio minorista de gran calidad, así como un aparcamiento subterráneo de 178 plazas, una piscina y un gimnasio.

El proyecto ha generado 975 empleos en la construcción, y tras su terminación proveerá 561 puestos de trabajo permanentes.

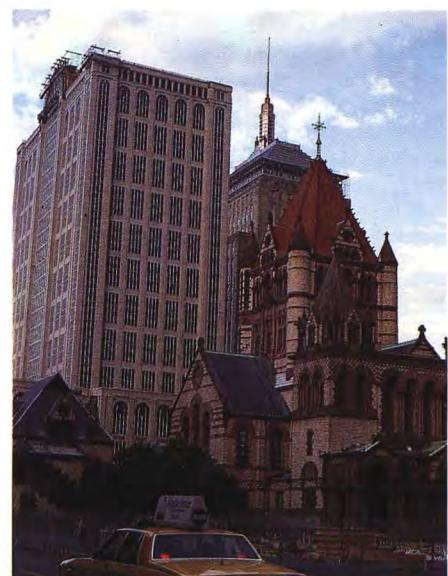
Los promotores han aportado 550.000 dólares a la Boston Housing Partnership, una contribución *linkage* de 450.000 dólares, una contribución anual de 75.000 dólares para el mantenimiento del Public Garden, la iluminación del campanario de la iglesia de Arlington Street y la revitalización del área de la Park Plaza.

Los pagos *linkage* se han destinado a la rehabilitación de la Escuela O'Reilly, situada en la zona sur de Boston, para su uso como conjunto de 32 alojamientos para ancianos, según un proyecto de la National Association of Government Employers, asociación de carácter asistencial, sin ánimo de lucro.

Promotor: The Druker Company.

Arquitecto: The Architects Collaborative.

1. Proyecto "The Heritage on the Garden".
2 y 3. Proyecto 500 Boylston Street.



PROYECTO 500 BOYLSTON STREET (PRIMERA FASE). Situado en Back Bay en un solar comprendido entre las calles Boylston, Clarendon y la avenida St. James

Este desarrollo de uso mixto —56.300 m² de oficinas y 6.300 m² para comercio— contempla la ejecución de un patio público abierto a la calle Boylston y alineado con tiendas de comercio minorista. Otros beneficios públicos comprenden una contribución de 500.000 dólares para la reordenación y reconstrucción de Copley Square, así como cubrir los déficit de financiación de dos proyectos de viviendas (sociales), con un total de 161 unidades, en el South End, con una contribución de 2,9 millones de dólares.

La construcción, a punto de concluir, con un coste de 150 millones de dólares habrá generado 1.580 empleos y el proyecto, una vez concluido, acogerá 2.800 empleados de carácter permanente.

Promotor: The New England, Gerald D. Hines Interests y la Dutch Institutional Holding Company.

Arquitecto: John Burgee Architects con Philip Johnson.

sociales o bien, alternativamente, una contribución monetaria a la construcción de tales viviendas.

Por cada pie cuadrado, por encima de los primeros 100.000 pies, de un proyecto comercial a desarrollar sobre una parcela incluida en el proyecto *linkage*, el promotor deberá contribuir con cinco dólares para su canalización a proyectos de vivienda social. (Lo que para un proyecto de un edificio de oficinas típico de 20 plantas puede implicar una contribución de dos millones de dólares).

Cuando el proyecto se ejecuta en el centro de la ciudad, el 10 % de la "cuota de vinculación" se canaliza hacia el área adyacente al proyecto. Cuando el proyecto se construye fuera del centro, el 20 %.

Un promotor puede cumplir con las exigencias impuestas por el *programa linkage* realizando una "Contribución mediante el pago para vivienda" al Neighbourhood Housing Trust (NHT) (Compañía Fideicomisaria para la Vivienda en Barrios) o escogiendo la "opción de creación de viviendas", que permite la dedicación de los fondos a un proyecto de viviendas específico.

La responsabilidad básica del NHT es supervisar la distribución de los recursos procedentes de *linkage*. Esta distribución puede tener lugar a través de dos mecanismos:

- Pueden otorgarse subvenciones directas o préstamos a promotores de viviendas sociales, atendiendo a propuestas específicas presentadas al NHT.

- Adicionalmente, el Trust y la Boston Redevelopment Authority pueden aprobar "propuestas de creación de viviendas" provenientes de los mismos promotores contribuyentes de fondos *linkage*, que canalizan los recursos a un proyecto concreto de viviendas sociales desarrollado por ellos mismos.

Durante el año 1987, el Trust ha apoyado proyectos que han producido más de 2.000 unidades de vivienda, un 80 % de las cuales eran de carácter social.

En relación con el empleo, el *programa linkage* exige que el promotor contribuya con un dólar por cada pie cuadrado construido, a partir de los 100.000 pies. Las contribuciones son administradas por la Neighbourhood Jobs Trust (Compañía Fideicomisaria para los Empleos en Barrios). Ello supone para un proyecto típico, como el citado anteriormente, una contribución de unos 300.000 dólares, de la cual el 20 % se reserva para los residentes en las áreas adyacentes al desarrollo. El promotor puede escoger emplear el importe de su compromiso de vinculación para crear y dirigir su propio programa de formación de empleo, para residentes de Boston, que obtendrán puestos de trabajo permanentes en el proyecto una vez ejecutado.

Como resultado de un compromiso establecido el 3 de julio de 1985 entre el alcalde de Boston, Raymond Flynn, el gobernador, Michael Dukakis, y el

ente representativo de los afectados por el primer proyecto incluido en el programa, denominado Parcel 18 Task-Force (11), se designó como ente gestor a la Boston Redevelopment Authority (BRA).

Esta decisión supuso optar por una singular concentración de competencias urbanísticas en un solo ente, lo que potencialmente suponía una proporcional garantía de eficacia.

La BRA fue creada por el Estado de Massachusetts en 1959, como resultado de un nuevo enfoque de la legislación reguladora de los procesos de rehabilitación, y vino a sustituir a la Boston Housing Authority (BHA), desprestigiada por su intervención en las operaciones de "urban renewal", orientadas a la eliminación de los barrios bajos, y que supusieron que sectores enteros de la ciudad fueran arrollados. Tal fue el caso del West End, donde se desplazó a la comunidad étnica italiana establecida.

Hoy, la BRA une a ser la agencia de planeamiento local, ser, asimismo —en relación con los programas de renovación urbana, gestionados por el Estado y financiados por el Gobierno federal— una agencia estatal, influyendo en estas materias, tanto en la legislación local como en la estatal. Su director, Stephen Coyle, es una figura carismática, admirada por sus colaboradores, a cuya competencia y dedicación personales se debe no poco el éxito del programa.

EL SISTEMA DE CONCURSOS

Para seleccionar el promotor al que habrá de adjudicarse el desarrollo de cada proyecto incluido en el *programa linkage*, se ha organizado un sistema de concursos (12) que refleja la importancia otorgada a crear oportunidades para que los negros, chinos, hispanos y otras minorías puedan llegar a desempeñar papeles directivos en el desarrollo de las propiedades vinculadas. Los concursos comprenden dos fases:

Fase 1. Proceso de cualificación

Su propósito es recabar el posible interés por parte de potenciales socios para el proyecto, altamente cualificados y pertenecientes a las minorías de la comunidad de Boston y que tengan la experiencia y la capacidad de financiación para asumir, como mínimo, una participación del 25 % en la propiedad, financiación y control en el desarrollo.

Siguiendo este proceso, los interesados deberán comunicar su propósito de concursar, definir los miembros integrantes del equipo de desarrollo formado y dar pruebas de que cumplen con los criterios de cualificación y experiencia, que se juzgarán según un procedimiento de evaluación preestablecido.

La BRA es el ente encargado de revisar las solicitudes y preparar un análisis de cada una. La revisión se hará conjuntamente con los representantes de la comunidad, incorporándose sus comentarios

y recomendaciones. A continuación la BRA recomendará (al Gobierno municipal) el equipo de desarrollo mejor considerado perteneciente a las minorías.

Fase 2. Proceso de selección del promotor

A continuación de la selección de un equipo de desarrollo perteneciente a las minorías, la BRA reclama las propuestas de desarrollo por parte del equipo global. Estas propuestas deben contener una descripción detallada de las líneas directrices del proyecto, referidas a las siguientes áreas temáticas:

- a) Cualificaciones y composición del equipo de desarrollo completo.

- b) Características del proyecto, justificando:

- 1. Su solvencia y viabilidad.

- 2. El diseño propuesto respecto a sus aspectos arquitectónicos y medio-ambientales.

- c) Objetivos específicos planteados en relación con la política del *programa linkage*:

- 1. Creación de una nueva economía en el barrio.

- 2. Empleo para minorías y residentes en la zona.

- 3. Financiación de actividades para el desarrollo de la comunidad.

- 4. Oportunidades para negocios de minorías resultantes del proyecto.

- 5. Creación de viviendas sociales de acuerdo con los requisitos del sistema *linkage*.

- 6. Reparto de acciones en la comunidad integrada por las minorías.

- 7. Diseño urbano.

En cuanto se refiere a este último factor, las propuestas son juzgadas atendiendo a la calidad de sus elementos de diseño, que dejan traslucir estudios preliminares de arquitectura e ingeniería.

En concreto se analizan los siguientes factores:

- Masa y escala.

- Relación del proyecto con la comunidad circundante.

- Materiales.

- Impactos ambientales.

- Atractivos.

- Circulación peatonal y transporte.

RESULTADOS HASTA LA FECHA

Cuando se propuso el *programa linkage* muchos promotores y algunos funcionarios de la Administración municipal, mostraron su escepticismo. También hubo diversos segmentos del sector de la promoción inmobiliaria que predijeron que *linkage* provocaría la desactivación del desarrollo de edificios de oficinas y otros edificios comerciales, y que los promotores invirtiesen en otra parte.

Sin embargo, pese a este escepticismo inicial, Boston continúa siendo una ciudad enormemente atractiva para el desarrollo comercial y de oficinas. La tasa actual de desocupación del espacio de oficinas de primera categoría (13) es de sólo el



PROYECTO ROWES WHARF. Situado en el puerto de Boston en la Atlantic Avenue

Está construido en el distrito financiero, sobre el solar (antes) ocupado por dos muelles del siglo XVII y constituye un ejemplo de los esfuerzos de la ciudad en recuperar para el uso público el frente ribereño, a la vez que patrocina nuevos desarrollos de alta calidad en armonía con el patrimonio arquitectónico de Boston.

Los beneficios de interés público que han resultado de este proyecto incluyen el pleno acceso público al borde del agua, un servicio de transporte con carácter de

"puente acuático" al aeropuerto Logan que permite atravesar el puerto en siete minutos, una terminal para ferries orientados a los "commuters" de la South Shore y el primer muelle público para botes en el puerto de Boston.

El coste total de construcción del proyecto total asciende a 193 millones de dólares y la generación de empleo ha supuesto entre 600 y 800 puestos de trabajo anuales en las obras y se prevén otros 1.500 empleos cuando el complejo esté plenamente ocupado.

Los promotores contribuirán un 1,9 millones de dólares en fondos linkage a

dos proyectos de la denominada Tenants Development Corporation, ayudando así a producir 94 viviendas, dos tercios de las cuales tendrán carácter social.

Promotor: The Beacon Companies, Equitable Real Estate.

Arquitecto: Skidmore, Owings y Merrill.

Programa: Treinta mil metros cuadrados de espacio de oficinas; hotel de 230 habitaciones, 100 pisos de lujo y locales comerciales a nivel de calle; 700 plazas de aparcamiento subterráneo.

PROYECTO LEIGHTON PARK (TENT.CITY). Situado en la confluencia de las calles Tremont y Dartmouth Alutting, Copley Place

Este proyecto supone la culminación de un esfuerzo comunitario mantenido durante veinte años para construir viviendas económicamente accesibles en una manzana de 1,32 Ha.

Comprende la realización de 271 viviendas, de programa variable entre uno y cuatro dormitorios, de las cuales el 25 % se reserva para familias de rentas bajas, el 50 % para familias de rentas medias y el 25 % restante se deja a precios de mercado.

El coste total del proyecto es de 33,4 millones de dólares y ha sido financiado por diversas entidades públicas y privadas, recibiendo una subvención en fondos linkage de 763.465 dólares, junto con otros fondos adicionales para la construcción de un aparcamiento subterráneo.

Las viviendas serán para alquiler y se complementarán con 500 m² de espacio comercial, una guardería y una gran sala de uso comunitario.

Promotor: Leighton Park Ltd. Partnership.
Arquitectos: Goody, Clancy y Asociados.



Proyecto Leighton Park.



Proyecto de viviendas en hilera en Navy Yard.



6,4 % y su precio de alquiler en la zona central de la ciudad alcanza los 33 dólares el pie cuadrado.

Hasta enero de 1988 se habían acometido 32 proyectos bajo el programa, de los que se derivarán más de 4,5 millones de dólares en contribución para viviendas (ver cuadro 1). De éstos, a finales de 1987, el Neighbourhood Housing Trust había ya recibido, aproximadamente, 1,24 millones de dólares de fondos *linkage*, de los cuales había concedido 1,17 millones en subvenciones y empréstitos a seis promotores de viviendas sociales solicitantes.

En cuanto a su vertiente de fomento del empleo (*Jobs Linkage*), desde su introducción en 1986 ha generado compromisos por un total de 300.000 dólares provenientes de seis proyectos localizados en el centro, y sólo en 1988 se espera que otros nueve proyectos generen fondos para el empleo por un total de 1,1 millones de dólares.

Boston ha sido la primera ciudad de

los EE.UU. que ha puesto en práctica programas *linkage* de fomento del empleo, pero no es la única que aplica "estrategias de vinculación" en relación con la vivienda. San Francisco, Seattle, Princeton y Santa Mónica son algunos otros casos en que dichas estrategias son aplicadas hoy para fines de interés social tan dispares como la creación de guarderías o la mejora del transporte público.

UNA VALORACION COMPARATIVA: *LINKAGE* VERSUS BOLSAS DE DETERIORO Y OPERACIONES URBANAS

El texto precedente constituye una simple descripción resumida de las características generales del *programa linkage*, construida, como se ha dicho, a partir de la información elaborada por la BRA o transmitida verbalmente por uno de sus miembros directivos. No incorpora, por tanto, valoración alguna, al margen de la propia selección de los datos sintetizados.

CUADRO 1 BALANCE DEL PROGRAMA *LINKAGE* AL 28 DE ENERO DE 1988

PROYECTOS	FONDOS <i>LINKAGE</i> (Dólares USA)	A VIVIENDAS TOTALES	B VIVIENDAS SOCIALES	B/A %
Compromisos totales de los promotores para la realización de viviendas	32	45.814.885		
Totales realizados	18	17.186.036	2.079	1.666 80
Porcentaje del total presupuestado gastado hasta la fecha		38 %		

PROYECTO VIVIENDAS EN HILERA EN NAVY YARD. Situado en la parcela 4A1 del Charleston Navy Yard

Este desarrollo se ha proyectado procurando reflejar el sabor histórico de la zona y su compatibilidad con diversas estructuras del Navy Yard y ha sido promovido por una cooperativa sin ánimo de lucro formada por albañiles y peones —The Bricklayer & Laborers Non Profit Housing Co., Inc—. El proyecto consiste en 29 viviendas de un dormitorio, cuatro de dos, nueve de dos y medio, seis de tres y dos de cuatro. Una tercera parte de las mismas era accesible para familias de renta media-baja y el 68 % para familias de clase media-alta (1).

Los compradores fueron escogidos mediante un sistema de sorteo a principios del presente año.

El coste total del proyecto ha sido de seis millones de dólares, habiendo sido subvencionado por la BRA e Inmobiliare New England, además de haberse beneficiado de 210.000 dólares en fondos *linkage*.

Arquitecto: William Raun Associates.

(1) Junto al proyecto descrito, ejecutado con ladrillo rojo, pueden verse otros desarrollos residenciales de nueva creación ajenos al programa.

Por ello, parece oportuno abordar ahora ésta y hacerlo mediante una contrastación comparativa referida a nuestra actualidad urbanística. El Ayuntamiento de Madrid, en su Programa de Actuación del Área de Urbanismo e Infraestructuras para 1988 organiza aquélla en torno a tres grandes tipos de intervenciones en la ciudad, denominadas genéricamente *Bolsas de Deterioro Urbano, Operaciones Urbanas y Sistemas Generales*. Los objetivos, y, en parte, los procedimientos operativos singulares arbitrados en relación con

las dos primeras, presentan ciertos paralelismos con el *programa linkage*, que hemos juzgado útil subrayar para hacer una valoración contrastada o relativa de éste.

Las intervenciones en las *Bolsas de Deterioro* se orientan a la eliminación de diecinueve de estos enclaves (degradados) de la ciudad, realojando a sus ocupantes (unas 3.000 familias) en nuevas viviendas, y a su nuevo desarrollo urbanístico, buscando una redistribución social del beneficio de la operación, que dará en conjunto lugar

a nuevos barrios de cuidada factura, integrados con la trama circundante.

Por el contrario, en las *Operaciones Urbanas* se interviene sobre suelo público no ocupado para promover grandes elementos de equipamiento e infraestructura, con el objetivo de constituir núcleos de centralidad generadores de nueva actividad urbana que ejerzan un efecto enriquecedor sobre amplios entornos.

El cuadro 2 resume las principales características de ambos tipos de intervenciones junto a las correspondientes al *programa linkage*.

CUADRO 2. COMPARACION DE LOS CARACTERES BASICOS DEL PROGRAMA LINKAGE, LAS INTERVENCIONES EN LAS BOLSAS DE DETERIORO Y LAS OPERACIONES URBANAS

FACTOR ANALIZADO	BOSTON	MADRID	
	PROGRAMA LINKAGE	BOLSAS DE DETERIORO (1)	OPERACIONES URBANAS (1)
PROPIEDAD INICIAL DEL SUELO	GENERALMENTE MUNICIPAL, ESTATAL O FEDERAL	PRIVADA, SUJETA A EXPROPIACION POR EL AYUNTAMIENTO	PUBLICA Y PRIVADA SUJETA A EXPROPIACION
OBJETIVOS BASICOS	<ul style="list-style-type: none"> ● Conectar el desarrollo de las áreas centrales más favorecidas por el sector inmobiliario con la mejora de los barrios. ● Ampliar la oferta de viviendas para rentas bajas y medias. ● Crear empleos para los residentes de Boston. ● Favorecer las oportunidades de éxito empresarial de las minorías. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Apoyarse en la financiación y capacidad de gestión de la empresa privada para incorporar al mercado una importante superficie de suelo urbanizado, hoy estancado, o reutilizar espacios urbanos y grandes contenedores infraestructurales. ● Realojamiento de inquilinos de viviendas deficientes. ● Renovación urbana de barrios sustituyendo núcleos de edificación existente. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Constitución de polos centralizadores de actividad urbana. ● Creación de nuevos espacios y equipos públicos libres.
ESTRATEGIA	<ul style="list-style-type: none"> ● Tiene un carácter abierto y no se limita a un número concreto de intervenciones preseleccionadas. ● Se vincula el desarrollo de los mejores solares (de públicos P.P.V.B.) del centro con zonas situadas en los barrios. ● Se imponen contribuciones ("cuotas de vinculación") proporcionales a la superficie construida que se canalizan a la construcción de viviendas y al fomento del empleo. ● El desarrollo urbanístico se adjudica mediante concurso a grupos promotores privados cualificados, en los que participan las minorías (en proporción no inferior al 25 %). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Se adjudica a la iniciativa privada mediante concurso el beneficio de la expropiación de núcleos degradados en suelo urbano. ● En contrapartida, el adjudicatario abona al Ayuntamiento una cantidad en metálico proporcional a los resultados económicos y cede una superficie variable de suelo lucrativo. ● La iniciativa privada se hace cargo de la gestión de la expropiación y el Ayuntamiento de la gestión del realojo 	<ul style="list-style-type: none"> ● En principio, nace referida a un número de intervenciones específicas concretadas a priori: 19 bolsas de deterioro y 10 operaciones urbanas. ● El Ayuntamiento vende parcelas sueltas o forma una empresa mixta para el desarrollo global de cada operación con los particulares adjudicatarios de un concurso. ● El adjudicatario adquiere el terreno o terrenos en las condiciones ofertadas en el concurso y promueve la ejecución de la urbanización correspondiente si asume el desarrollo global. ● El adjudicatario cede al Ayuntamiento las obras de urbanización y parcelas destinadas a equipos públicos.
REDACCION DEL PLANEAMIENTO ESPECIFICO	<ul style="list-style-type: none"> ● Corre a cargo de las iniciativas privadas si bien la B. D. A. ejerce un control tutelar para garantizar la calidad de lo proyectado. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Los planes de aplicación (Planes Especiales de Reforma Interior y Planes Parciales) son redactados <i>a priori</i> por el Ayuntamiento y concretan usos y ordenación de volúmenes. ● Los posibles adjudicatarios no participan en este nivel de planeamiento 	<ul style="list-style-type: none"> ● El planeamiento especial o parcial lo redacta el Ayuntamiento. ● El promotor propone la distribución de usos pormenorizados, la ordenación de volúmenes y las arquitecturas.
CONEXION CON PROGRAMAS DE GENERACION DE EMPLEO	<ul style="list-style-type: none"> ● De cada proyecto se genera una contribución reglada al fomento del empleo, que es proporcional al presupuesto de ejecución del proyecto. ● El promotor puede alternativamente proponer un programa específico de formación de empleo. ● Los empleos se orientan a los residentes de Boston, en particular a los más directamente afectados por el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> ● No existe 	<ul style="list-style-type: none"> ● No existe.
NIVEL DE PARTICIPACION DE LA COMUNIDAD AFECTADA EN LOS BENEFICIOS DE DESARROLLO	<ul style="list-style-type: none"> ● El grupo promotor debe integrar empresas cualificadas pertenecientes a las minorías y enraizadas en Boston, que participarán en el proyecto con una cuota mínima del 25 %. ● El 10 ó 20 % (según zonas) de la "cuota de vinculación" se canaliza hacia áreas adyacentes al proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Los propietarios de los terrenos afectados tendrán derecho a participar (en proporción al valor de su propiedad) en el capital de la sociedad concesionaria, si renuncian al realojamiento, con independencia de su vinculación con la actividad de la promoción inmobiliaria. 	<ul style="list-style-type: none"> ● No hay una previsión específica. ● Se entiende que las áreas adyacentes se benefician por el propio contenido urbanístico del proyecto (edificabilidad reducidas, previsión de parques y equipos públicos, creación de centralidades, etcétera).
CRITERIOS ESTABLECIDOS EN LOS CONCURSOS PARA LA SELECCION DEL PROMOTOR CONCESIONARIO	<ol style="list-style-type: none"> 1 Cualificación y composición del equipo total de desarrollo. 2 Solvencia y viabilidad del proyecto. 3 Diseño e impacto ambiental. 4 Incidencia en la economía del barrio y oportunidades generales para las minorías. 	<p>No están claramente expresados. Implicítamente se apuntan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Capacidad financiera, experiencia en promoción urbanística y medios naturales y humanos suficientes. 2 Contrapartidas en metálico y suelo lucrativo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 La proposición económica. 2 El programa de usos propuesto. 3 Diseño de la ordenación urbanística y arquitecturas. 4 Diseño de la promoción inmobiliaria. 5 La capacidad económico financiera y técnica del grupo promotor.

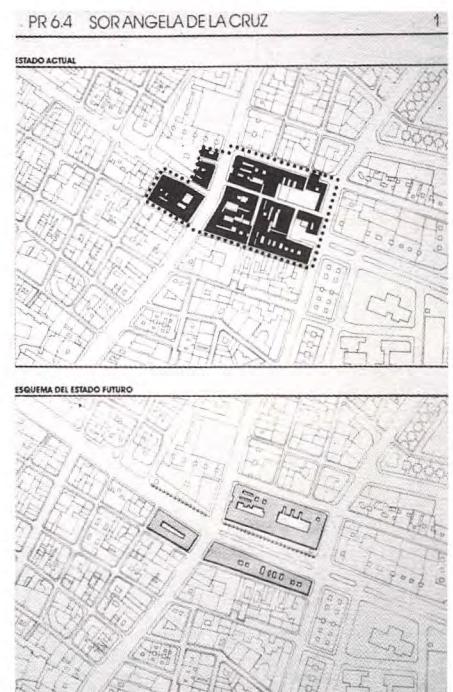
(1) Las características de estos programas son las deducidas del Borrador del Pliego de Condiciones sometido a discusión pública por la Gerencia Municipal de Urbanismo (Bolsas de Deterioro) y Pliego de Condiciones planteado para el desarrollo de una primera operación, Madrid, Campo de las Naciones.



Plano general de situación de las Bosas de Deterioro y las Operaciones Urbanas.



Dos ejemplos de Bolsas de Deterioro: Puente de Vallecas Sur y Sor Ángela de la Cruz. Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo de Madrid.



Del cuadro 2 se deducen ciertas semejanzas que se evidencian por sí mismas. Pero, asimismo, se deduce, a mi juicio, una diferencia sustancial de gran revelancia.

El programa *linkage*, lejos de suponer el retorno al sentimiento antinegocios que predominó en algunas ciudades de los EE.UU. durante los años sesenta, se basa en una aceptación positivista de la dinámica de funcionamiento de la economía de mercado a partir de la cual se trata de potenciar ciertos beneficios sociales concretos, como resultado de proyectos, cuyo contenido y enfoque de promoción define en gran medida la iniciativa privada.

Los fines sociales se establecen, por tanto, de antemano y hay una clara voluntad de orientar los beneficios del desarrollo hacia los residentes más directamente afectados, sean éstos

promotores o simples vecinos, cuyas oportunidades de participación real y con eficacia son grandes.

Los programas para las *Bolsas de Deterioro* y las *Operaciones Urbanas* traslucen un mayor grado de intervención pública, que comienza con una definición previa y detallada del planeamiento. El funcionamiento del mercado se sigue con bastante fidelidad para fijar las contrapartidas económicas, pero se fuerza introduciendo exigencias tales como gestión de la expropiación por la iniciativa privada o integración, como accionistas, en las sociedades promotoras de personas ajenas a esta actividad.

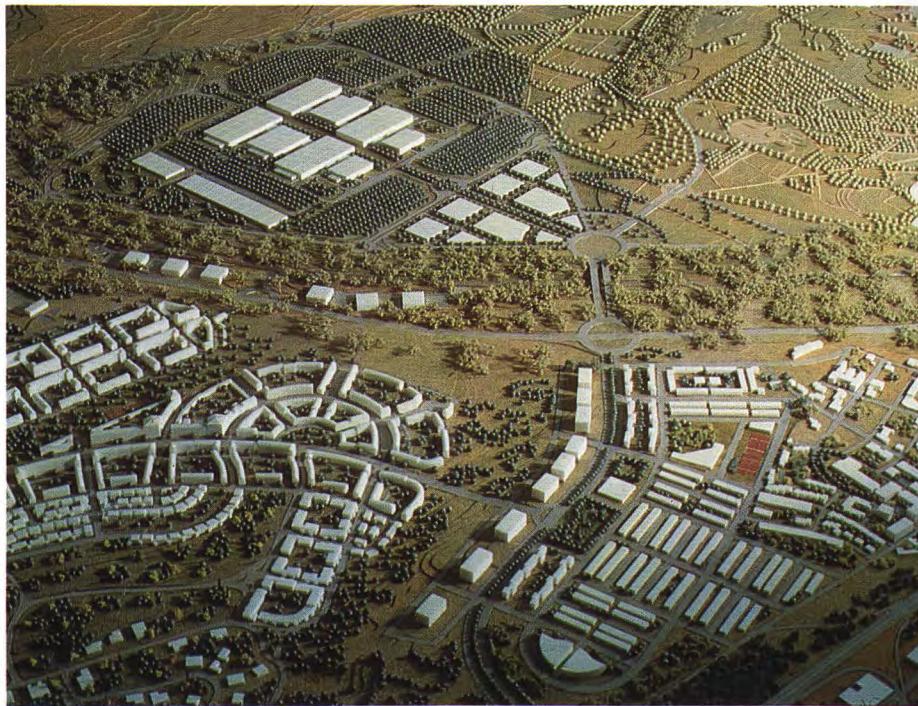
Por otra parte, no hay especial preocupación por que los promotores puedan ser grupos sin ninguna raíz local ni por especificar, aparte de los

realojamiento en las *Bolsas de Deterioro*, los beneficios sociales específicos que resultan del programa, —que en el caso de *linkage*, son contabilizables en empleos creados y viviendas sociales construidas como contraprestación.

Podríamos ampliar la valoración y señalar alguna otra diferencia, pero, seguramente, en vez de dar a entender pronósticos, será mejor dejar esta valoración inconclusa, en espera de conocer de los programas para Madrid lo que ya se conoce en alguna medida del *linkage*: los resultados efectivos de su puesta en práctica.

Abel Enguita Puebla

Arquitecto. Profesor titular de Urbanística de la E.T.S.A.M.



Ejemplo de Operación Urbana, Campo de las Naciones.

NOTAS

(1) Ver Peter Hall: "Las ciudades en Europa", en "Urbanismo COAM" núm. 1. Mayo, 1987.

(2) Boston en la actualidad tiene una población de 660.000 habitantes y su área metropolitana, una extensión de 2.838 km², que acoge a tres millones de habitantes.

(3) En 1984, el valor total de la propiedad inmobiliaria de la ciudad ascendía a 23.600 millones de dólares, pero 12.100 millones estaban exentos de impuestos.

(4) *Parcel to Parcel*. Projet 1, p. 3 BRA, 1986.

(5) *Linkage*, p. 1. Boston Redevelopment Authority. Winter, 1988.

(6) En dicho proyecto se vinculaba el desarrollo de la parcela previamente ocupada por el garaje de Kingston-Bedford con la denominada Parcela 18, situada en el corredor sureste.

(7) *Parcel to Parcel*. Projet 1, p. 5. BRA, 1986

(8) *Ibid.*

(9) En el pleito interpuesto por Bonan y otros contra el Massachusetts General Hospital.

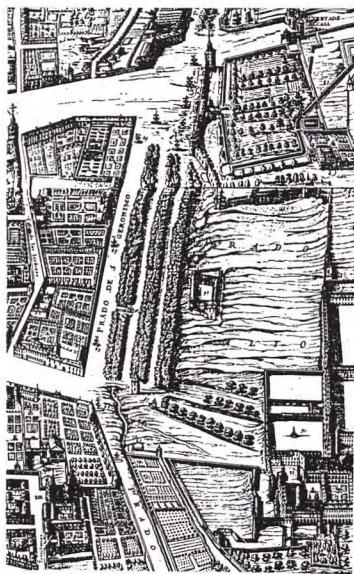
(10) Interesa conocer que en otras ciudades de los EE.UU. como Washington (en 1981) o Nueva York programas de vinculación en cierta forma similares, incluyendo nuevas

exacciones, han sido bloqueados. En otros casos (Seattle o Hardford) la aportación de contribuciones a la constitución de fondos para fines sociales diversos, se ha sustituido por otro tipo de vinculación conocida como "incentive zoning" (zonificación incentivadora). National Journal 26 abril 1986. pp. 993-994.

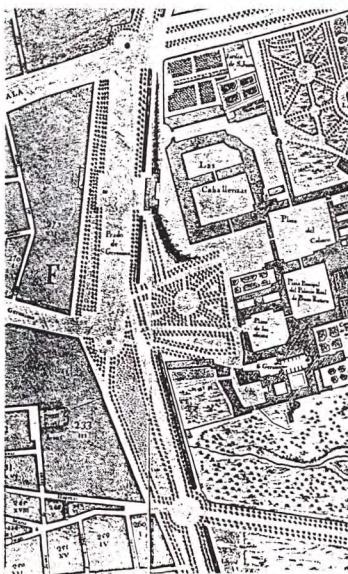
(11) Grupo de Trabajo de la Parcela 18.

(12) El sistema descrito corresponde a las características básicas del regulado específicamente para el Proyecto 1: Parcela 18/ Kingston-Bedford.

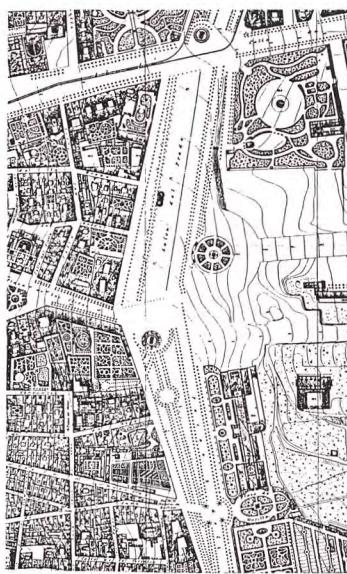
(13) Oficinas de Clase A, según el argot del sector en los EE.UU.



Pedro Texeira, 1656.



Espinosa de los Monteros, 1769.



Ibáñez Ibero, 1872.



Núñez Granés, 1909.

Urbanismo de ideas.

La remodelación de la plaza de Neptuno en el paseo del Prado de Madrid

Carlos Martínez Caro y Ramón Garitano

JUSTIFICACION DIDACTICA

Las ideas que presentamos para la remodelación de la plaza de Neptuno de Madrid, son fruto de un ejercicio académico de Diseño Urbano, planteado a los alumnos de la Escuela de Arquitectura de Pamplona de la Universidad de Navarra, en la asignatura de Prácticas de Urbanismo.

Se trata de una experiencia que está dentro de la tesis general de nuestro Departamento de Urbanismo, a la que hemos denominado "Urbanismo de Ideas". La dinámica creadora de toda actividad urbanística pasa por la generación de alternativas, a veces utópicas, para anticiparse a los problemas futuros. A través de una amplia variedad de propuestas imaginativas sobre la ciudad en que vivimos, es posible mover la actividad de sus hombres para conseguir la transformación urbana. Como ha escrito Alfonso Vegara: "... la magia de la idea, la razón de su fuerza, es precisamente la ilusión que despierta

en la vida de los ciudadanos, haciéndolos críticos con su entorno y valientes hacia el futuro". Sobre esta base, es posible la participación real en la transformación urbana, legitimando las intervenciones a partir de un deseo colectivo, anterior a la solución concreta. Para lograr estos objetivos, se propone esta mecánica participativa, sobre las soluciones alternativas que un centro universitario como el nuestro, está en inmejorables condiciones para producir

LA PLAZA DE NEPTUNO. SU HISTORIA

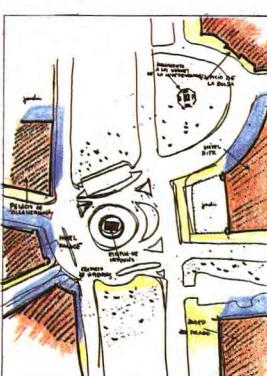
Nos encontramos en un nudo viario de gran trascendencia, dentro de la línea que para Madrid representa su principal eje norte-sur. Geográficamente este eje es el centro del Valle del Arroyo Castellana, del Prado de San Jerónimo y de la vaguada de Atocha. Pero en otros tiempos dicha línea representó un borde o afueras del casco histórico,

lugar ameno de paseo y reposo. A partir de él comenzaban las propiedades reales que para su "Retiro", en Madrid, construyeron y delimitaron nuestros reyes de la Casa de Austria y transformaron los de la dinastía de Borbón, hasta su definitiva instalación en el "nuevo alcázar". Precisamente, el lugar del Prado de los Jerónimos que nos ocupa, fue adquiriendo su configuración como polo o nudo, al corresponderle el papel de punto final de la línea entre los Palacios de Oriente y del Retiro, cuya entrada se localizaba en él.

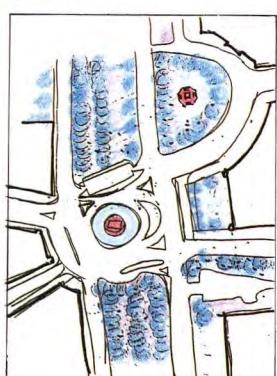
A través de los planos históricos de Madrid podemos seguir las visitudes de trazado de esta plaza. El plano de Texeira (1656) nos manifiesta esta función de atrio o vestíbulo al Palacio del Retiro y al adjunto monasterio de San Jerónimo.

Con el siglo XVIII, la reforma que la Ilustración, de la mano de Carlos III, introduce en muchos puntos de Madrid, diseña la forma de "salón" para este tramo del paseo, basándola en un

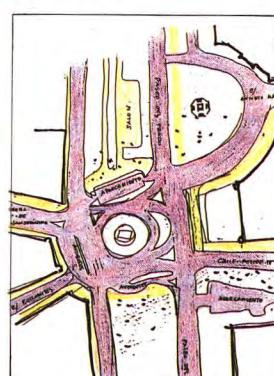
Edificación.



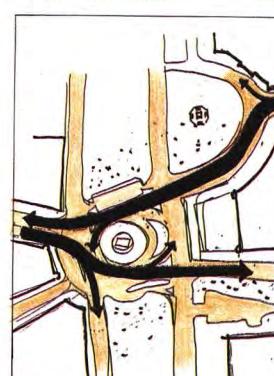
Vegetación.



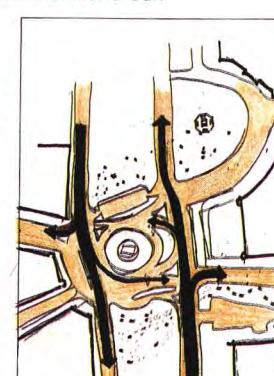
Pavimentación.



Circulación Este-Oeste.



Circulación Norte-Sur.



recorrido que se revuelve en las rotundas de Cibeles y Neptuno, pasando delante de la fuente alargada de Apolo. Los planos de Espinosa de los Monteros (1769) y Tardieu (1788) así lo recogen.

Durante todo el siglo XIX se mantiene, para estas dos plazas, el papel de remate urbano del Salón del Prado. En ellas, el movimiento de cruce se produce por delante de las rotundas en las que sobre un fondo oscuro de vegetación, lucen las claras esculturas de Cibeles y Neptuno. Planos como el de Coello (1848), el del Instituto de Estadística (1870) o el de Ibáñez Ibero (1872) muestran esa disposición. Pero hay que hacer constar que, mientras tanto, otros acontecimientos en sus bordes van transformando las funciones que señalábamos. La construcción del Museo del Prado, la casi desaparición del Palacio del Retiro, la organización de la plaza y monumento de la Lealtad después de la Guerra de la Independencia, la desaparición de los monasterios y huertas de San Jerónimo y de Jesús de Medinaceli (no de las iglesias) durante la desamortización y el trazado, parcelación y edificación del barrio Griego que se extiende entre el Prado y la calle de Alfonso XII, son ese conjunto de vicisitudes que van acompañando a la plaza de Neptuno hacia la problemática actual.

Desde aquella clara intención del diseño de la Ilustración, las transformaciones posteriores de la plaza sólo han pretendido adaptarla a las necesidades del tráfico urbano que interrumpe y mutila la concepción unitaria del Prado. Su función de paseo y reposo, se sustituye por otra, también trascendente a la hora del diseño. Nos referimos a su transformación como eje y zona representativa en la que se sitúan los edificios más importantes de uso oficial (ministerios, bancos), cultural (museos) y turístico (grandes hoteles). Ya el plano de Núñez Granés (1909) los refleja al tiempo que presenta la nueva ubicación de los elementos decorativos (las fuentes), para que sirvan, como en la actualidad, de punto de giro del tráfico rodado en el cruce de las vías este-oeste, con el eje norte-sur.

PROBLEMAS DE DISEÑO

La evolución de la forma de la plaza de Neptuno que hemos esbozado, justifica su consideración como lugar necesitado de rediseño. Pero si añadimos las exigencias y demandas recientes, esta necesidad se nos hace aún más evidente. En forma esquemática quisiéramos apuntar algunas de ellas:

- Desarrollo y mejora del Museo del Prado que extendió sus posibilidades espaciales al antiguo Casón del Retiro y ahora necesita hacerlo al Palacio de Villahermosa, en el que se va a instalar la colección Von Thyssen de pintura.
- Modificación, probablemente subterránea, del cruce del núcleo histórico de Madrid en dirección este-

oeste, desde la plaza de Oriente al paseo del Prado, o desde la Casa de Campo al Retiro.

- Transformación del tráfico privado a transporte público, o de las líneas exteriores a líneas internas, para los puestos de trabajo del centro financiero, burocrático y comercial de Madrid.

- Aproximación y descongestión de la vida parlamentaria de la capital de España al aumentar la importancia y los servicios del Palacio de las Cortes.

Como fondo de esta problemática que ha de transformarse en unos objetivos de diseño, están esas realidades que, hoy por hoy, constituyen elementos urbanos de gran importancia arquitectónica, vegetal o de uso y que han de ser parte de los datos del problema. Relacionamos algunos, por su importancia:

Edificios primarios:

- Museo del Prado.
- Palacio de Villahermosa (anexo del museo).
- Hotel Ritz.
- Hotel Palace.
- Edificio de la Bolsa.
- Iglesia de San Jerónimo
- Palacio del Congreso.

Monumentos:

- Fuente de Neptuno.
- Monumento a los Héroes del Dos de Mayo.
- Acceso al museo y monumento a Goya.

Vegetación urbana:

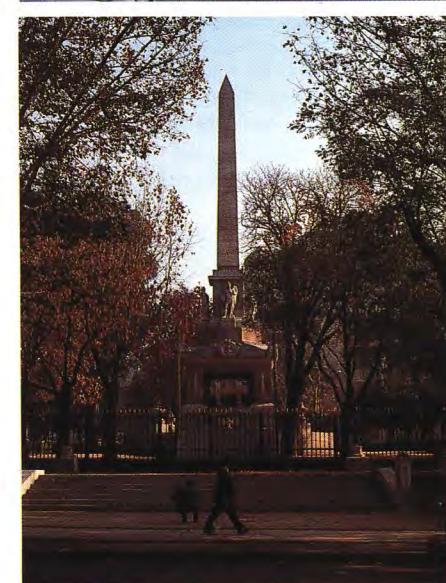
- Estancias del paseo del Prado.
- Alrededores del Museo del Prado.
- Jardines del Ritz
- Jardines del Palacio de Villahermosa.

Ante estos planteamientos y con la reducida información accesible, la respuesta de los alumnos se ha centrado en enfatizar la utilización peatonal, proponiendo la continuidad del Salón del Prado hacia los andenes del museo, a través de la plaza. Se pretende con ello aproximar la fuente a un mundo más amable, sin dejar por eso de ser centro y símbolo, compartido con la circulación rodada.

Es importante recoger también el afán formalizador del espacio como tal, superando el inútil propósito de explotarlo para su ocupación por los vehículos, lo que durante décadas sólo ha conseguido trocearlo en islas, penínsulas, playas y golfos con destino al omnipresente automóvil. El acompañamiento a la forma redonda del monumento, la disposición perimetral de nueva vegetación, los graderíos, setos, y los espacios rehundidos alejados del tráfico, son parte de esos intentos formalizadores. Una selección de las proposiciones presentadas se relaciona a continuación.

Carlos Martínez Caro
Catedrático de Urbanística
de la ETS de Pamplona

Ramón Garitano Garitano
Arquitecto



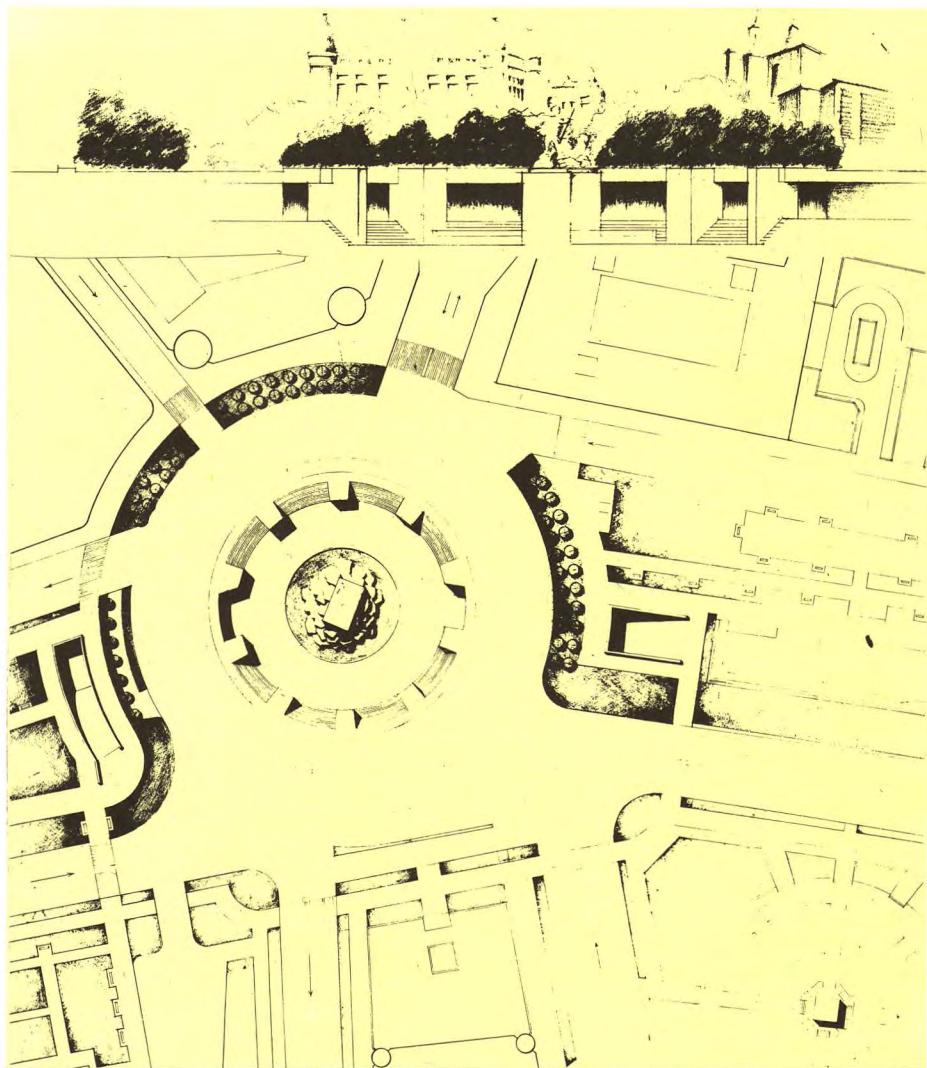
PEDRO M.ª RECARTE GAZTAMBIDE

Es una solución de gran interés formal, desde el punto de vista urbano. Sus elementos tienen la fuerza y escala apropiadas al espacio al que sirven aunque quizás sean excesivos si nos referimos al conjunto escultórico de la fuente.

Propone la continuidad del paseo del Prado con pasos bajo las calzadas del anillo de tráfico. Se accede así a una plaza rehundida en la que la fuente actual se eleva hasta poder ser contemplada por los automovilistas que la circundan. Esta plaza inferior porticada, puede ser utilizada como galería de exposiciones, comunicándose con graderíos, con el plano exterior de la fuente.

En superficie, el anillo circulatorio se pavimenta con adoquín para reducir la velocidad de paso. La forma circular se sirve con una franja arbolada que ayuda a completar el espacio definido por los edificios y a separar peatones y vehículos. Se aumentan y concretan las líneas de movimiento peatonal, cuya continuidad a este nivel, parece de la máxima importancia.

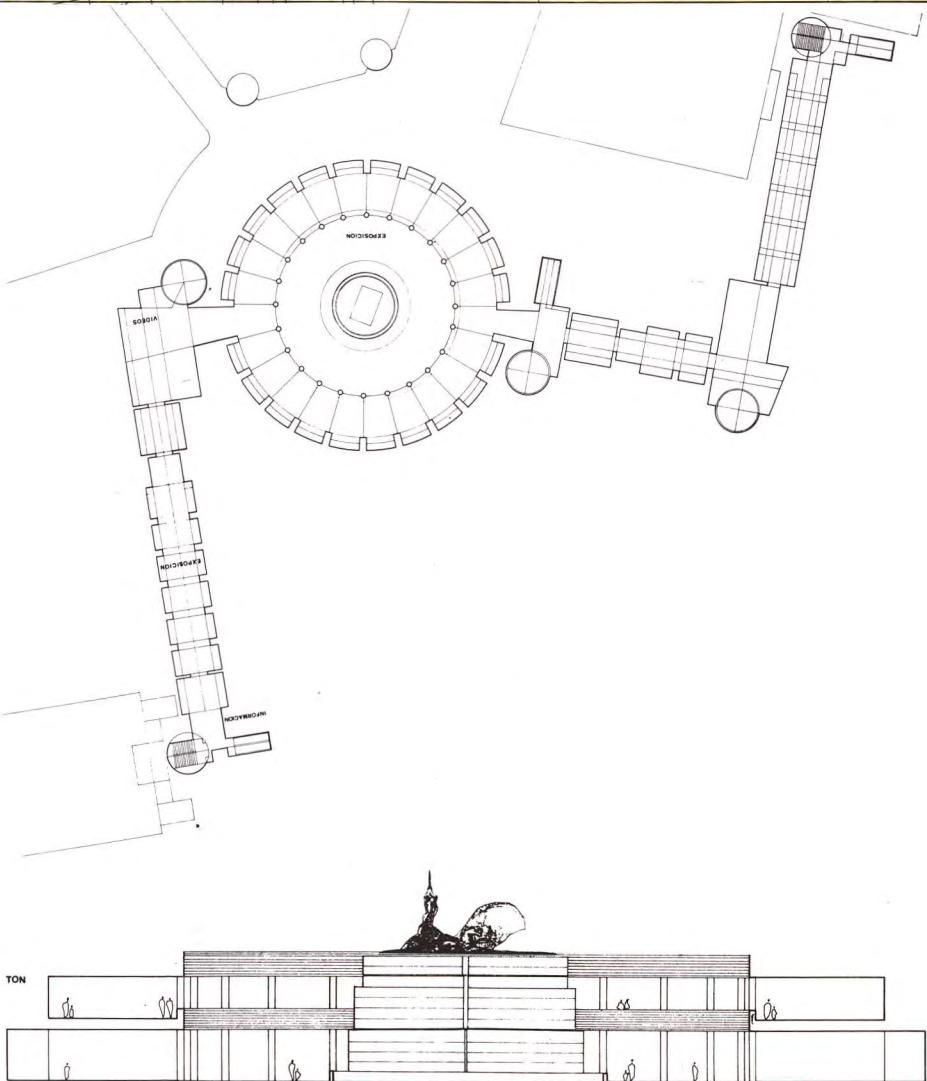
Estas circulaciones peatonales, la perimetral y la transversal rehundida, se consideran solución suficiente para el enlace de los dos edificios del museo.

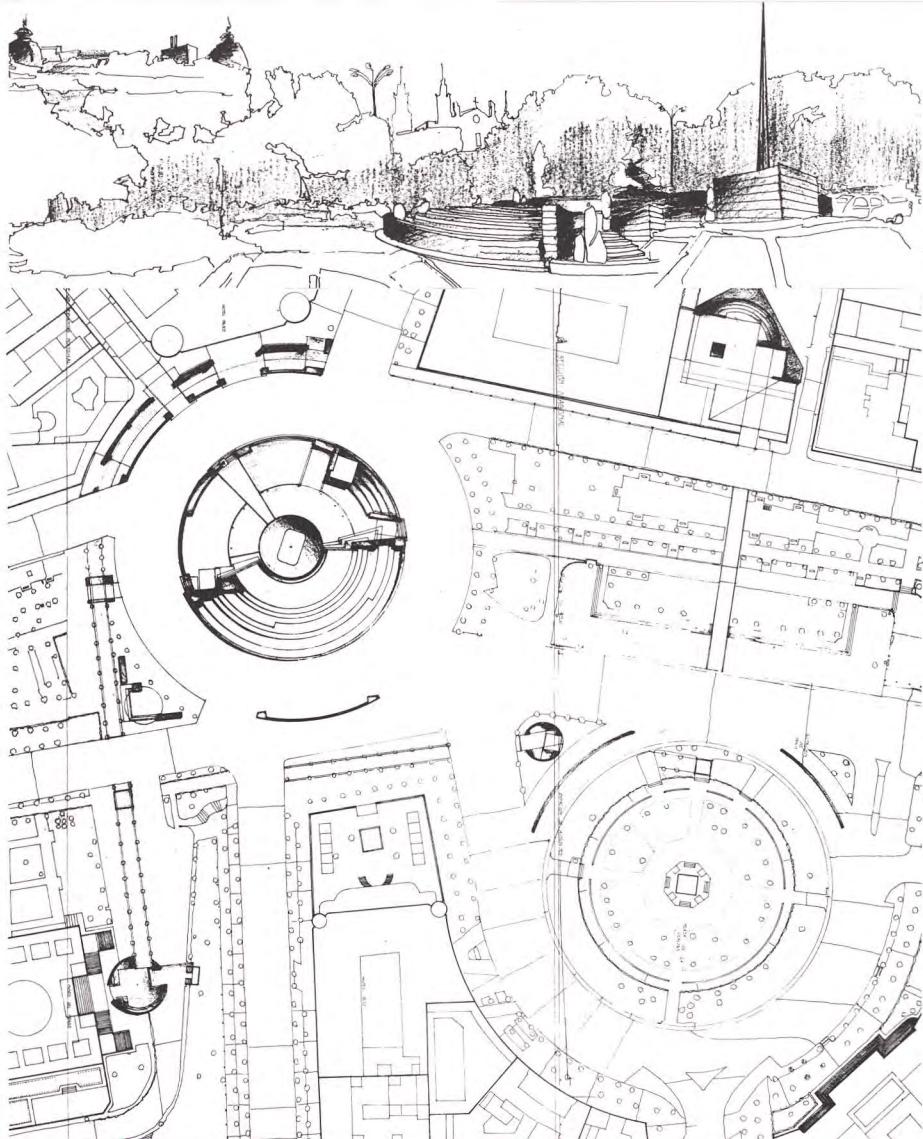


JOSE ANTONIO ALFARO LERA

Plantea una solución decidida, en cuanto al enlace de los dos edificios que constituyen los contenedores principales de las colecciones del Prado, el Museo Villanueva y el Museo Villahermosa. A través de galerías subterráneas de exposiciones y una plaza hundida, pero abierta, quedan conectados con un nuevo recorrido museístico, desde la puerta norte del museo, hasta la entrada del jardín posterior de Villahermosa. Se consigue con ello una ampliación notable de dependencias para las actividades del museo, cuyo contacto con el exterior puede no ser importante.

Como se observa en la sección, en la zona de la plaza se superponen dos niveles bajo rasante, uno de conexión peatonal entre los andenes del paseo del Prado y otro para el enlace del museo.



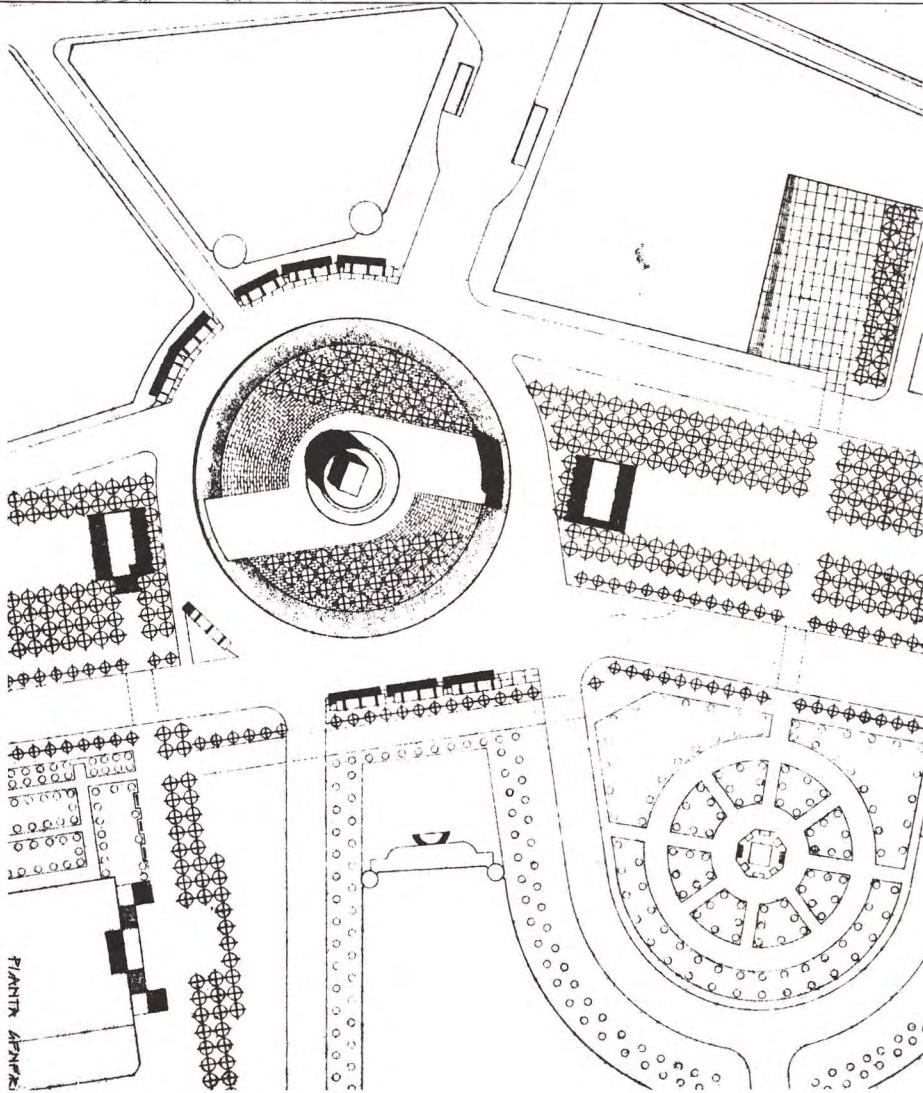


BELEN MENDIZABAL CORTABARRIA

Solución de gran elegancia urbana en su intento de unir tantos elementos simbólicos y representativos en una idea global. Se materializa por un eje que desde la embocadura de la calle Cervantes, peatonalizada, une el centro de la plaza y el monumento de la plaza de la Lealtad, acentuándolo con un mástil, de estructura metálica, en el círculo peatonal central.

La mejora y reutilización de este espacio se consigue elevando el nivel de la plaza alrededor de la fuente, que queda así realizada por el gran efecto vertical que su posición de fondo de vaguada le proporciona.

El enlace entre museos se realiza mediante un corredor muy eficazmente señalizado que cruza ante la fachada del Hotel Palace, con un juego de pavimentos, y elementos aptos para acoger mástiles, lonas o cubiertas para exposiciones al aire libre. Entre las columnas se disponen bancadas abiertas a la contemplación de la plaza y del monumento del Dos de Mayo.



RICARDO GONZALEZ VARA

Antepone su preocupación ambiental, representada por la fuerte continuidad arbórea que pretende dar a las alineaciones del paseo del Prado. Busca dicha continuidad vegetal, a través del elemento central de la plaza, utilizándolo para resolver el ángulo de las alineaciones. Aunque la plaza queda rehundida, se intenta eludir el sentido de subterráneo, dejándola a cielo abierto en toda su extensión. Con ello y la forma de la plantación, se mantiene en el peatón la convicción de que la plaza es un elemento más del propio paseo, como lo fue en otras épocas históricas.

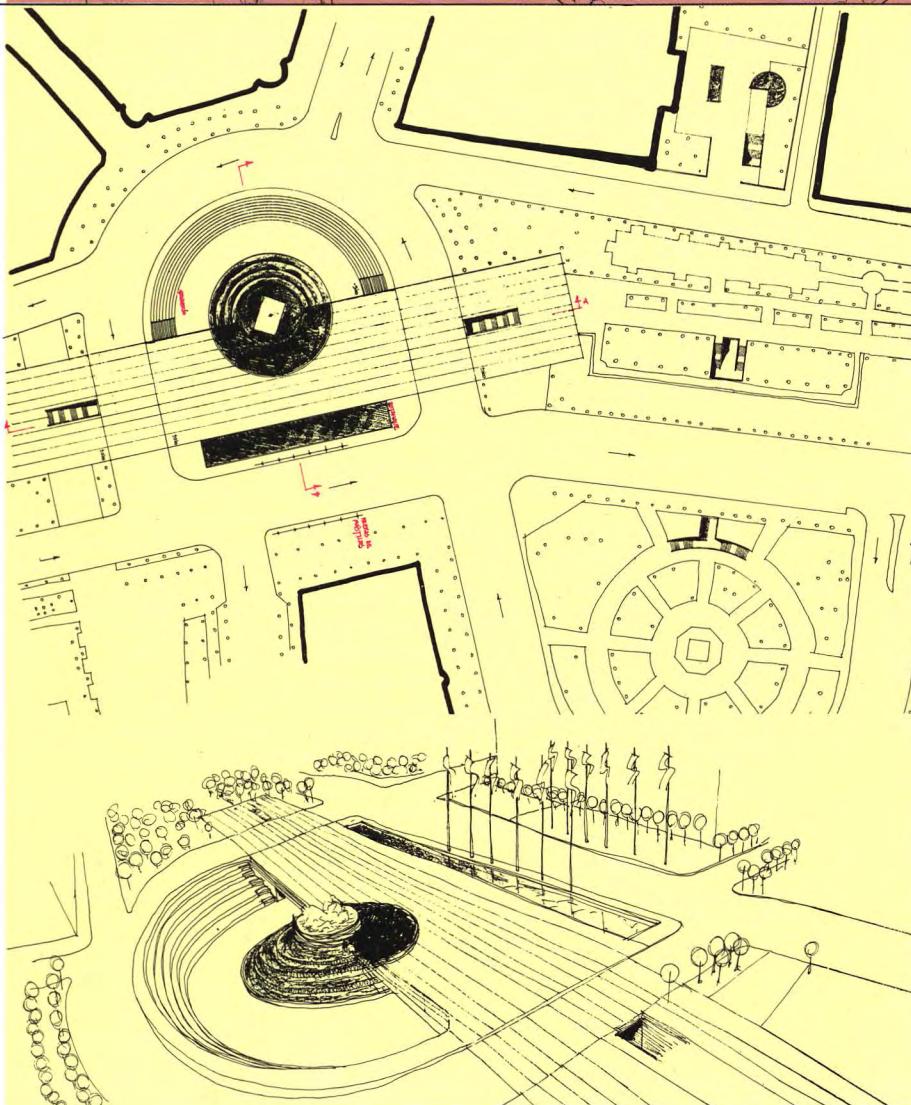
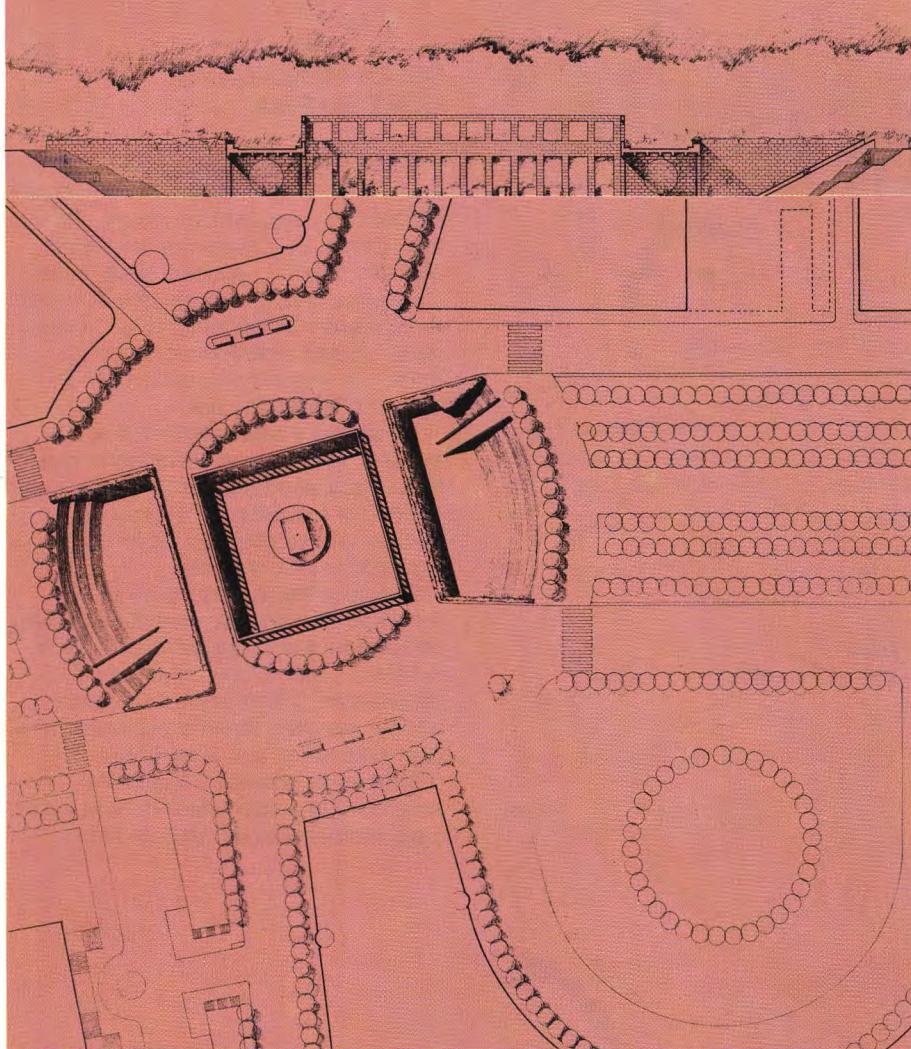
Dentro de esta plaza, el elemento característico de la fuente de Neptuno, se mantiene a la cota del tráfico rodado para no perder su carácter de mito dentro de la ciudad. Al mismo tiempo, desde el recorrido peatonal se contempla el agua descendiendo por las paredes laterales del monumento y remansándose, a la altura del pavimento, en un estanque.

El recorrido entre los museos se dirige a través de la plaza rehundida, revalorizando, como acceso principal del Museo Villahermosa, su jardín posterior que se conecta con el andén del Prado.

ALBERTO MONREAL ALIAGA

Es una solución de gran intencionalidad de diseño, ya que conforma la continuidad formal del paseo del Prado, independizándola del tráfico rodado de cruce, al que, con acierto, se canaliza fuertemente en su paso por el centro de la plaza. En este aspecto parece la reacción lógica a la actual anarquía de dicho cruce.

La macla o superposición del espacio rectangular alargado del salón y el circular del movimiento rodado de giro, tienen aquí una posible solución, en los dos planos (hundido y de rasante) en los que los tráficos se desarrollan. Vegetación y graderíos sirven a la formalización del nudo, aunque las indicaciones arquitectónicas de la definición de la plaza peatonal, parezcan excesivas para la compatibilización de los tráficos que aquí confluyen.



VÍCTOR MANUEL MIER MENDIGUCHÍA

Esta propuesta es una muestra diferente del macla entre la continuidad formal del Salón del Prado que cruza ante la fuente de Neptuno y las formas circulares que impone la circulación. También se propone aquí una plaza peatonal rehundida, pero con un carácter exclusivo de estancia, independiente del cruce peatonal que se hace en superficie y compatible con el tráfico. Para esta difícil empresa, se supone que la amplitud del cruce, su fuerte tensión rectilínea y el tratamiento del pavimento, sirven para esta compatibilización.

Desde otro punto de vista, la solución significa una reconquista del espacio para el peatón, lo que invierte totalmente la situación actual. Como lugar simbólico de encuentro y solar cultural, la forma propuesta se presta a recepciones y actos que pudieran utilizar el espacio de la plaza, en la proximidad de tan altas instituciones y tan lujosas residencias.

Los compromisos del urbanizador

PEDRO SANZ BOIXAREU

LUIS MORELL

LUIS MARIA ENRIQUEZ DE SALAMANCA

FRANCISCO PERALES

RASGOS DOMINANTES EN LA INTERPRETACION HABITUAL

El artículo 53.2 de la Ley del Suelo, al recoger la figura de los "compromisos" a contraer por el urbanizador, en las urbanizaciones de iniciativa particular, constituye, con toda probabilidad, uno de los preceptos más flexibles del Derecho Urbanístico; permite, en efecto, un amplio proceso de creación sobre el sentido de esos compromisos, su alcance, su viabilidad práctica. En el momento presente se aúnan, a este respecto, la ya larga experiencia aplicativa y unas posibilidades recreadoras, al hilo de la legalidad que se van promulgando en las Comunidades Autónomas. La experiencia aplicativa parece que adquiere su unidad conceptual en torno a dos rasgos caracterizadores: el fundamento jurídico y el ámbito de estos "compromisos". La Ley, por de pronto, señalaba con claridad ese fundamento, radicándolo en un auténtico acuerdo de voluntades. Se refiere, en efecto, a los "compromisos que se hubieren de contraer entre el urbanizador y el Ayuntamiento, y entre aquél y los futuros propietarios de solares". Como tal acuerdo, constituye desde luego un título jurídico distinto, adicional, en que encontrar amparo el urbanizador y la Administración urbanística. El propio legislador proporcionaba este trazo cuando (artículo 46.2 del Reglamento de Planeamiento) empuja a las partes a imponer y asumir deberes que estén más allá de "las obligaciones generales impuestas por la Ley". Más aún, el propio artículo 53.2 de la Ley sitúa fuera de los "compromisos" los mecanismos de refuerzo, de aseguramiento de las obligaciones que al urbanizador parece imponer de modo directo —aunque por vía de las determinaciones del Plan Parcial— la Ley. En otros términos: las obligaciones "legales" plasman en las determinaciones del Plan y su cumplimiento se asegura y garantiza al margen de los "compromisos que se hubieren de contraer entre el urbanizador y el Ayuntamiento". La dinámica aplicativa del precepto acabará poniendo en tensión los dos títulos jurídicos y el campo previsto para cada uno de ellos: el acuerdo de voluntades acaba girando sobre el sentido y alcance de las determinaciones del Plan. En unos casos, para hacer más asequible la tarea; en otros, para mutar, precisamente, las primitivas determinaciones. La figura

del convenio urbanístico, tal y como se la ha venido practicando con frecuencia, no supone otra cosa que la inversión de los términos del planteamiento inicial: los "compromisos" entre urbanizador y Administración urbanística constituyen un título jurídico —acuerdo de voluntades— que no se sitúa como adición al título competencial, sino que se le sobrepone y, desde el acuerdo, se estipulan las determinaciones.

Se observa, así, un deslizamiento paulatino de la institución: primero, porque el acuerdo invade innecesariamente el campo propio de la potestad de planeamiento; segundo, porque de ese modo deja sin cubrir la finalidad institucional que le es propia. Esa invasión, se produce, ante todo, porque se entiende que los "compromisos" constituyen una vía idónea para obtener del particular inversiones adicionales no previstas por la Ley, para lograr un plus de cobertura de las necesidades colectivas que no puede alcanzarse con el simple manejo de la Ley; también porque se elude, mediante el acuerdo de voluntades, logrando el consentimiento del promotor afectado, la responsabilidad patrimonial de la Administración urbanística, por aplicación del artículo 87 de la Ley, cuando considere conveniente o necesario aminorar el contenido de las primitivas determinaciones de planeamiento. Quienes entiendan que el urbanismo se configura y lleva a cabo desde actos de autoridad —decisiones unilaterales de la Administración urbanística— contemplan esta práctica como una subversión del imperativo legal. Más aún cuando el convenio se transforma materialmente en un contrato; es decir, cuando los sujetos intervenientes no están sumando esfuerzos que han de ir en la misma dirección, sino intercambiando, en situación de contraposición y reciprocidad, las correspondientes prestaciones. La crítica subirá de punto cuando se advierta que, además, la Administración urbanística está abdicando de algunas de sus potestades —de ejercicio unilateral— al comprometer su ejercicio futuro mediante el acuerdo de voluntades con el particular. Y, en fin, se ha podido observar cómo, precisamente mediante el convenio, se ha ido abordando la reforma del planeamiento aprobado, en vigor, obviando la responsabilidad patrimonial, por cambio de Plan, contenida en el artículo 87.

La evolución se ha encargado de

enmarcar estos hechos en un más amplio horizonte: es que al poder no le basta la emisión de actos de autoridad para el logro de los intereses generales; aquí y allá, sea cual sea la ideología dominante, el poder dialoga y concluye pactos con la "iniciativa particular". Pero, si ello es así, resultará conveniente reexaminar el sentido y alcance de estos "compromisos" entre el urbanizador y la Administración urbanística.

EL SENTIDO Y CONTEXTO PROPIO DE LOS COMPROMISOS

Parece, por consiguiente, que el tema de los compromisos sitúa a la Administración urbanística en la libertad de hacer más exigente para el interés público el contenido de la previsión urbanística, que puede aprovechar la ocasión que le brinda el precepto para realizar una serie de necesidades colectivas. Frecuentemente, por ello, el aseguramiento de una correcta ejecución de las previsiones establecidas queda pendiente de una garantía que, en forma de aval, preste el urbanizador. Se deja, con ello, en una auténtica zona de penumbra uno de los problemas más graves planteados en el desarrollo del urbanismo contemporáneo: el de asegurar la plena ejecución de lo previsto, el dato de que las previsiones se lleven a su final y pueda funcionar correctamente la urbanización creada, que ésta no se quede a la mitad de su realización, sobre todo si al mismo tiempo el urbanizador ha tenido la posibilidad de ir revalorizando o realizando sus propios activos y, en un momento determinado, no le resulta posible o conveniente económicamente la continuación. Es bien sabido que, cuando se trata de la iniciativa particular, la Ley del Suelo no ha clarificado debidamente el instrumental con que pueda contar un Ayuntamiento para hacer efectiva la realización de las previsiones; en su caso, subrogándose incluso en el papel de iniciativa particular o trasladando la titularidad de uno a otro particular.

La verdadera dimensión de los compromisos que el urbanizador adquiere se encuentra si el precepto se sitúa en el contexto que le es propio. En primer lugar, nada abona la tesis, pese a que así lo establezca el Reglamento de Planeamiento, de que los compromisos pueden

llevar al Ayuntamiento más allá de lo que la Ley le permite, en orden a la imposición de determinadas obligaciones al urbanizador. Es, por ejemplo, el propio Reglamento de Planeamiento el que, en su artículo 48.4, otorga el carácter de "mínimos" a las reservas de suelo que señala el artículo 13 de la Ley, en relación con las dotaciones e infraestructuras. De modo que, con la propia legalidad en la mano, un Ayuntamiento puede superar esos mínimos en orden a la satisfacción de las necesidades colectivas que han de plantear la ubicación de una nueva colectividad en el polígono a urbanizar y edificar. El concepto de "obligaciones impuestas por la Ley" es, por consiguiente, extraordinariamente flexible. En la aprobación del plan de iniciativa particular, la Administración urbanística tiene, en la propia Ley, el título jurídico que la respalda sin necesidad de negociar nada con el urbanizador, en orden al establecimiento de mayores reservas de suelo y, por consiguiente, mayor satisfacción de las necesidades colectivas de toda índole. Lo que no puede realizarse, en cambio, es situar en el ámbito de los compromisos todo aquello que carezca de sentido en el entorno y finalidades propias de un Plan Parcial. El Ayuntamiento o, en general, la Administración urbanística puede manejar conceptos jurídicamente indeterminados tan típicos como los de "proporción adecuada", o "proporción mínima", que utiliza el propio artículo 45 del Reglamento de Planeamiento cuando se refiere a reservas de terreno destinadas a espacios públicos de recreo o expansión o a centros culturales y docentes públicos o privados. Más amplia, incluso, es la competencia municipal en lo que se refiere a señalamiento de espacios que se reserven para templos, centros asistenciales y sanitarios y demás servicios de interés público y social. Por consiguiente, no es éste el campo adecuado para la adopción de compromisos con el urbanizador, porque a la Administración urbanística le basta y le sobra emplear la legalidad y, por consiguiente, imponer los estándares urbanísticos adecuados al urbanizador, en el acto de aprobación del Plan.

Pero, si desde esta perspectiva el simple título competencial es bastante a la Administración urbanística, dicho título competencial tiene también sus límites. El ámbito de ejercicio de la potestad municipal está diseñado de acuerdo con la finalidad que cumplen los Planes Parciales. Una y otra vez, el legislador reitera que las dotaciones y equipamientos que incluye un Plan Parcial tienen, ante todo y sobre todo, la finalidad de atender a la población que en ese territorio se instale.

De manera que parece ilegítimo que un Plan Parcial incluya previsiones para la atención de necesidades colectivas distintas de las propias y específicas de la población que en el territorio vaya a asentarse. En fin, un Plan Parcial no puede atender necesidades que quedaron al descubierto en otros polígonos o territorios del propio término municipal. Si así se hace, estaremos ante una auténtica desviación de poder. Por otra parte, la propia Ley, y el Reglamento en sus artículos 45.2 y 49, dejan claro que las previsiones de un Plan Parcial tienen un carácter de complemento de las establecidas en el Plan General. Por ello, no pueden insertarse en un Plan Parcial necesidades colectivas que han quedado desatendidas en el propio Plan General o si, cuando éste ha sido rebasado, aquellas previsiones generales fueron insuficientes. Ni, por supuesto, menoscabarle al urbanizador el aprovechamiento que le otorga el Plan General.

El marco de desenvolvimiento de los compromisos impuestos al urbanizador es, por consiguiente, mucho menor que el que en principio pudiera pensarse. El Ayuntamiento puede, en las determinaciones del propio Plan, hacer uso de su título competencial sin negociar nada con el urbanizador. Por el contrario, y al margen de que pueda incluirse en los compromisos algo que tenga que ver con equipamientos y dotaciones propias de la población que ha de radicarse en el polígono, mucho habría que incluir en el orden al aseguramiento de la ejecución total de las previsiones, por parte del urbanizador, así como al sistema de conservación de la urbanización creada. Es claro que el medio habitual de garantía, el aval prestado por el urbanizador, no tiene, en la práctica, fuerza bastante para el aseguramiento de la transformación adecuada del hábitat. Aquí, el campo de los compromisos puede ser muy amplio y dejar la plena garantía de que la urbanización, acorde con las previsiones establecidas por la Ley, será llevada plenamente a cabo. Los compromisos, en este sentido, deben y pueden hacer frente a la situación de crisis que puede presentarse o al incumplimiento de las obligaciones directamente derivadas de la Ley, recogidas entre las determinaciones del Plan Parcial. La experiencia que se tiene de ejecución del urbanismo, a iniciativa particular, hace ostensible la necesidad de ir desplazando el centro de gravedad de los compromisos hacia las medidas de aseguramiento de la plena eficacia de las determinaciones incluidas en el Plan Parcial. Esto es, se ha puesto todo el énfasis, hasta ahora, en el diseño de un débito u obligación que, casi extra-

legem, al menos más allá de ella, podría asumir el urbanizador, cubriendo, quizá, necesidades colectivas que se aprecian para la colectividad municipal en su conjunto, o superdotando determinados espacios. La clave de los compromisos no reside, sin embargo, en el sentido del débito, en el contenido de las obligaciones que puede asumir el urbanizador —porque para ello basta y sobra manejar la Ley adecuadamente—, sino en afrontar la segunda parte de la obligación: el aseguramiento de su ejecución y el reforzamiento de las responsabilidades que, en el marco de la Ley, asume el urbanizador. Más aún, si se tiene en cuenta que, frecuentemente, en esos compromisos se da una subrogación de los futuros propietarios de solares y edificios. Por consiguiente, el marco de los compromisos debe prever y abarcar, igualmente, este fenómeno sucesorio en la titularidad de unas obligaciones. La terminación de una urbanización plantea, cuando el urbanizador desaparece, problemas prácticamente insolubles al Ayuntamiento o a los vecinos radicados en la zona afectada. Frecuentemente, los vecinos esgrimirán ante el Ayuntamiento las obligaciones que la Ley de Régimen Local les impone, en punto a dotaciones e infraestructuras. El Ayuntamiento puede responder esgrimiendo los compromisos asumidos, en su día por el urbanizador, a su vez trasladados a los nuevos vecinos. En uno y otro caso, se llega a situaciones frecuentemente insolubles o que no son acordes con los objetivos que el legislador se ha propuesto. Parece que, por ello, esos compromisos giren sobre el sentido de la responsabilidad que asume el urbanizador, sobre las garantías que una y otras partes toman para el aseguramiento del cumplimiento de las previsiones, y el traslado de las mismas a los futuros propietarios.

Pedro Sanz-Boixareu

Luis Morell

Luis M. Enríquez de Salamanca

Francisco Perales

Comentarios al número sobre "Urbanismo en áreas turísticas"

Hemos leído con gran interés el número dedicado al Urbanismo en Áreas Turísticas. A nuestro juicio destaca en términos generales la medida y pluralidad de enfoques con que los diversos colaboradores se han enfrentado al análisis de este campo. A menudo, prestigiosos urbanistas han venido disimulando su desconocimiento del problema y la dificultad de trasladar directamente las teorías foráneas con un tratamiento despectivo del problema. La oportunidad del tema con la entrada en vigor de la Ley de Costas y las inducciones que el lector puede generar entre ésta y la Ley de Centros y Zonas añaden interés a este número de la revista.

Sin embargo, tras una leve declaración de intenciones en el editorial sobre el Urbanismo Turístico en Áreas de Montaña, éste no ha recibido, desafortunadamente, más que un tratamiento marginal en alguno de los artículos que componen la revista, que, probablemente, debería precisar en su título "Áreas Turísticas Litorales".

El turismo en áreas de montaña ha sido durante años el "patito feo" de la política turística de la Administración. Dentro del país del "sol y la pandereta" la preocupación por la montaña tampoco ha sido significativa.

Los primeros años setenta y los coletazos del desarrollismo alumbraron algunos puntuales y bizarros debates, en los que predominó la radicalización de posturas entre los especuladores, buscadores con escaso conocimiento del "oro verde" de la montaña y los autotitulados ecológicos de gabinete, unidos en un desprecio olímpico por los problemas auténticos de los habitantes de una montaña en franco proceso de despoblación.

Tras el paréntesis propiciado por la crisis económica y la consiguiente ausencia de inversiones en un sector en el que difícilmente ha sido posible la obtención rápida de beneficios, en contraposición con el litoral, nuevas circunstancias y una diferente actitud social hacia el turismo vuelven a poner de actualidad el urbanismo turístico de la montaña española.

La situación de nuestras regiones de montaña dentro del marco de la Comunidad Económica Europea, la existencia de diversas legislaciones específicas y las diversas iniciativas que en este campo llevan a cabo las administraciones central, autonómica y local, hacen posible y deseable la reapertura del debate sobre el urbanismo turístico de montaña.

Luis F. Gárate
Arquitecto
Justo F. Trapa Isasi
Arquitecto

El medio es el mensaje

"Si el medio es más gráfico resultará con más contenido-mensaje espacial."

La idea del Colegio de editar una revista de urbanismo, me parece oportuna.

El contenido, la temática y la dirección de los números publicados hasta la fecha, me parece excepcional, como corresponde a ese grupo de profesionales que la dirigen.

No obstante, deseo plantear un tema que pienso podría ser tema de un número monográfico, como es "la representación y expresión gráfica urbanística, así como su reproducción en revistas y libros" y que de ese número salieran las bases para la mejora de la revista como medio de comunicación visual.

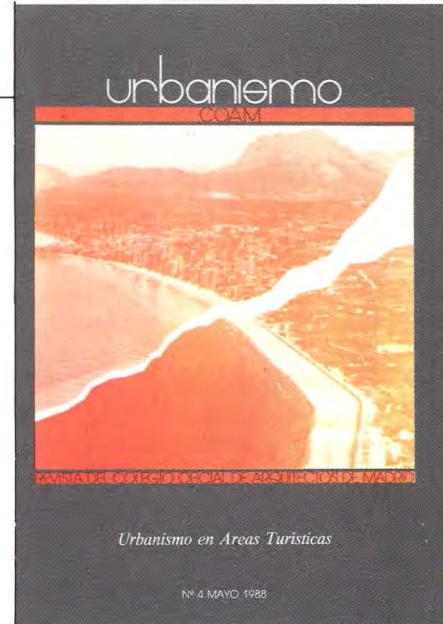
Aquí viene a cuento el encabezamiento de mi comentario: Para mí, el medio es el mensaje y reactualizando la famosa frase de McLuhan, el medio sigue siendo el mensaje.

La revista URBANISMO-COAM como medio de comunicación urbanística, se enfrenta, como el resto de las revistas y libros sobre urbanismo, con la dificultad de su expresión y reproducción; es decir, con la dificultad del medio-revista. Esta dificultad queda plasmada cuando nos encontramos con planos DIN A-1 reproducidos a tamaño "sello", con códigos, índices y memorias casi imposibles de leer, de modo que empiezan a ser utilizadas por algunos compañeros las lupas a lo "Sherlock Holmes" para descifrar a través del cristal de aumento los detalles de los planos-sello. Pero siendo esta baja calidad de expresión gráfica y reproducción de planos en libros y revistas un grave problema en sí mismo, la cuestión es más profunda que la mera dificultad del medio.

El problema estriba en la falta de prioridad en la utilización de la imagen gráfica sobre el texto, tanto para las revistas y libros de urbanismo como para el quehacer del urbanista profesional. Y me temo que en muchos casos, por falta de capacitación para la expresión gráfica.

Vivimos en la era de la imagen y la imagen es el más poderoso medio de comunicación, sobre todo en temas como arquitectura y urbanismo, donde el texto debe ser un apoyo a las imágenes gráficas y no a la inversa.

El urbanista (modelador de espacios) debe plasmar sus propuestas mediante expresiones gráficas, con un mínimo de textos complementarios. Sirvan como ejemplo el conocido libro sobre arquitectura "Complejidad y contradicción en la arquitectura", de R. Venturi, y el tratado de estética urbanística "El Paisaje Urbano", de Gordon Cullen, donde cada texto



está en función de una imagen propuesta, es decir, el texto sigue a la imagen.

También a este respecto, recuerdo los ejercicios de examen, que nos proponía en su cátedra de la E.T.S.A.M. el maestro Rafael Moneo, donde cada cuestión o pregunta era sobre una imagen gráfica y la respuesta podía ser, tanto gráfica como escrita; me parecía muy inteligente esta forma de "dialogar" sobre el espacio, fundamentalmente mediante expresiones gráficas.

Si el medio es más gráfico resultará con más contenido-mensaje espacial.

La abundancia de textos en libros y revistas nos "hablarán" de temas de gestión, de normas, justificaciones, análisis, objetivos, intenciones, etc., pero difícilmente de diseño urbano conectado a posibilidades arquitectónicas, pues el diseño no se escribe, sino, a lo sumo, se proyecta o dibuja.

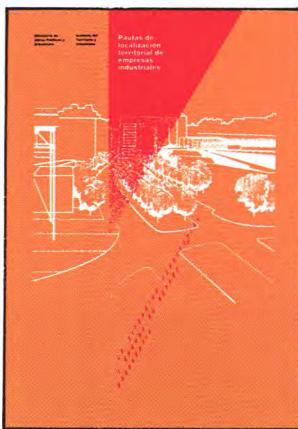
Las administraciones, los órganos de gestión, etc, pasan, son una realidad momentánea, pero las ciudades y su diseño urbano son una realidad perdurable. Y es en función de esta "razón histórica" de la que habló Julián Marías en la presentación de esta revista por lo que reivindico el máximo de expresión gráfica en "documentos" de urbanismo.

Es como si una revista de arquitectura terminase siendo sólo una revista sobre "arquitectura legal" olvidando lo fundamental, que es el diseño arquitectónico.

T. Garnier, Le Corbusier y tantos otros nos han dejado documentos gráficos impresionantes sobre urbanismo, con un manejo excepcional del espacio y de la arquitectura posible. Estos ejemplos aún hacen más ruines esos planos planchados que hoy día tanto se ven, carentes de intención espacial (el espacio no queda ni ligeramente expresado), llenos de tramas de mil colores y formas, acompañados de unos textos justificativos que intentan revitalizar unos planos totalmente muertos.

No se debe quedar, por otro lado, en un "urbanismo sólo dibujado" como se ha llegado a las "arquitecturas llamadas de papel" o "arquitecturas dibujadas", pero, desde luego, un urbanismo más y mejor dibujado es un urbanismo más espacial y mejor.

Sebastián Palacios y Cuenca
Estudiante de Arquitectura



PAUTAS DE LOCALIZACION TERRITORIAL DE EMPRESAS INDUSTRIALES

Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.
 Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.
 Colección: Monografías.
 Formato: 29,5 x 21 cms. 133 págs.

Durante décadas una de las preocupaciones de los expertos en Ciencia Regional y de los responsables de las políticas regional y urbana ha sido tratar de conocer y de intervenir en los procesos de concentración/difusión de la población y de la actividad productiva. Ha corrido mucha tinta sobre esta cuestión, no sólo porque tiene una importancia decisiva en el diseño y ejecución de las políticas urbanísticas, de infraestructuras, de viviendas y de equipamientos colectivos, sino, sobre todo, porque el bienestar de la población se ve afectado directamente por el hecho en sí de la concentración/difusión y por el efecto de las políticas.

¿Cuál es la situación en España en los años ochenta? ¿El sistema industrial continúa siendo concentrado? ¿La urbanización del espacio continúa creciendo? ¿La vivienda y los equipamientos siguen presentando desequilibrios importantes? ¿Cambian, en realidad, los sistemas territoriales y urbanos?

El Instituto del Territorio y Urbanismo acaba de publicar las monografías "Pautas de localización territorial de empresas industriales", "Cambios de la población en el territorio" y "El territorio del consumo colectivo", correspondientes al *Programa de Política Territorial*, que dan respuestas a estas y otras preguntas relacionadas con el tema. Bajo la hipótesis de que el territorio puede entenderse no sólo como soporte de las actividades y relaciones funcionales, sino también como agente de cambio y transformación, que favorece la aparición de soluciones a los problemas espaciales, estos estudios (y el programa en su conjunto) analizan las relaciones entre economía y territorio, precisamente en un período en que la reestructuración productiva y el ajuste espacial han sido particularmente importantes en España.

La monografía **Pautas de localización territorial de empresas industriales** analiza el cambio del modelo de localización, que han seguido las empresas españolas y trata de identificar los factores que explican su comportamiento. Una de las conclusiones relevantes del estudio es que la tendencia a la difusión de la actividad industrial sigue caracterizando a la España de los ochenta, como ya ocurría en los años sesenta y setenta. A principios de la presente década (1981 y 1982) las empresas industriales manifestaban su preferencia por localizar sus plantas en municipios de menos de 50.000 habitantes, si bien las zonas industrializadas y las áreas de difusión, con la excepción del País Vasco y la cornisa cantábrica, son las que despiertan mayor interés entre las empresas.

Pero, en el período de ajuste parece que han perdido importancia algunos factores de localización, que fueron estratégicos en el período anterior, como la proximidad a los mercados de productos y de factores, las ventajas que proporciona la aglomeración industrial, la disponibilidad de infraestructuras, agua y energía, y la dotación y cualificación de la mano de obra. Los empresarios entienden que, en la actualidad, lo más importante es resolver los



CAMBIOS DE LA POBLACION EN EL TERRITORIO

Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.
 Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.
 Colección: Monografías.
 Formato: 29,5 x 21 cms. 151 págs.

problemas inmediatos. Por ello, los factores que han condicionado su decisión de localizar las plantas en emplazamientos concretos han sido, sobre todo, las condiciones urbanísticas del lugar (disponer de espacio suficiente, utilizar un polígono industrial y poder usar un edificio ya construido), las motivaciones económicas (precio del suelo, alquileres, impuestos y ayudas) y la propia comodidad del empresario (la cercanía a su propio domicilio, por ejemplo).

La monografía **Cambios de la población en el territorio** estudia la evolución de los comportamientos más significativos de la población española en el territorio. Además de analizar la dinámica territorial de la población y sus componentes, de sus características estructurales (pirámide de edades, índices de envejecimiento y dependencia) y del mercado de trabajo, presta particular atención a los cambios en la dimensión urbana. El ámbito temporal del estudio se limita al período comprendido entre los censos de 1950 y 1981, pero se realizan proyecciones de las poblaciones nacional, urbana y rural hasta el año 2051 y de las provincias y Comunidades Autónomas para el período 1986-2001.

Entre sus conclusiones figura la de que el proceso de urbanización ha continuado durante los años setenta y principios de los ochenta, aunque ha disminuido su intensidad, y ha sido precisamente en los municipios de 50.000 a 100.000 habitantes, en donde ha aparecido un mayor dinamismo. Se ha producido una reducción pronunciada de la fecundidad y de las migraciones interprovinciales (pero no intraprovinciales) lo que ha detenido el proceso de concentración en las áreas metropolitanas. Finalmente, parece que en los próximos decenios se mantendrá este esquema con un crecimiento de la población urbana, principalmente, en el litoral mediterráneo y en las islas.

La monografía **El territorio del consumo colectivo** hace una reflexión sobre la problemática y las tendencias territoriales de los sectores de vivienda y equipamientos, subrayando la importancia que tienen las Administraciones públicas en su transformación y crecimiento. El trabajo se plantea en el marco de los cambios políticos (creación del Estado de las Autonomías) y económicos (crisis y ajuste productivo) de la última década, que se considera han sido factores condicionantes de la oferta y la demanda de servicios colectivos.

El análisis de la producción de viviendas lleva a los autores del estudio a la conclusión de que el modelo de concentración, característico de la etapa desarrollista de los años sesenta y setenta, se había agotado a finales de la década pasada, dando lugar al surgimiento de un modelo residencial más difuso. Sin duda, en este cambio han influido factores demográficos (como los señalados anteriormente), económicos (caída de la actividad, aumento de la



EL TERRITORIO DEL CONSUMO COLECTIVO

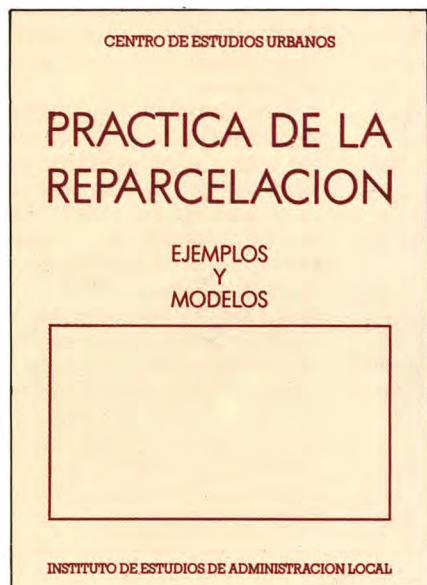
Editorial: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. 1987.
 Autor: Instituto del Territorio y Urbanismo.
 Colección: Monografías.
 Formato: 29,5 x 21 cms. 149 págs.

difusión industrial y de servicios) y sociales (aumento del paro), así como políticos y administrativos.

Por otro lado, al analizar el impacto territorial de la producción pública de equipamientos, se llega a identificar una tendencia, tardía, al aumento y mejora de los equipamientos públicos. Aunque las comunidades autónomas y el Estado, salvo excepciones, no hayan tenido una política territorial o hayan fracasado al llevarla a cabo, en los años ochenta se advierte una cierta reducción de las desigualdades territoriales de equipamiento debido, principalmente, a los esfuerzos de la gestión autonómica.

Los tres estudios del Instituto del Territorio y Urbanismo abundan, pues, en la idea de que los fenómenos territoriales de la última década apuntan en la dirección de que las tendencias difusoras tienden a ser más potentes que las concentradoras. Pero, no parece que las transformaciones surgidas desde mediados de los años setenta vayan a ser definitivas, puesto que la geografía de la producción y el sistema de ciudades sufrirán cambios, tal vez, profundos, como consecuencia de la creación del Mercado Único a partir de 1992. Por ello, sería de interés profundizar en las cuestiones planteadas en el Programa de Política Territorial del ITUR desde una perspectiva europea y a largo plazo.

ANTONIO VAZQUEZ BARQUERO
Departamento de Economía Aplicada de la UAM



PRACTICA DE LA REPARCELACION EJEMPLOS Y MODELOS

Editorial: Centro de Estudios Urbanos. Instituto de Estudios de Administración Local. 1987.

Autores: Javier García-Bellido. Ricardo Santos Díez. Joaquín Jalvo Mínguez.

Formato: 30 x 22 cms., 518 págs.

El Instituto de Estudios de Administración Local ha publicado un libro llamado a ocupar un lugar destacado en la bibliografía urbanística. En su área, este libro, titulado **Práctica de la Reparcelación**, es un texto único, de un valor práctico indiscutible.

Sus autores son dos arquitectos, Javier García-Bellido y Joaquín Jalvo Mínguez, y un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y licenciado en derecho, Ricardo Santos Díez. El trabajo se ha realizado al calor del Centro de Estudios Urbanos, del IEAL, y ha contado con los apoyos de expertos y de colaboradores de dicha institución, cuyo conocimiento del régimen local se manifiesta en el abundante material administrativo que ofrece en forma de modelos de acuerdos, propuestas, informes que, sin duda, serán de gran ayuda a los funcionarios municipales y, en general, a los profesionales.

García-Bellido, a quien corresponde la iniciativa del proyecto, ha aportado su probada experiencia en trabajos de planeamiento y de gestión urbanística, conocidos con la formulación de las reparticiones discontinuas en suelo urbano bajo la denominación de transferencias de aprovechamiento urbanístico. Ricardo Santos se había enfrentado ya al estudio de la gestión urbanística en su libro "El aprovechamiento medio como instrumento de gestión urbanística", obra pionera en el análisis y exposición de esta institución. Joaquín Jalvo es un arquitecto y técnico urbanista bien conocedor de la Administración Municipal, incorporado a las tareas del CEUR. Los tres han constituido el equipo que ha hecho posible la publicación de la obra que comentamos.

Esta obra, bien presentada, es un trabajo complejo, pero está construido siguiendo un método lógico simple que facilita su comprensión y utilización. Un prólogo inicial pone al lector en situación y le advierte de que se va a encontrar con opiniones que no siempre responden a la interpretación "ortodoxa" de la ley. Hay el anuncio de una novedad importante, un programa de ordenador que "suple el fárrago de operaciones manuales". Será una aportación de gran interés, bastante más eficaz que las tímidas propuestas que, en otro lugar del libro, se formulan para reducir los plazos de las diversas etapas de la gestión urbanística. En la línea de simplificación de la compleja variedad del contenido del trabajo, que aborda la repartición en todas sus modalidades, se encuentra el acierto de utilizar un ejemplo "básico o tipo", que se adapta a las distintas alternativas.

La obra se distribuye en cinco capítulos, un apéndice bibliográfico y once anexos que contienen todas las variedades de la repartición, comenzando por la delimitación de la unidad de repartición y finalizando con la jurisprudencia sobre la repartición desde 1981 a 1986. El capítulo primero, que está precedido por unas instrucciones generales de uso que facilitan la comprensión y utilización del libro, contiene un estudio de la repartición en la gestión urbanística. En él se hace una referencia a las diversas formas de actuación según la legislación urbanística, destacando dos ideas que ya se han puesto de relieve en algunos trabajos.

Estas ideas son, que la ejecución no se agota en los "sistemas" y que la repartición es una técnica distributiva de los beneficios y cargas de la ordenación, no necesariamente unida a la ejecución de obras de urbanización. El capítulo segundo se dedica a estudiar el expediente repartitorio en general y atendiendo a sus modalidades.

Los capítulos tercero y cuarto se centran en el análisis descriptivo del Proyecto de Repartición en supuestos generales y especiales, respectivamente. Como decía anteriormente, se utiliza un ejemplo tipo que se adapta al suelo urbano y al suelo urbanizable. El contenido del Proyecto se expresa en los distintos documentos que lo componen (memoria, planos, fichas, etc.), facilitando unos modelos de suma utilidad. En el capítulo cuarto se contemplan la repartición voluntaria en unidad discontinua, mediante el método de las transferencias de aprovechamiento urbanístico, la repartición simplemente económica y la normalización de fincas. Los ejemplos están desarrollados en los correspondientes anexos.

Por último, en el capítulo quinto están los cronogramas de los diversos procedimientos, con duraciones estimadas y "optimistas" entre 1,7 y 0,8 años, para el procedimiento general y para la repartición económica, respectivamente. Se concluye el capítulo con unas ideas para una posible reducción del procedimiento repartitorio.

A través de las líneas anteriores se ha destacado la importancia y la calidad del libro. Su contenido, de amplia base teórica y concretas formulaciones prácticas, resume descriptivamente el proyecto de repartición en sus distintas modalidades, enseñando que, pese a sus dificultades prácticas, es una operación realizable. La aportación documental, de carácter técnico y administrativo, convierte al libro en un instrumento auxiliar extraordinariamente útil.

No obstante, me parece obligado advertir al posible lector que algunas de las fórmulas y soluciones que se proponen, especialmente, en relación con el aprovechamiento tipo, con la generalización de la repartición discontinua o con la exclusión nominalista de las situaciones de fuera de ordenación, ofrecen riesgos desde la perspectiva del principio de legalidad, porque parece haber primado una interpretación de la norma excesivamente voluntarista.

FRANCISCO PERALES MADUEÑO
Abogado



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO Y CATÁLOGO DE LA PROVINCIA DE SEVILLA.

TEXTO REFUNDIDO

Editorial: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla, 1988.

Autor: Dirección General de Urbanismo.

Formato: 29,5 x 20,5 cms. 380 págs.

La Junta de Andalucía continúa con su programa editorial a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes esta vez, con la divulgación para el público en general de documentos de planeamiento, que en otro caso serían de carácter restringido. Con la publicación del Texto Refundido del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de ámbito provincial estamos ante un trabajo desarrollado durante cuatro años, justificado por el alcance regional del programa, la metodología adoptada y el énfasis puesto en los procesos de participación social e institucional.

La publicación expone el Plan Especial dividido en las siguientes partes:

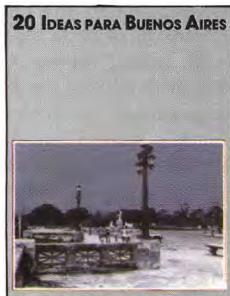
Introducción, Memoria Informativa, Memoria Justificativa, Memoria de Ordenación, Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos y Apéndice: Resultados de la Participación Pública.

En la Introducción se describen los objetivos y contenido del Plan, su formulación y tramitación, así como la metodología empleada. La Memoria Informativa describe las características básicas del territorio donde se relacionan diagnósticos sectoriales y territoriales.

La Memoria Justificativa describe la conveniencia y oportunidad del Plan, sus alcances y efectos, así como los objetivos y justificaciones de sus determinaciones.

En la Memoria de Ordenación se describen las normas de protección y se incluyen el Programa de Actuación y el Estudio Económico Financiero. Termina la publicación incluyendo el Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos con amplia descripción de Fichas de Síntesis, con planos informativos a escala 1:50.000 de la zona a proteger.

Como apéndice aparecen los resultados de la participación pública llevada a lo largo de la elaboración del Plan Especial.



20 IDEAS PARA BUENOS AIRES

Editorial: Comunidad de Madrid. Municipalidad de Buenos Aires. Madrid, 1988.

Formato: 29,5 x 23,5. 79 págs.

Esta iniciativa editorial recoge los trabajos seleccionados en el concurso "20 Ideas para Buenos Aires" convocado en 1986 por la Municipalidad de la capital argentina en colaboración con la Comunidad de Madrid. Este concurso, cuya exposición también se hizo en Madrid, tuvo un gran éxito, ya que ciento veinte equipos, integrados por casi cuatrocientos profesionales, presentaron trabajos de un alto nivel, que hicieron difícil la tarea del jurado.

La entusiasta respuesta de arquitectos y urbanistas reveló una primera aceptación del reto que significa repensar la ciudad, sus lugares y su ambiente arquitectónico, siendo el paso siguiente la actual puesta en marcha y desarrollo de alguno de estos proyectos.

Las áreas para las que se presentaron "ideas" son: Barracas, Boca, Ensanche Área Central (EAC), Mataderos, Agronomía, Liniers, Parque Almirante Brown, Terrenos

EX AU3 y algunos otros nudos o enclaves, todas ellas con la característica común de una falta de estructuración urbano-arquitectónica.

El volumen que empieza con la evolución urbanística de la ciudad de Buenos Aires y los planes experimentados desde 1923 y unas hipótesis básicas para una estrategia proyectual, recoge, en síntesis, estos trabajos de aproximación seleccionados, con sus correspondientes ilustraciones gráficas (planos y fotos) que permiten captar la esencia de las intervenciones propuestas.

En definitiva, resulta una buena muestra de cómo se puede —y debe— iniciar un debate público con participación profesional y vecinal, en busca del desarrollo urbanístico de una gran ciudad (en este caso, de doce millones de habitantes) basado en la recuperación de la identidad urbana y la reconstrucción del paisaje.



HISTORIA URBANA DE IBEROAMÉRICA

Tomo I. La ciudad iberoamericana hasta 1573.

Editorial: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, 1987.

Autores: Francisco Solano, Salvador Bernabéu, Alvaro Gómez-Ferrer, Ramón Gutiérrez, Jorge E. Hardoy, Alfonso Jiménez, Carlos Malamud, Juan A. Tineo, Pedro Vives.

Formato: 29,5 x 23 cms. 355 págs.

La historia urbana de Iberoamérica podría ofrecer dos grandes capítulos, los que corresponden al tiempo colonial y al tiempo contemporáneo, que, a su vez, se divide en cinco partes a las que corresponderá un volumen:

- El mundo hispanoamericano hasta 1573.
- El tiempo barroco.
- La ciudad neoclásica.
- La ciudad republicana.
- El núcleo urbano contemporáneo.

Tomo I: La ciudad iberoamericana hasta 1573

Este tomo, como arriba queda indicado, aparece como el primero de un total de cinco. La fecha de 1573 representa un hito en el proceso urbano: Felipe II suscribe unas ordenanzas de edificación con orientaciones urbanísticas por las que se regirán los núcleos urbanos de los tiempos siguientes. Representa el final del período de descubrimiento y conquista y el inicio de una fase de ocupación y colonización sistemática del territorio.

El ámbito cronológico se encuentra precisado entre el pasado más remoto y 1573,

y está resuelto en tres perspectivas: el mundo medieval español, la panorámica de las culturas aborígenes de América y el fenómeno fundacional español que se inicia en 1492.

Las ciudades tienen desde el principio rasgos físicos idénticos, un trazado reticular, pero al tiempo se inicia un despegue singular que derivará en diferencias regionales, provisionales y, con el tiempo, nacionales. Factor primordial de la ciudad es la Plaza Mayor, centro político y de convivencia, reflejo del quehacer cotidiano y del nivel de esa ciudad diversa en cuanto a recursos agrícolas, ganaderos o mineros de sus entornos.

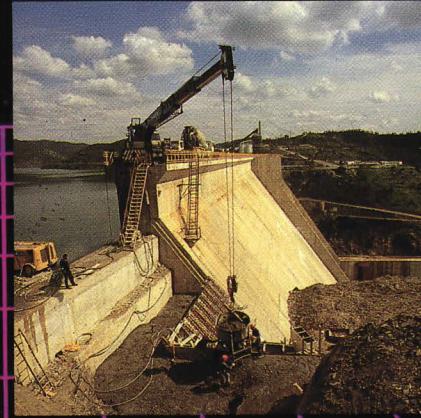
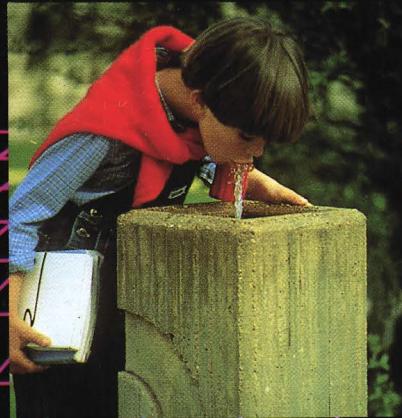
La transformación es sufrida también, desde 1492, por el mundo aborigen, en cuanto a sus creencias culturales y a su forma de vida: para él se inventó el "pueblo de indios", una aldea hecha según el modelo de damero, con una amplia área territorial donde conviven cuatrocientas familias.

La publicación contiene un material gráfico de gran calidad (ilustraciones, mapas y gráficos) que acompañan a los textos realizados por especialistas hispanoamericanos y españoles.

CEMENTO

La industria cementera española, con una avanzada tecnología a nivel de los principales productores mundiales, se encuentra actualmente en el segundo lugar de Europa y el séptimo en el mundo.

Desde su fundación en 1901, el Grupo ASLAND, con una capacidad de producción de 5.500.000 Tm., ocupa el primer lugar de esta industria en España, transmitiendo su tecnología y experiencia a industriales de todo el mundo en operaciones de asistencia técnica.



ASLAND

Sociedad Anónima

Orense, 81 - 28020 Madrid - España - Tel.: 455 11 74 - Telex: 22705 - Fax: 2790525



CENTRO HISTORICO



SURPOSA

SOCIEDAD URBANISTICA DE REHABILITACION DE PORTUGALETE, S. A.

PLAZA DEL SOLAR, S/N. TELEFONO: (94) 496 32 11

48920 PORTUGALETE (VIZCAYA)

Extradition
EZ

Láminas de betún elastómero **POLYDAN:**

¡Sobresaliente!

En IMPERMEABILIZACION no se conforma usted con el aprobado.

Cuando los fallos de estanqueidad puedan arruinar su obra, no cabe aceptar medianías.

A la hora del proyecto, en la contratación y en la puesta en obra, sea exigente.

No se quede donde los demás.

Póngase en manos de un producto que sea definitivo.

Exija láminas de betún elastómero POLYDAN.

Por su elasticidad, su durabilidad y resistencia al envejecimiento y a los cambios de temperatura, han merecido un SOBRESALIENTE.

Láminas impermeabilizantes fuertemente armadas con fieltro de poliéster de alta resistencia.

Con láminas POLYDAN, su impermeabilización, ¡Sobresaliente!

Factoría y Servicios Generales
Ctra. de Irún Km. 18,700 -
28700 San Sebastián de los Reyes (MADRID)
Tel. 652 56 00 - Telex 22869-45920

danosa
IMPERMEABILIZANTES

Tenga
su vivienda en cuenta...
...y desgrávese
ya.

Con la Cuenta Vivienda de Caja Postal, Vd. ahorra, cómodamente para su vivienda, mientras tanto su dinero renta un buen interés... y, además obtiene la máxima desgravación fiscal con arreglo a las disposiciones vigentes. En un plazo de hasta cuatro años Vd. tiene la posibilidad de...

...reunir el dinero para adquirir su nueva vivienda, o para rehabilitar la actual.

...Y la Caja Postal completa su presupuesto mediante préstamo automático que puede llegar al 80% del valor de tasación.

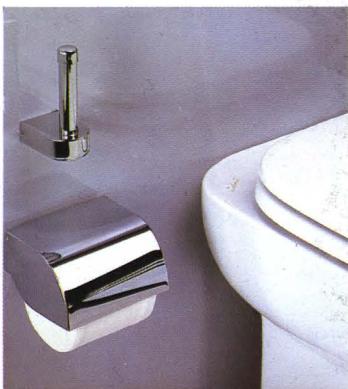


Caja Postal

SERIE HOTELERIE

inda

*los
cromados
especiales*



Solicite información a:

Inda España, S. A.
Azufre, s/n. Tel. (91) 656 64 30
Torrejón de Ardoz. 28850 Madrid

Bel Aqua, S. A.
Avda. Cervantes, s/n. Polígono Azbarren
Tels. (94) 449 52 00-449 51 54
48970 Basauri. Vizcaya

Cymsa
París, 127. Tel. (93) 322 32 11
08036 Barcelona

DEMOSTRACIÓN GRÁFICA DE CÓMO LOS ASCENSORES OTIS VISTEN A UN EDIFICIO

NUESTROS ASCENSORES EXTERIORES, PANORÁMICOS, VISTEN ASÍ A LOS EDIFICIOS. ABRIENDO NUEVAS OPORTUNIDADES ESTÉTICAS A NUESTROS ARQUITECTOS, ADEMÁS DE APORTAR UN INTERESANTE AHORRO DE ESPACIO Y OFRECER LA POSIBILIDAD DE CONTEMPLAR PANORÁMAS A LOS USUARIOS DE OTRO MODO NO PERCEPTIBLES. NUESTROS ASCENSORES NO SE PARAN EN EL TIEMPO. SIGUEN SUBIENDO EN ESTÉTICA, TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD.

ZARDOYA
OTIS

Plaza del Liceo, 3. 28043 MADRID

Los primeros del mundo,
y subiendo.



TEJAS CERAMICAS



OFICINAS CENTRALES :

ALICANTE
Plaza de España, 5
Tf. (96) 520 12 00
Teléx: 66227 BJAL E

FABRICAS:

MADRID. Torrejón de Ardoz
Avenida de la Constitución, 1
Tf. (91) 675 13 34-675 01 67
Télex: 45384 FRBM E

VALENCIA (TYLMESA). Lliria
Ctra. de Lliria a Pedralba, Km. 3,2
Tf. (96) 278 07 62

ALICANTE
Ctra. de Ocaña, Km. 2
Tf. (96) 528 50 33-528 52 76



COLABORACIONES

Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista Urbanismo-COAM constituya un vehículo de difusión de la actividad urbanística del arquitecto, así como un instrumento de participación de la sociedad en general en las cuestiones urbanísticas tratadas, se establece el siguiente cuadro para la publicación de artículos, planes y proyectos. Las personas interesadas en la publicación de trabajos sobre cuestiones urbanísticas (artículos, planes o proyectos) en la Revista Urbanismo-COAM, remitirán previamente a la Redacción, debidamente cumplimentadas, las fichas habilitadas al efecto (una por trabajo). Dependiendo del contenido temático elegido para cada número, la Redacción de la Revista hará, a partir de las fichas disponibles, una primera selección de trabajos de posible publicación y solicitará directamente de sus autores el envío de los mismos. Examinados directamente los trabajos inicialmente solicitados, el equipo director realizará una selección final, de acuerdo exclusivamente con criterios de calidad e interés del trabajo, en relación con el contenido específico del número.

Los lectores que deseen aportar su opinión sobre el contenido de cada número publicado o alguno de sus artículos, podrán hacerlo dentro de la sección "Punto de vista", remitiendo directamente a la Redacción sus comentarios.

SUSCRIPCIONES

Deseo suscribirme a la revista COAM por el período de 1988.
CUOTA DE SUSCRIPCION (núms. 4-5-6): 4.500 Ptas., IVA incluido.
EJEMPLARES ATRASADOS (núms. 1-2-3): 1.500 Ptas./ejemplar, IVA incluido.

Forma de pago:
 Cheque nominativo adjunto a COAM-REVISTA URBANISMO
 GIRO POSTAL A NUESTRAS OFICINAS

SUBSCRIPTION ORDER

Please subscribe me on receipt of this order for a period of:
 ONE YEAR (3 issues-subscription) price 6.000 Ptas.

I'm including my cheque/postal order payable to COAM-REVISTA URBANISMO
Urbanismo

COAM

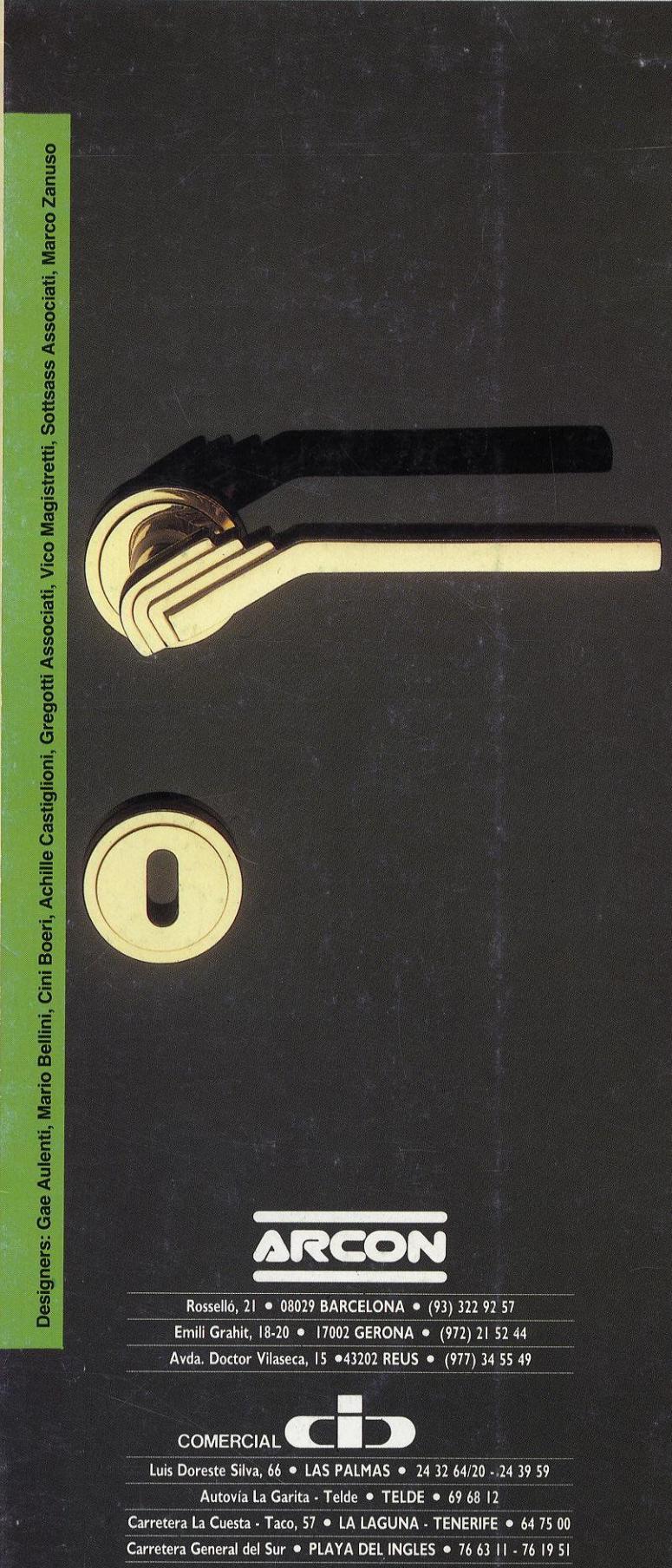


Quattro S: Design Sottsass Associati

Otto G: Design Gregotti Associati

SUSCRIPCIONES

COLABORACIONES



Designers: Gae Aulenti, Mario Bellini, Cini Boeri, Achille Castiglioni, Gregotti Associati, Vico Magistretti, Sottsass Associati, Marco Zanuso

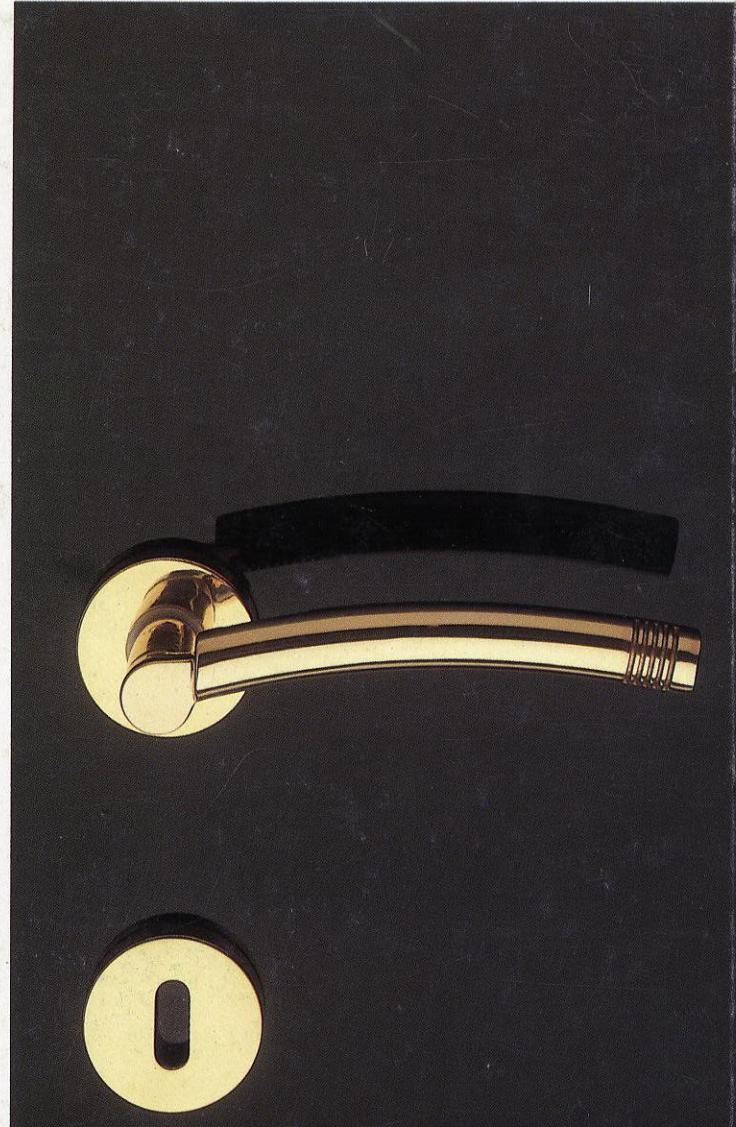
ARCON

Rosselló, 21 • 08029 BARCELONA • (93) 322 92 57
Emili Grahit, 18-20 • 17002 GERONA • (972) 21 52 44
Avda. Doctor Vilaseca, 15 • 43202 REUS • (977) 34 55 49

COMERCIAL CID

Luis Doreste Silva, 66 • LAS PALMAS • 24 32 64/20 - 24 39 59
Autovía La Garita - Telde • TELDE • 69 68 12
Carretera La Cuesta - Taco, 57 • LA LAGUNA - TENERIFE • 64 75 00
Carretera General del Sur • PLAYA DEL INGLES • 76 63 11 - 76 19 51

Le maniglie **Valli&Colombo**



•EL PICAPORTE•

Paseo de la Habana, 33 • 28036 MADRID • (91) 457 38 27
Mercado Puerta de Toledo. Local 4325 • 28005 MADRID
Real Alta, 7 • 28220 MAJADAHONDA (Madrid) • (91) 638 89 98
Avda. Extremadura, 1 • 06001 MERIDA • (924) 31 97 07
Plaza Romea, 6 • 30001 MURCIA • (968) 21 62 04
(SIDESE) Curros Enríquez, 41-Bajo • 32003 ORENSE • (988) 23 05 93
(LARES) Pascual Ribot, 18 • 07011 PALMA DE MALLORCA • (971) 45 46 16
Boulevard, 12 • 20003 SAN SEBASTIAN • (943) 42 15 70
Virgen del Valle, 71 • 41011 SEVILLA • (954) 27 13 62
Cirilo Amorós, 5 • 46004 VALENCIA • (96) 351 76 01
San Vicente Mártir, 23 • 50008 ZARAGOZA • (976) 22 65 43
Alameda de Urquijo, 53 • 48011 BILBAO • (94) 431 40 89
Pintor Aparicio, 38 • 03003 ALICANTE • (96) 512 40 80
Asturias, 18 • 33004 OVIEDO • (985) 23 77 23
Rector Sichard, 1 • 22003 HUESCA • (974) 22 76 30
(DEREYCON) Avda. Santa Marina, 11 • 06005 BADAJOZ • (924) 24 07 51
Prolongación de Floranes, 63 • 39010 SANTANDER • (942) 23 65 27
Rúa das Hortas, 4 • 15705 SANTIAGO DE COMPOSTELA
Alfredo Vicenti, 40 • 15004 LA CORUÑA

NOMBRE / NAME: _____
PROFESION / PROFESSION: _____
DOMICILIO / ADDRESS: _____
LOCALIDAD-PROVINCIA / CITY-STATE: _____
CODIGO POSTAL / POSTAL CODE: _____ PAÍS / COUNTRY: _____
FECHA / DATE: _____
FIRMA / SIGNATURE: _____

Urbanismo

COAM