

**Francisco F. Longoria**

*Cursa estudios de Arquitectura en Madrid (1963) y Harvard, Master en Diseño Urbano (1965). Es profesor de la Universidad de Columbia (1965-68), donde cursa estudios de doctorado en planeamiento urbano. Se incorpora a la Escuela de Madrid a la asignatura de Urbanística (1968-70) y coordina los cursos de posgrado de Urbanismo del IEAL, especializándose allí también en Transporte y Tráfico y Economía Regional y Urbana. Dirige los Estudios Técnicos del Gabinete de Estudios de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda (1970-73),*

*y ha sido Secretario del Departamento de Arquitectura y Urbanismo de la Fundación Juan March (1974-77). Profesor de diversos centros de España, USA y Canadá. Ha obtenido primeros premios en sus estudios en la Escuela de Madrid y, en colaboración, en concursos para la Renovación Urbana de los Centros de Buenos Aires y Zaragoza. Actualmente realiza su práctica profesional básicamente en diseño físico espacial como integración de las diversas escalas de decisión del planeamiento urbano y la arquitectura.*

**Comentarios del Jurado a la propuesta de don Francisco Fernández Longoria**

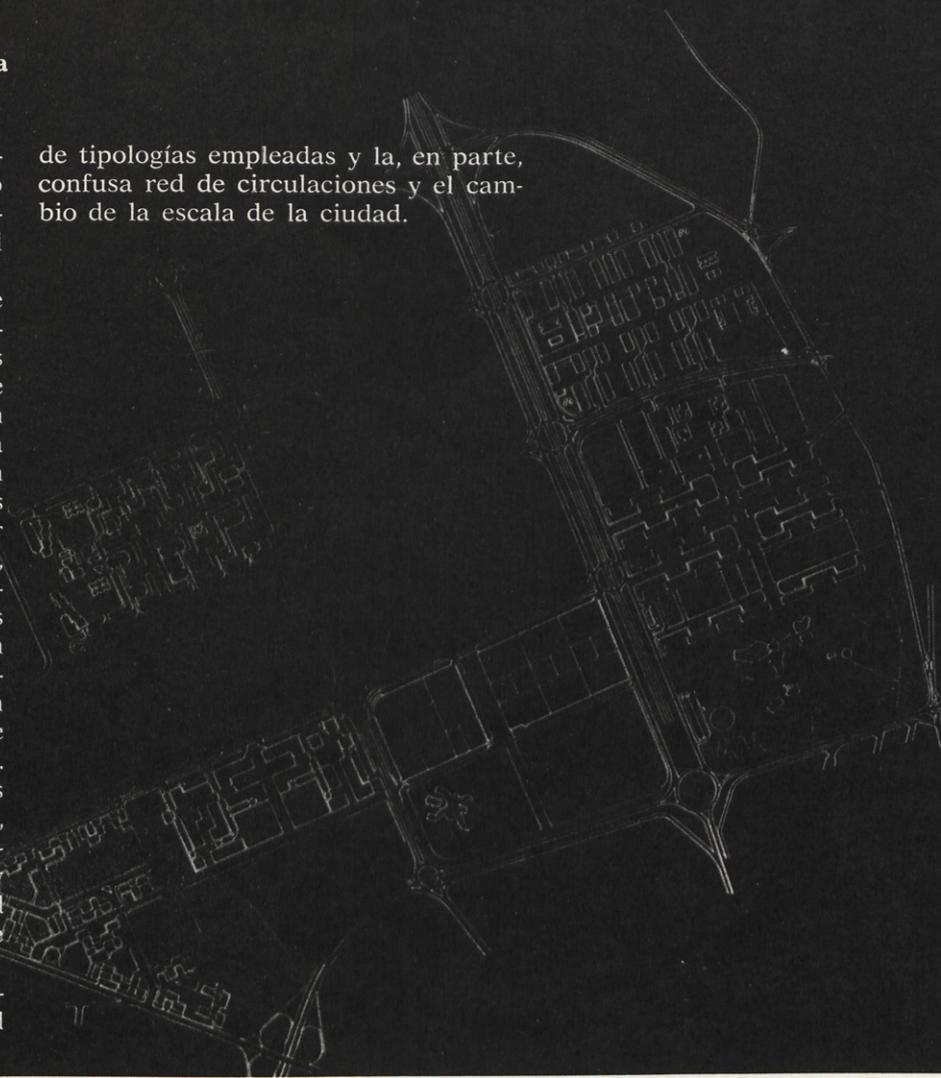
Es un trabajo brillantemente presentado, con un esfuerzo de desarrollo realmente sorprendente, llevado hasta sus últimas consecuencias, que el Jurado estima en todo su valor.

El Planteamiento General trata de articular a lo largo de una vía peatonal y de mini-bús, el conjunto de los Polígonos. Es valiosa la aportación de entronque de la actuación de Lacua con el actual Casco de la Ciudad. Plantea la descongestión del Centro Cívico en tres subcentros en los extremos de los recorridos, lo que en algún caso, por la proximidad de la Zona Industrial, podría ser discutible. Propone el desarrollo del tejido residencial en series tipológicas diversas que tal vez pueden parecer excesivas. Pero la objeción mayor que hace el Jurado, es tal vez, en la proporción de alturas de una sobre otra, con incidencia más bien negativa.

Respeto los Planes Parciales de los Polígonos Residenciales ya aprobados, pero propone profundas transformaciones, en los Polígonos L-01, L-02 y L-06, disminuyendo la edificabilidad global o aprovechamiento edificable del Actur de Lacua.

La principal objeción que puede oponerse a este Proyecto es la diversidad

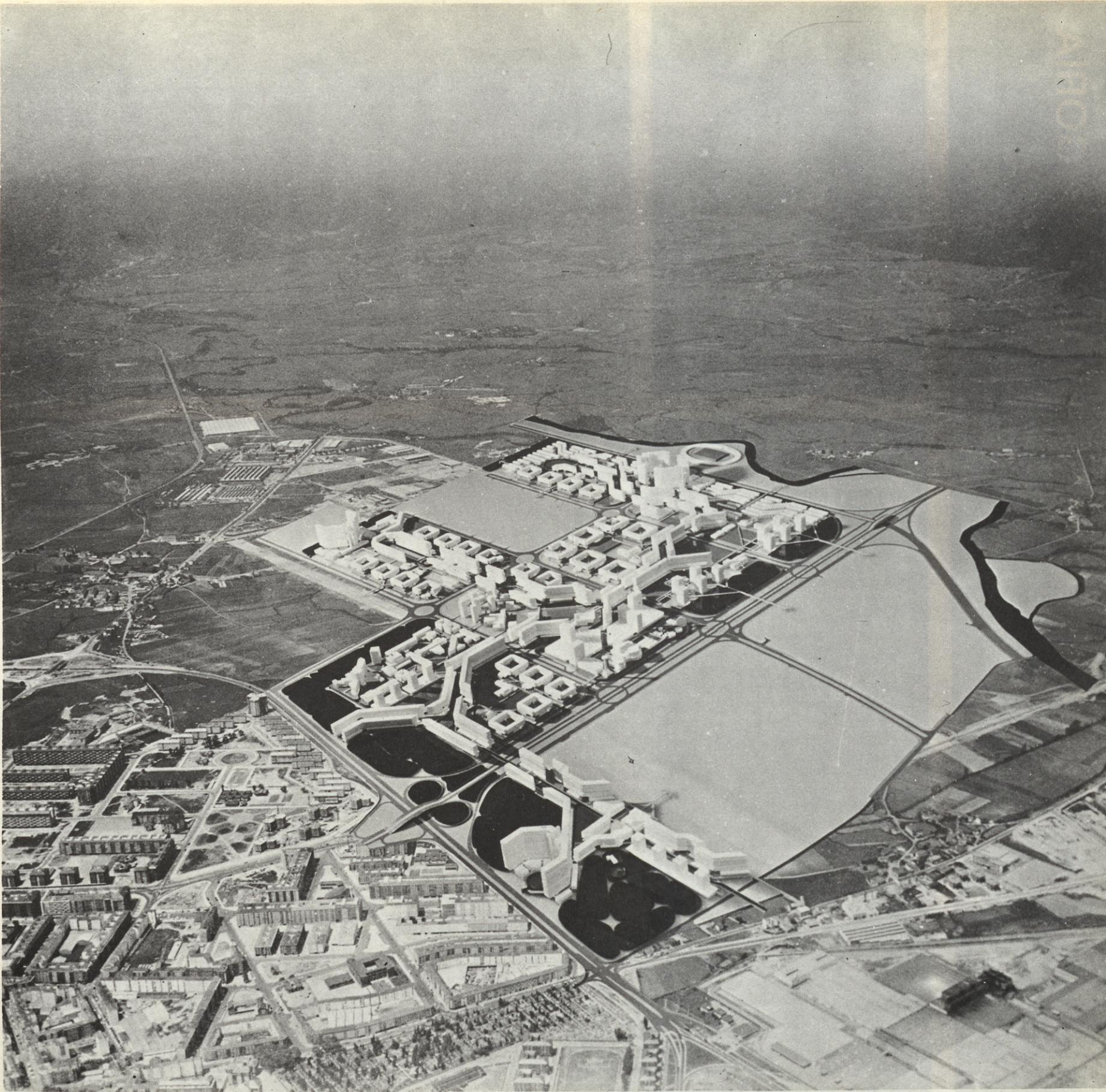
de tipologías empleadas y la, en parte, confusa red de circulaciones y el cambio de la escala de la ciudad.



**DIONISIO HERNANDEZ GIL**

**COLABORADORES**

María Teresa Muñoz  
Manuel Pina  
Jorge Lacasa  
José Luis Alonso  
Carlos Conde Duque  
Portillo  
G. Fernández Chaparro



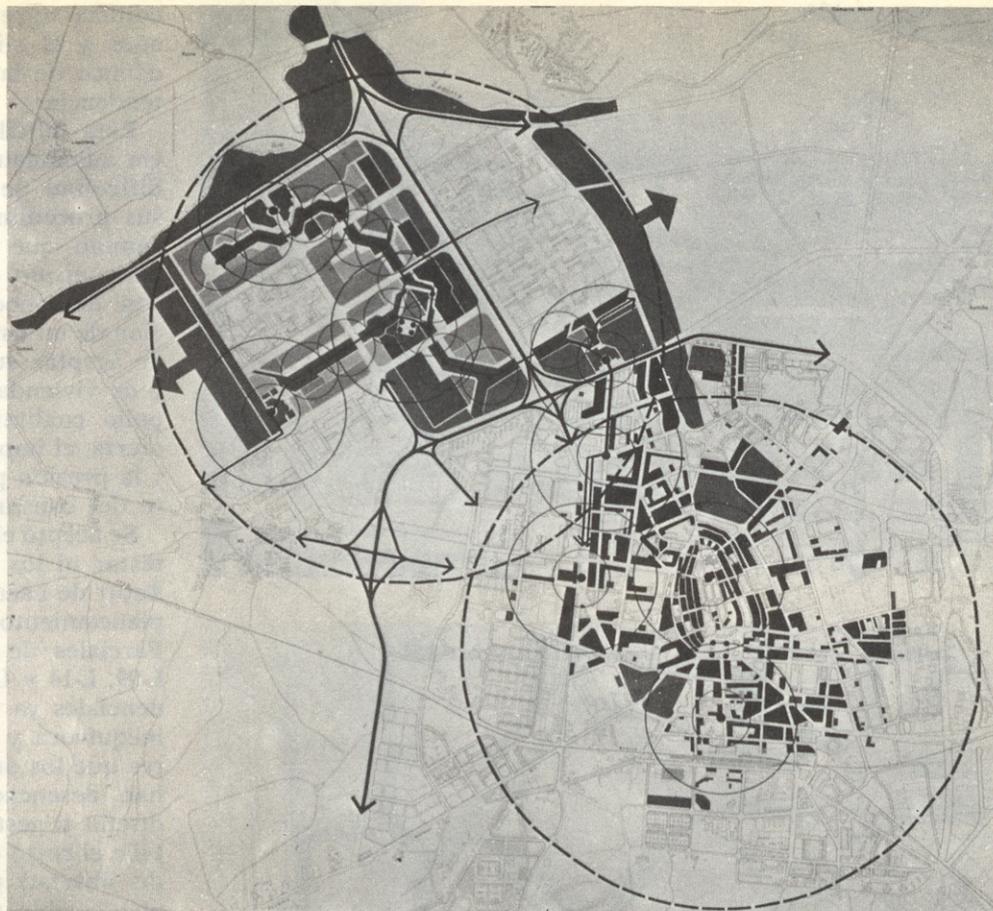
Cuando un conjunto de grupos de poder local deciden aprovechar el procedimiento de Actuaciones Urbanísticas Urgentes para perseguir el ensanche *en continuo* de Vitoria frente a otras claras opciones para el planeamiento de la Llanada Alavesa, se toma probablemente la decisión voluntarista más importante de la historia del desarrollo urbano reciente de la ciudad, tan sólo comparable a la de creación de los dos grandes y monolíticos polígonos industriales de Gamarra y Ali-Gobeo, como ghettos productivos ante la avalancha del desarrollismo industrial y el consiguiente proceso de importación acelerada de fuerzas de trabajo.

No es posible la duda respecto a la importancia que todo ello supone como origen de desequilibrios sociales, rotura de la escala y vocación de la ciudad, segregación espacial y concentración competitiva con el centro urbano tradicional, respetable y coherente. En la precipitada oferta de una supuesta *Nueva Ciudad*, de inmigrantes, trabajadores industriales y falsas innovaciones, lo más sorprendente es no ya la sospechosa urgencia con que se encarga tan monolítica actuación, sino la rapidez con que se ejecuta como movimiento sorpresa antes de que pueda desatarse una reacción ciudadana bien informada.

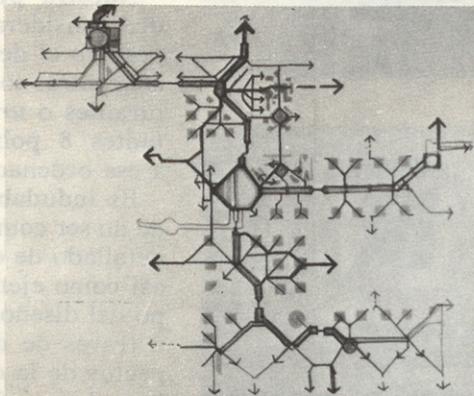
El concurso convocado a posteriori, como ya se denunció colectivamente por los concursantes en las reuniones previas con el Jurado y los responsables de la gestión local, presentaba como soterrado un motivo claro, como *coartada* final a las jugadas sorpresa iniciales.

Así fue entendido y aceptado con todo su riesgo, con el condicionante de *consagrar* densidades, asignaciones de uso del suelo, red viaria y autopistas, fragmentación en polígonos de tejido ambiguo, o incumplimiento de estándares de equipamiento que incluso en la presente subcultura urbana no habrían resistido la menor crítica de fondo.

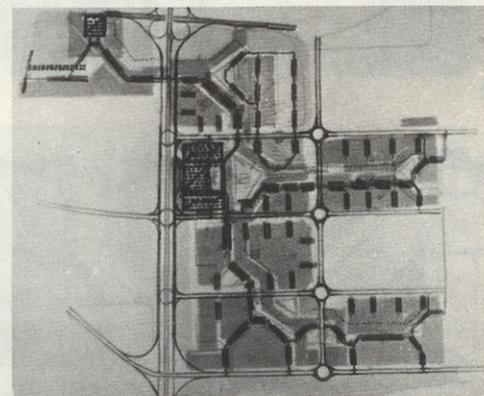
Como contrapunto, la oportunidad para el concursante consistía en ofrecer por una parte un marco de contraste y remodelación, y por otra una muestra de ejercicio de *diseño urbano*, como quizá un primer ejemplo de esa práctica inexistente en el sistema de producción de nuestras ciudades, encajado entre el administrativismo lamentable de nuestro urbanismo y la dicotomía entre la gran arquitectura



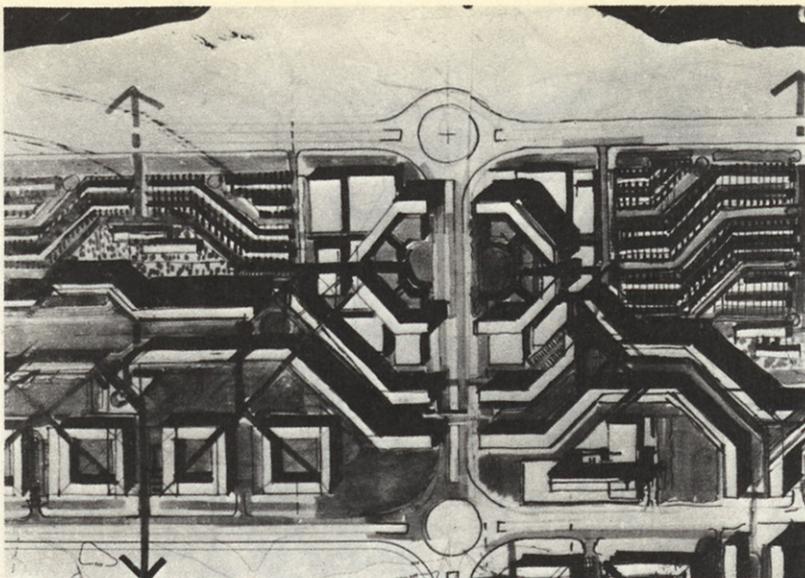
Relación con la ciudad.—El Eje Urbano se prolonga doblemente hacia el perímetro de Lacua para conectar peatones y bus con C/ Honduras o eje peatonal de Gazalbide, evitando la desconexión con la ciudad de la carretera de circunvalación y los polígonos de equipamiento parque de Arriaga. Se fragmenta el tejido urbano para evitar el cambio de escala de Lacua, concentrando los edificios de altura en los Nudos Periféricos y Eje Urbano Intensivo. El resto es de tres plantas y escala menor.



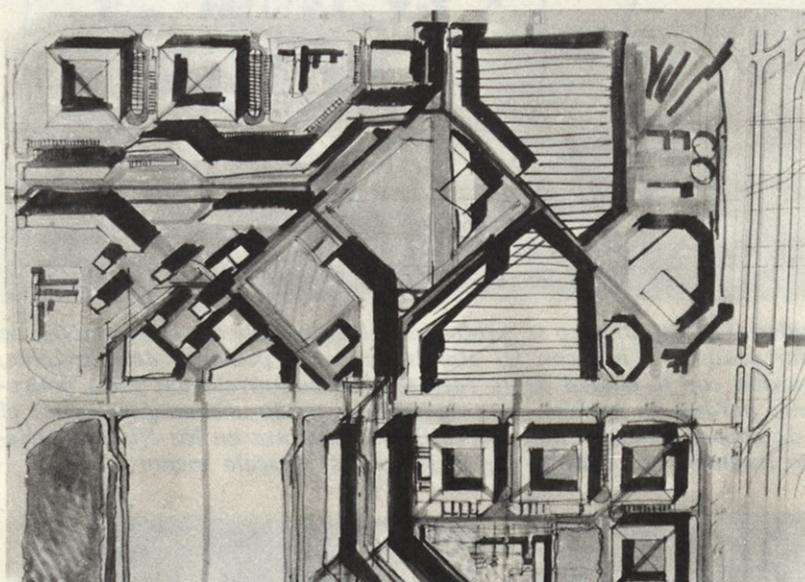
Esquema de movimientos: transporte colectivo y peatones.—Del mismo modo que en Vitoria la convivencia social gira alrededor de itinerarios de peatones, se estructura Lacua a partir de un eje de transporte colectivo (minibús) interior al eje urbano quebrado. Sus giros y conexiones vitalizan los espacios urbanos principales. Sus paradas son origen-destino de ramificaciones diagonales de movimientos de peatones hacia las áreas residenciales.



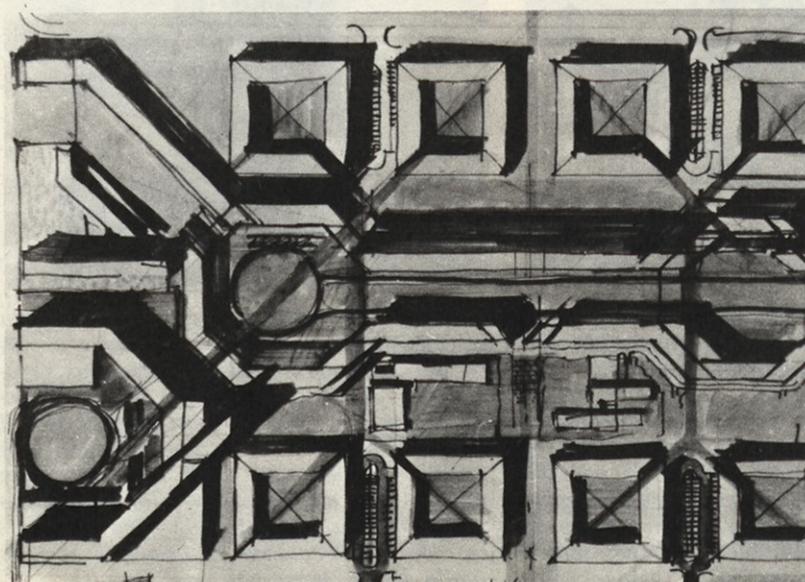
Esquema de tráfico rodado.—Se rechaza la organización exclusiva de Lacua a partir del automóvil y sus grandes vías reparadoras del tejido urbano. Se crean penetraciones en tráfico lento de apoyo al Eje Urbano intensivo y aparcamiento en garajes semisótanos. Las residencias de baja altura en claustros y unifamiliares se sirven desde fondos de saco de aparcamientos directamente desde la red de malla viaria principal.



1



2



3

edilicia apresurada en estos últimos años y el elitismo culturalista y académico de la pequeña arquitectura de tendencia.

Esta difícil, casi imposible, tarea se vio adicionalmente complicada ante la dificultad de los promotores de fijar sus procedimientos de gestión por un camino que no fuera el del viciado *poligonismo*, propuesto y desarrollado con desconocimiento y sin participación de un usuario, que sin duda habría de aceptar cualquier producto urbano y de vivienda resultante ante el monopolio cualitativo y cuantitativo de la oferta, el importante déficit acumulado y la presión publicitaria desencadenante del consumo individual.

Se aceptó el riesgo. Quedaron sin contestar ni los problemas profundos del Actur de Lacua, ni los específicos de su planeamiento. Se admitieron los Planes Parciales de los Polígonos L-04, L-05, L-09, L-14 y L-13, cuyos conjuntos residenciales ya visualizables son muestra inequívoca y transparente de los valores que los originan y los procesos que han desencadenado su planeamiento, diseño y gestión. Pero se aceptó también el resto que suponía un alto grado de libertad para ofrecer ideas hacia una posible remodelación de los polígonos L-01 y L-02 de contacto con la ciudad, que aunque ya planeados parecía obligado reconsiderar, y la oportunidad que ofrecían todos los polígonos restantes no planeados: L-06, L-07, L-08, L-10, L-11 y L-12.

Nuestra propuesta parte por tanto de, considerando terreno residencial *perdido* el de los polígonos aprobados, concentrar todas las actividades estructurantes o *urbano-genéticas* en los restantes 8 polígonos, como contrapeso a esa ordenación insalvable.

Es indudable que este ejercicio puede no ser comparable con el diseño más detallado de otras propuestas. Se toma así como ejercicio de defensa del campo del diseño urbano, como intento de, a través de determinaciones sobre aspectos de la organización funcional sobre el espacio y de una determinada intencionalidad estética, determinar principios reguladores de la forma urbana, con toda la riqueza morfológica, variedad, cambios de uso y escala, y en todo caso con el explícito rechazo de los tejidos circundantes de edificación abierta en altura.

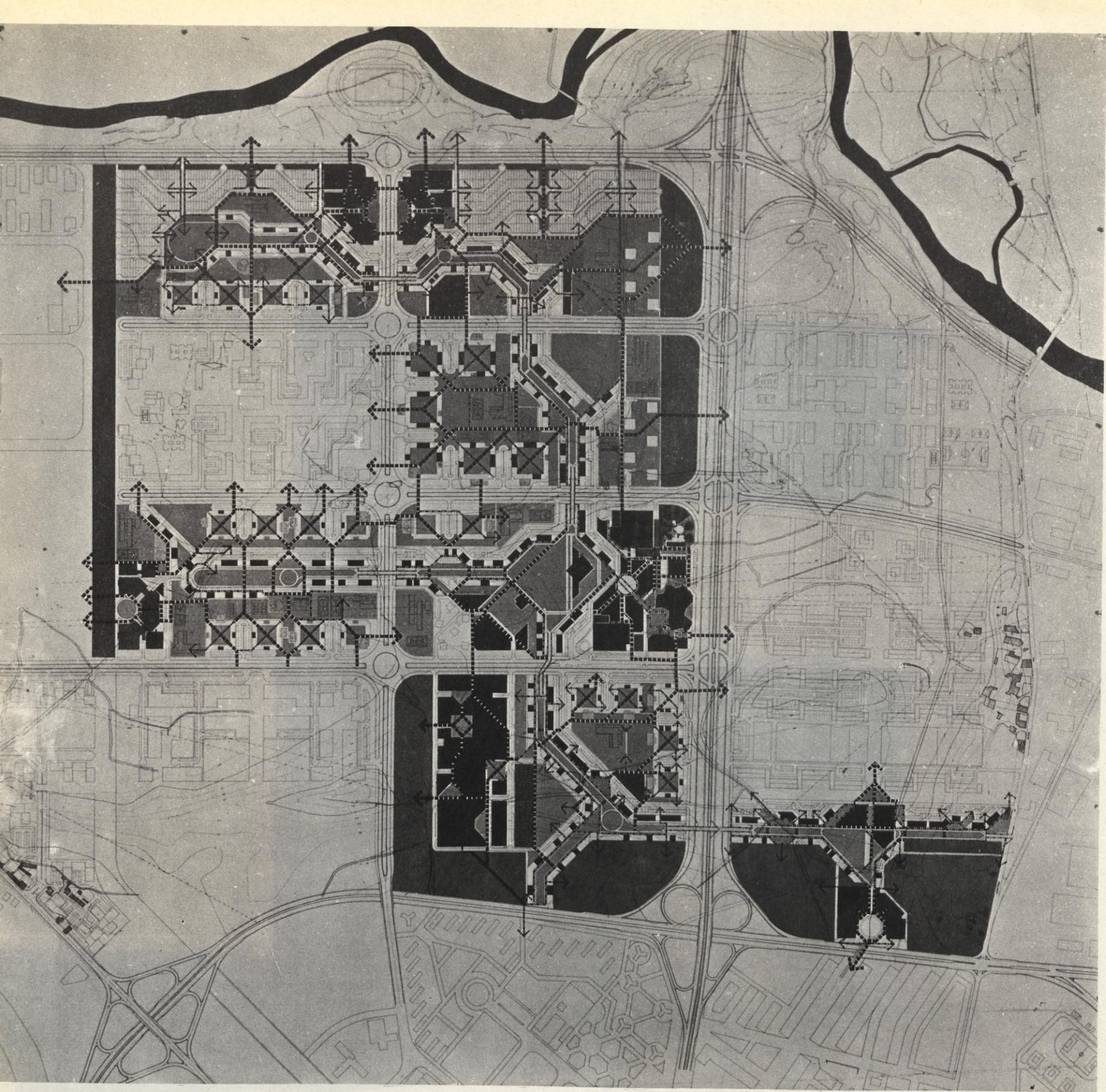
Encerrarse en resoluciones preciosista-arquitectónicas parecía cuando menos muestra de profunda ignorancia

1. Nudo periférico.—*Como gran vestíbulo urbano de alta densificación, comunicaciones e información, con arquitectura simbólica en altura y zonificación tridimensional. Plantas Bajas de Garajes, Galerías y Servicios. Plantas Medias de Oficinas. Plantas Altas de Residencia especial. Corona Superior de Equipamiento Comunitario y Recreo Público.*

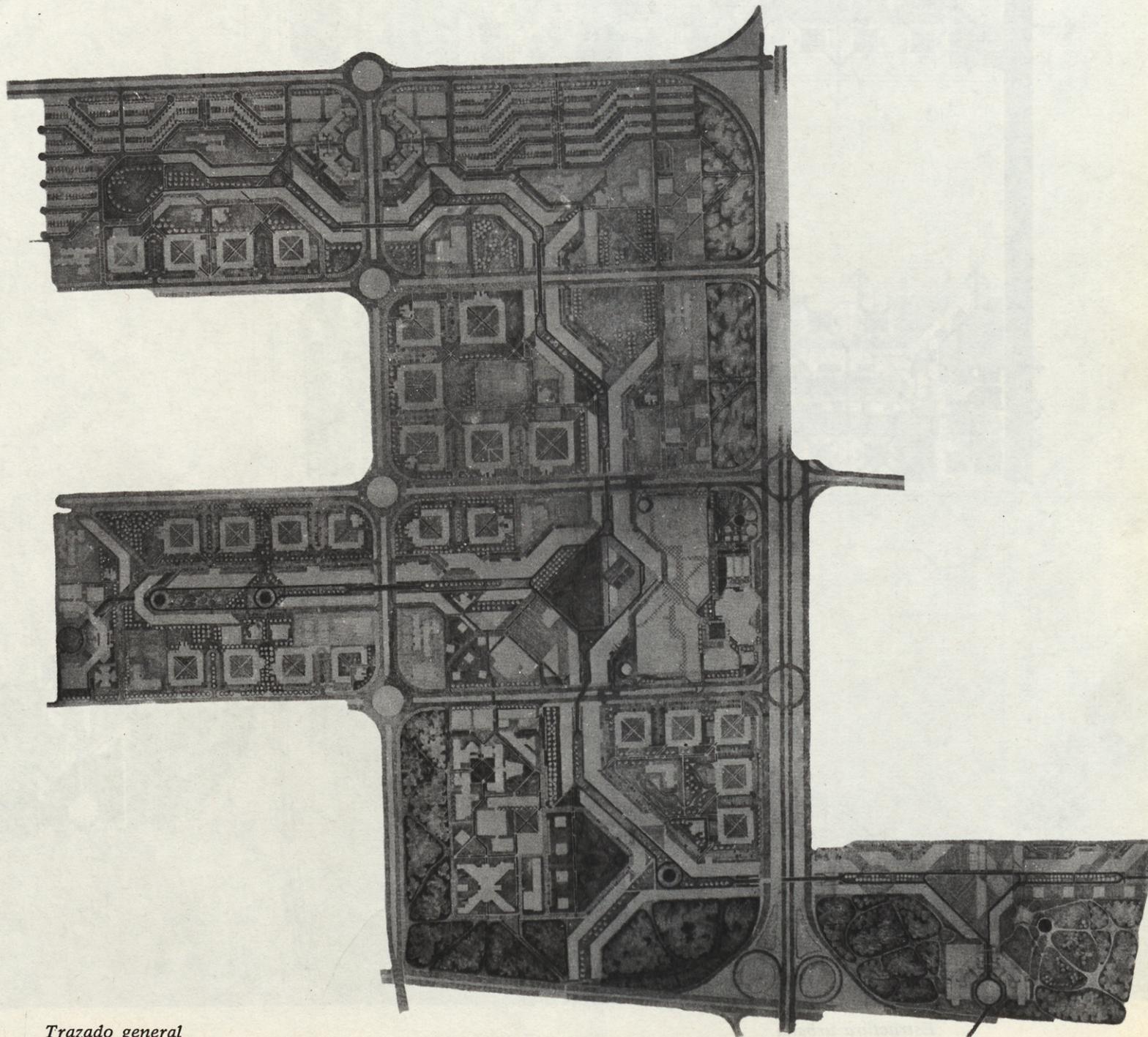
2. Centro cívico y comercial.—*Alrededor de una gran plaza diagonal se estructuran elementos urbanos singulares en sus vértices. El Centro Cívico de menores dimensiones y mayor aislamiento ligado con edificación en vertical de oficinas e instituciones. El Centro Comercial, como gran bazar a partir de la arquitectura del artefacto comercial, puede servir de filtro hacia el parque de recreo y animación nocturna.*

3. Articulación de tipologías.—*El tejido urbano central se presenta como oportunidad de articulación y coordinación de tipologías muy diversas de edificación, como problema clave del diseño urbano. En este núcleo confluyen el Eje Urbano Intensivo, un Nudo Secundario mixto y claustros residenciales,*

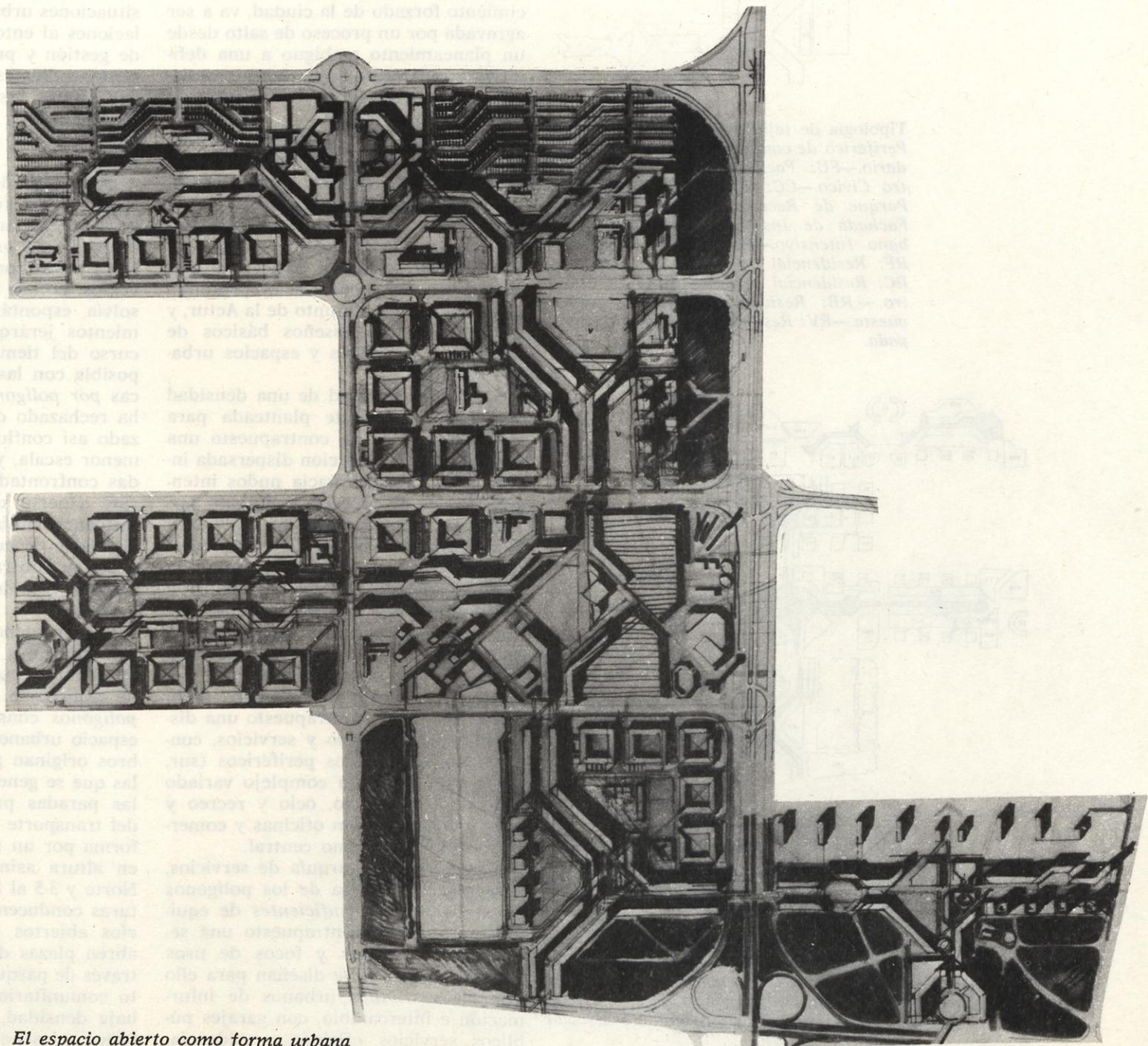
4. Estructura urbana.—*La estructuración de Lacua parte del diálogo entre los movimientos internos generados por el esqueleto del transporte colectivo en el Eje Urbano y sus ramificaciones diagonales apoyadas en el equipamiento comunitario inmediato. El equipamiento de mayor jerarquía (Bup, Hotel, Centros Comerciales) se sitúa periféricamente a los polígonos para maximizar sus interrelaciones vitalizando los pasos elevados de peatones hacia otros polígonos y exteriores de Lacua.*



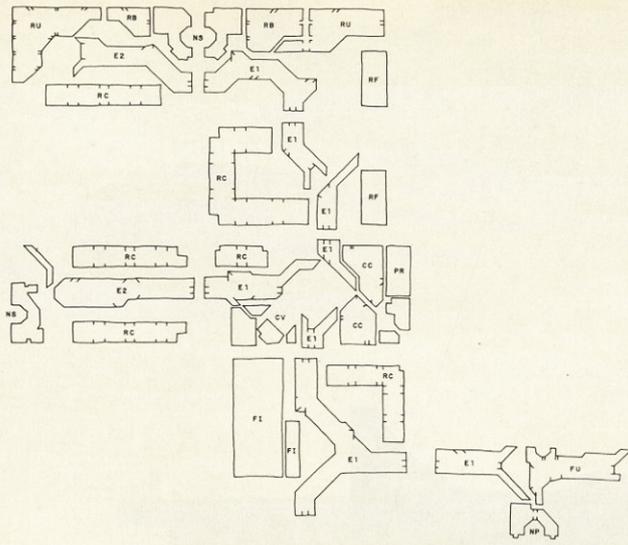
*Estructura urbana*



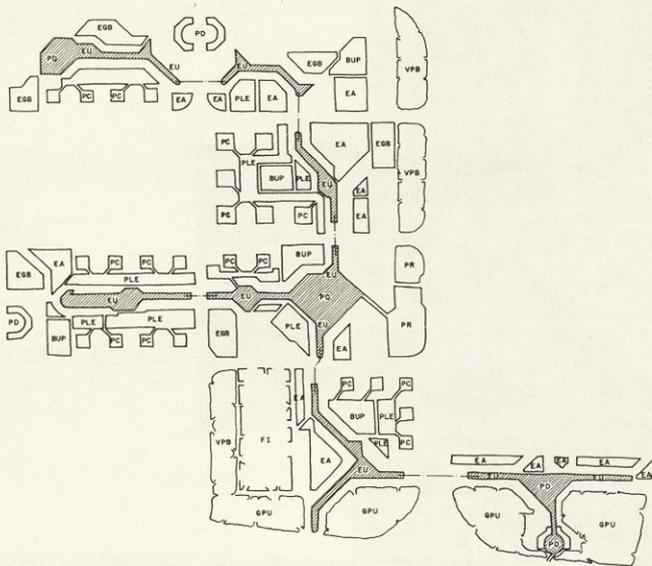
*Trazado general*



*El espacio abierto como forma urbana*



Tipología de tejidos urbanos.—NP: Nudo Periférico de conexión.—NS: Nudo Secundario.—FU: Fachada Urbana.—CV: Centro Cívico.—CC: Centro Comercial.—PR: Parque de Recreo y Atracciones.—FI: Fachada de Instituciones.—EI: Eje Urbano Intensivo.—ER: Eje Residencial.—RF: Residencial de fachada a Autopista.—RC: Residencial de autogestión en Claustro.—RB: Residencial bifamiliar superpuesta.—RV: Residencial unifamiliar agrupada.



Espacios abiertos de actividad colectiva EU: Eje Urbano de Peatones y Bus.—PD: Plaza Distribuidora.—PC: Plaza de Claustro Residencial.—EA: Espacio Abierto de Parque Urbano Verde.—PLE: Parque Local de Equipamiento.—VPB: Verde de Protección de Borde.—GPU: Gran Parque Urbano Marginal.—PR: Parque de Recreo y Atracciones.—FI: Fachada de Instituciones.—EGB: Equipamiento Escolar Primario (EGB)—BUP: Equipamiento Escolar Secundario (BUP).

ante los problemas en juego si no temor a esa intangible escala del diseño de la estructura ciudadana, inédito en las últimas décadas, entre los dos extremos, por un lado de las ventajas que supone un planeamiento ambiguo, todovale, arma de combate del *laissez-faire*, o en el otro por la rotundidad del producto terminado de arquitectura determinante.

La Actur de Lacua, ya puede anticiparse, es ejemplo modélico en el que la acumulación de problemas humanos, en la desorbitada aceleración de un crecimiento forzado de la ciudad, va a ser agravada por un proceso de salto desde un planeamiento ambiguo a una definitiva arquitectura conformante, es decir por la ausencia de una postura de diseño urbano.

En todo caso, un concurso planteado como *Avance de Plan Parcial* podría siempre haber dejado oportunidades posteriores para la intervención del diseño exacto de los tejidos delineados.

Es en esta actitud como pueden entenderse los principios básicos de esta propuesta, como contestación profunda al planeamiento conjunto de la Actur, y a partir de ella diseños básicos de componentes, tejidos y espacios urbanos resultantes.

A la homogeneidad de una densidad excesiva y constante planteada para los polígonos se ha contrapuesto una actitud de concentración dispersada induciendo trasvases hacia nudos intensivos y ejes de concentración, que permita, sin reducir demasiado la densidad global para los 8 polígonos planeados (descenso de 67 a 61 viv/ha. con pérdida sólo de 725 viv.) la inclusión de un tejido básico urbano de 3 plantas.

A la masiva concentración de empleo secundario en los macro-polígonos industriales o en el centro comercial monolítico propuesto inicialmente (polígono L-08) se ha contrapuesto una dispersión del comercio y servicios, concentrado en 3 Nudos periféricos (sur, norte y oeste) y un complejo variado central de comercio, ocio y recreo y permitiendo también oficinas y comercio en el Eje Urbano central.

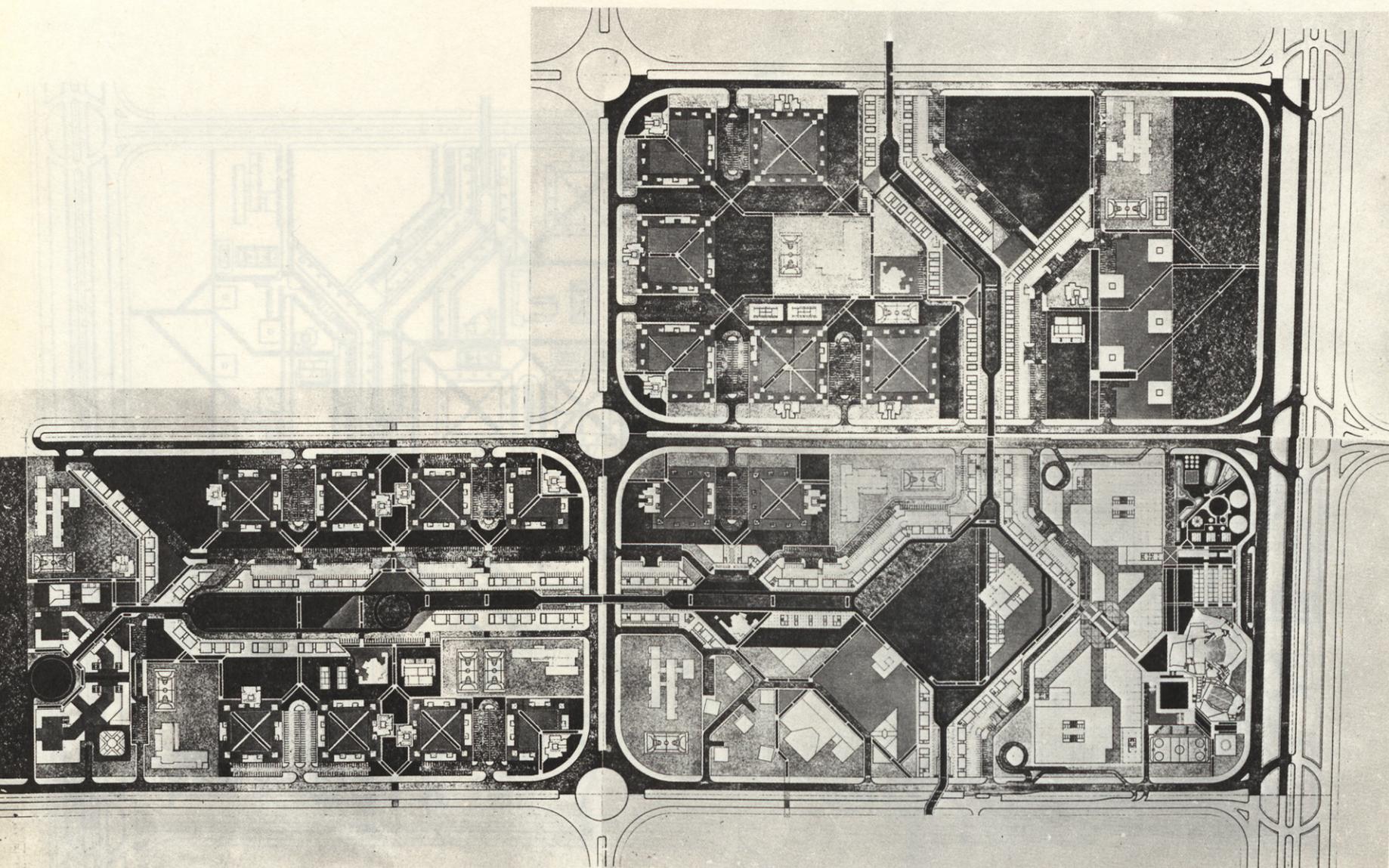
A la falta de jerarquía de servicios, y segregación básica de los polígonos como *barrios autosuficientes* de equipamiento, se ha contrapuesto una secuencia de centros y focos de usos complementarios. Se diseñan para ello grandes *vestíbulos* urbanos de información e intercambio, con garajes públicos, servicios, oficinas y residencia,

y se proponen interacciones entre polígonos basadas en un eje urbano a lo largo del cual se dispersan las instalaciones de equipamiento local, se trata de reflejar así una nueva escala de la complementariedad y dispersión de las actividades como característica esencial del centro actual de Vitoria.

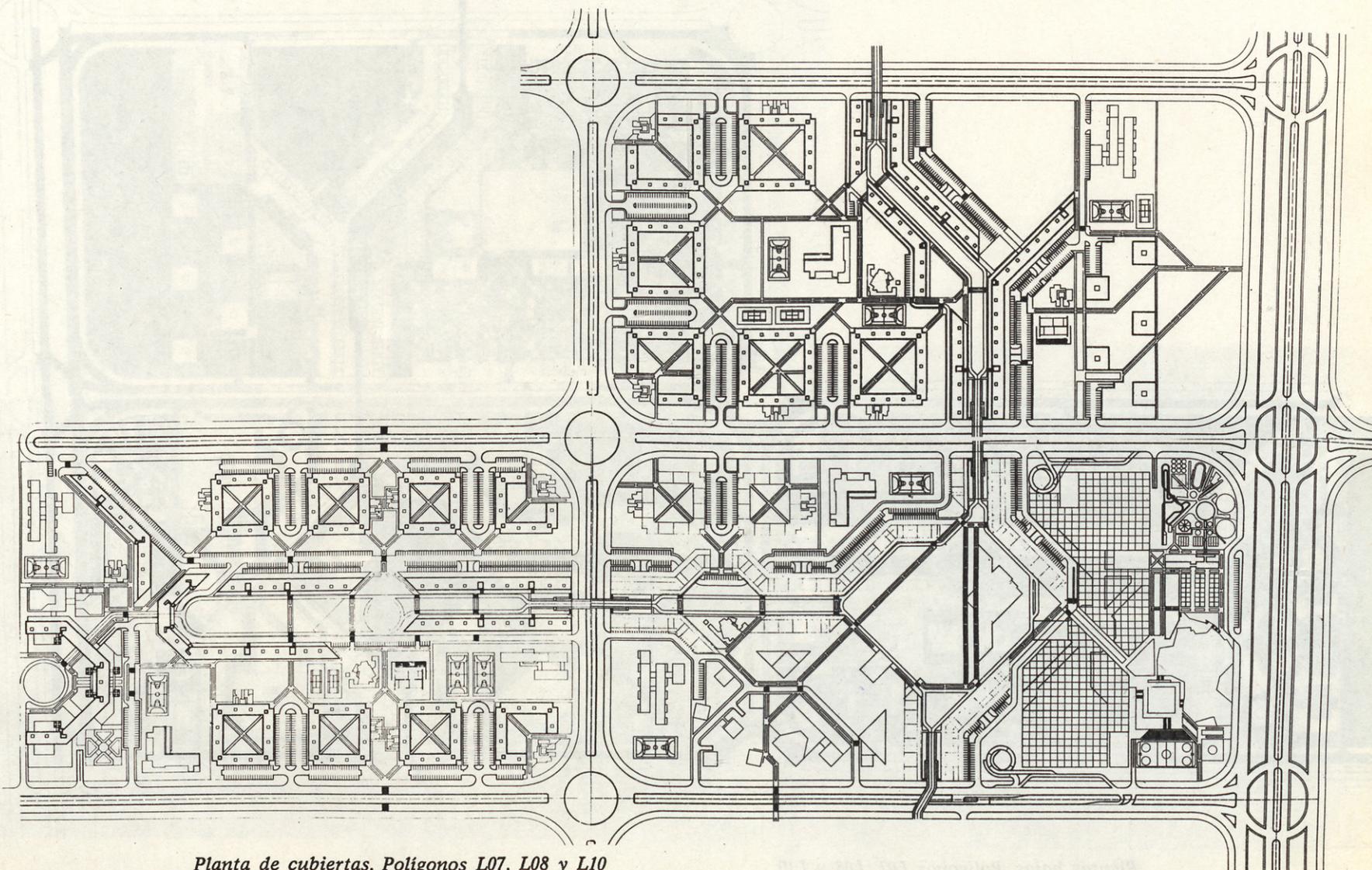
Una actuación de diseño sobre 8 polígonos, y casi 12.000 viviendas no podía basarse en un diseño de tejido repetitivo, sino que exige ya reconocer un necesario pluralismo residencial basado en heterogeneidad sustancial de situaciones urbanas, accesibilidad y relaciones al entorno, usuarios, sistemas de gestión y promociones urbanas, interdependientes con los diversos tejidos mixtos residencia-comercio o con las unidades y artefactos más singulares del tejido urbano central especializado.

El fracaso del diseño urbano racionalista y del funcionalismo de la mayoría de las supuestas Nuevas Ciudades, ha sido precisamente acusado en la falta de confluencia de tejidos diversos. Lo que la ciudad tradicional resolvía espontáneamente con planteamientos jerárquicos primero y transcurso del tiempo después no ha sido posible con las promociones monolíticas *por polígonos*, que esta propuesta ha rechazado de plano. Se han enfatizado así confluencias, más barrocas a menor escala, y paralelismos en fachadas confrontadas de los viales primarios, a partir de una trama básica de residencia unifamiliar o claustros residenciales de autogestión de tres plantas y su contraste con un eje urbano central y nudos periféricos estructurantes.

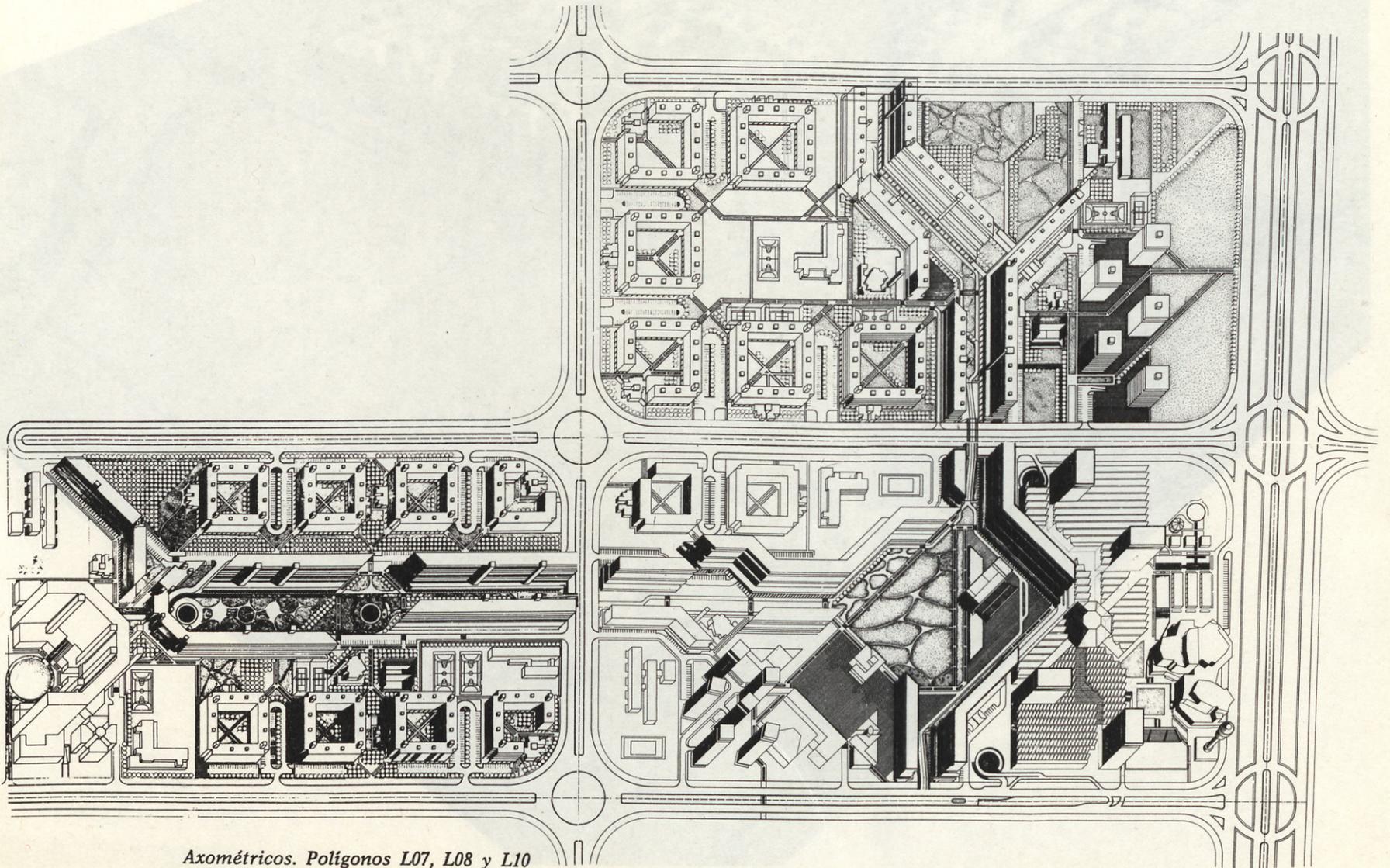
La concatenación del equipamiento comunitario a lo largo del eje central ondulante, apoyado en línea separada de transporte colectivo interior a los *polígonos* constituye un esqueleto de espacio urbano activo lineal, sus quiebros originan plazas distribuidoras en las que se genera actividad a partir de las paradas principales y conexiones del transporte colectivo. El eje se conforma por un tejido macro-estructural en altura asimétrica (8-10 plantas al Norte y 3-5 al Sur) cuyos giros y aperturas conducen a zonas verdes y espacios abiertos variados. Sus quiebros abren plazas distribuidoras de paso a través de parques urbanos equipamiento comunitario hacia la residencia de baja densidad, autogestionaria y periférica a los polígonos.



*Plantas bajas. Polígonos L07, L08 y L10*



*Planta de cubiertas. Polígonos L07, L08 y L10*



*Axométricos. Polígonos L07, L08 y L10*

Las disyunciones de este eje, ortogonales y diagonales, constituyen plazas activas mayores de espacio cívico artificial, donde confluyen con trazado más libre, los artefactos del centro urbano institucional, comercial y de espectáculos y atracciones.

Los puntos de arranque del eje en la periferia de la Actur, se conciben como nudos puente de conexión con la ciudad, conformándose en grandes vestíbulos urbanos, como espacios activos abiertos-cerrados, cuya arquitectura en simbólica semblanza de estacio-

nes o aeropuertos, intenta ser muestra de una potencial arquitectura cívica, bien diferenciada de un simple revival de la plaza y en la que terminales de automóvil y transporte, y sus transbordos, refuerzan la vitalidad de estos focos de relación pública.

