

Carlos Ferrán y Eduardo Mangada

Arquitectos titulados por la Escuela de Madrid en 1959 y 1960, respectivamente.

Inician sus trabajos profesionales con Saenz de Oiza y Romany en temas de arquitectura y diseño urbano.

Colaboran prácticamente sin interrupción desde el final de la carrera, formando un estudio que paulatinamente se va especializando en trabajos de urbanismo de muy diversas escalas.

Miguel Verdú

Arquitecto titulado por la Escuela de Madrid en 1976.

Comentarios del Jurado a la propuesta de don Eduardo Mangada Samain y don Carlos Ferrán Alfaro

Pudiera considerarse, en un primer análisis, la mejor propuesta individual presentada al concurso para la ordenación del conjunto urbanístico del Actur de Lacua.

Es estimable la sugerencia de trazado en manzana cerrada extendida al resto de los Polígonos de la actuación, que envuelven a los que son objeto de Concurso, pero esta solución referida a las tres parcelas objeto del Certamen, ve sensiblemente reducido su interés.

Se considera muy valioso el tratamiento que concede a la penetración a lo largo de la vía A-3; igualmente es interesante el tratamiento de una vía peatonal diagonal, que aproxima la zona verde del Zadorra, si bien su diseño formal no está logrado.

La orientación dada a las vías peatonales, sobre las vías de tráfico local, no se considera la más adecuada desde el punto de vista de soleamiento y de su enlace con el parque del Zadorra.

Los aparcamientos en el interior de las manzanas ofrecen algún reparo de cuanto al tratamiento del espacio libre interior de la manzana.



Tamaño, situación y participación de Lacua en el crecimiento de la ciudad

La nueva ciudad comprende una parte demasiado importante del futuro conjunto urbano como para poder mantener el carácter homogéneo —residencial y social— que aparentemente se le pretende dar. Para conseguir un carácter más diversificado y garantizar su propia viabilidad, se propone integrar en su desarrollo el máximo de posibilidades de *transformar parte de su uso, casi exclusivamente residencial, en otros con él compatibles* —talleres, oficinas, servicios, hoteles, etc.

Por otra parte, esta transferencia del aprovechamiento hacia la actividad terciaria está también justificada por la propia situación de Lacua en relación con Vitoria, con los futuros accesos nacionales y regionales y con el desarrollo del aeropuerto de Foronda. *Esta localización supone un gran potencial para el establecimiento de actividades económicas ligadas al exterior y una oportunidad para los servicios del centro de Vitoria orientados al tráfico de paso y dislocados por la intro-*

ducción de las sucesivas circunvalaciones.

Sin embargo, el programa de crecimiento debe extenderse a un plazo mínimo de *quince años* para evitar un excesivo efecto de drenaje en el desarrollo de otros sectores de la ciudad y también, como se ha dicho, para garantizar la propia viabilidad de la actuación.

Estructura urbana de la ordenación

El esquema general está formado por una serie de elementos básicos que tratan de organizar de una manera coherente las distintas actividades y usos del suelo e integrarlos con el resto de la ciudad. Estos elementos son, fundamentalmente:

El parque del río. Se propone transformar la franja comprendida entre el río Zadorra y los polígonos situados al Norte en un gran parque o centro de expansión y recreo, e *incorporar así definitivamente el río como elemento urbano a la ciudad.* Este parque se prolongaría con las zonas de protección que separan industrias y áreas residenciales y con el eje central de Lacua, conectándose así al conjunto de espacios o ejes urbanos de Vitoria.

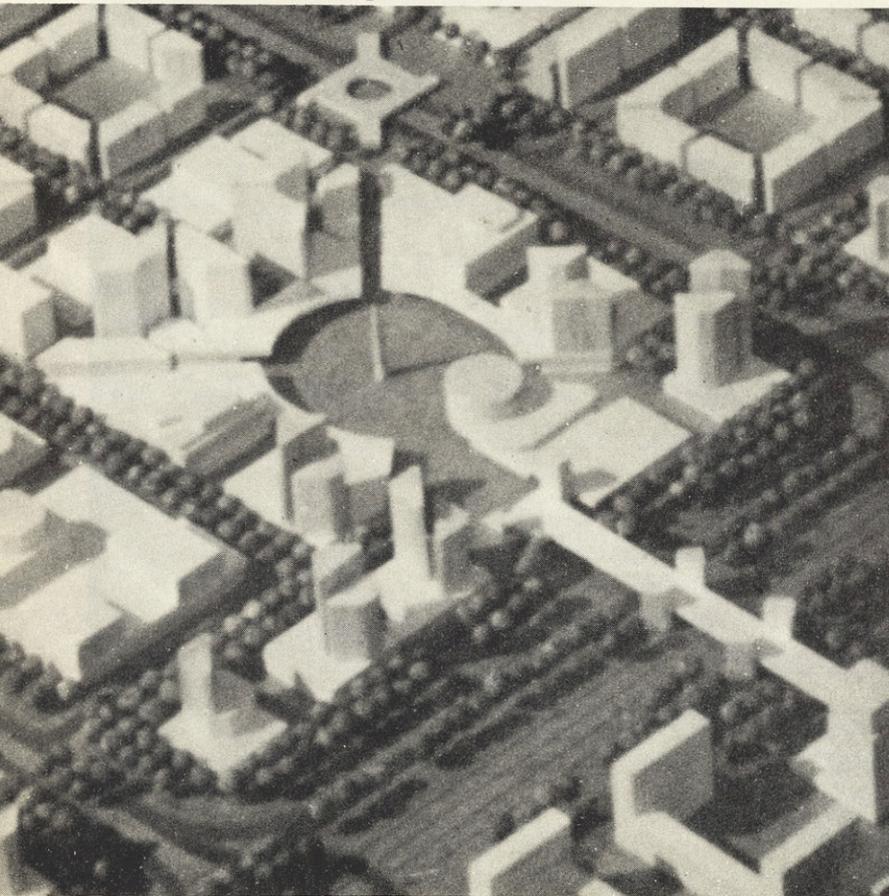
El eje central. La reserva para el paso y protección de los futuros accesos desde Bilbao y el aeropuerto supone una gran franja que atraviesa la nueva ciudad de Norte a Sur, dividiéndola en dos partes que quedan claramente separadas. La propuesta considera que estos terrenos proporcionan la oportunidad de conquistar un espacio urbano fundamental para Lacua y su integración a Vitoria, mediante la creación de un gran parque lineal que prolongue el parque del río hasta la ciudad. *La intención de llevar una autopista sobre esta franja hasta la misma ronda parece totalmente desaconsejable, ya que una vía de este tipo resultaría desproporcionada y muy conflictiva. La propuesta pretende más bien potenciar este eje central hacia una clara función ciudadana, en oposición a la de tráfico de paso.* Así pues se propone incluso aumentar esta franja de reserva y establecer paralelamente a ella una banda donde se localizarían actividades y usos de carácter central, oficinas, comercios y servicios volcados

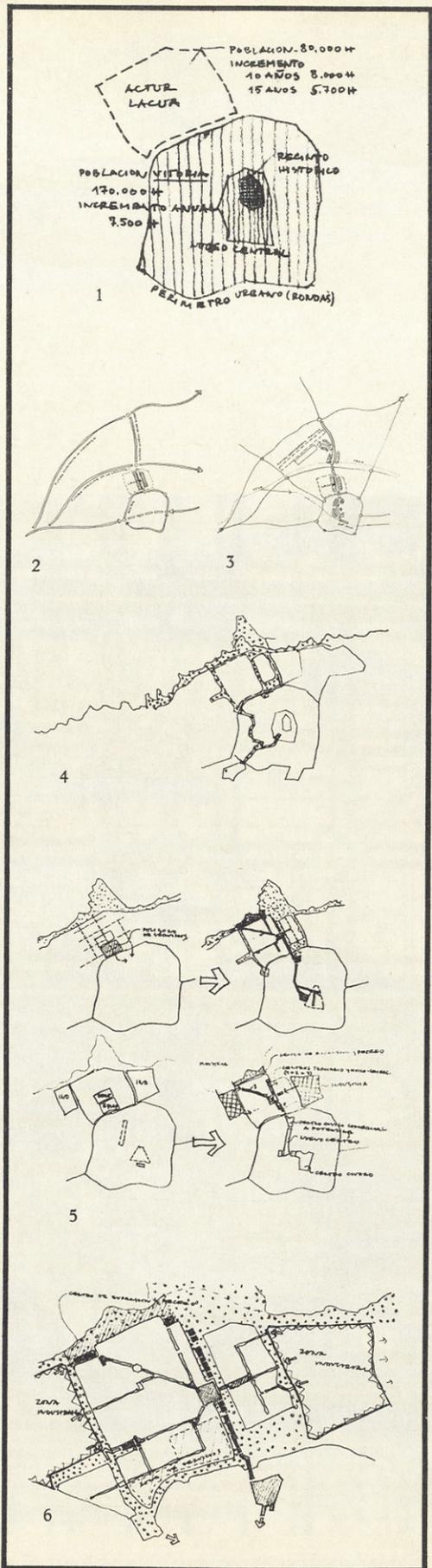
hacia el exterior de Lacua e incluso de Vitoria, compatibles con el carácter de parque urbano, pero creando al mismo tiempo un centro direccional que sería de gran importancia para la ciudad.

El eje diagonal. La incorporación del río a la estructura básica de Lacua se completa y acentúa mediante los ejes principales internos al área de actuación. El eje diagonal se introduce con este propósito y con el de ser un *elemento integrador de los distintos polígonos.* Su incorporación se efectúa conectando dos rótulas en sus extremos. La más alejada, junto a la orilla del río, se propone como un centro de expansión y recreativo, vitalizador al mismo tiempo del parque y de los polígonos inmediatos. En el otro extremo, la diagonal acaba en el mismo centro de la nueva ciudad.

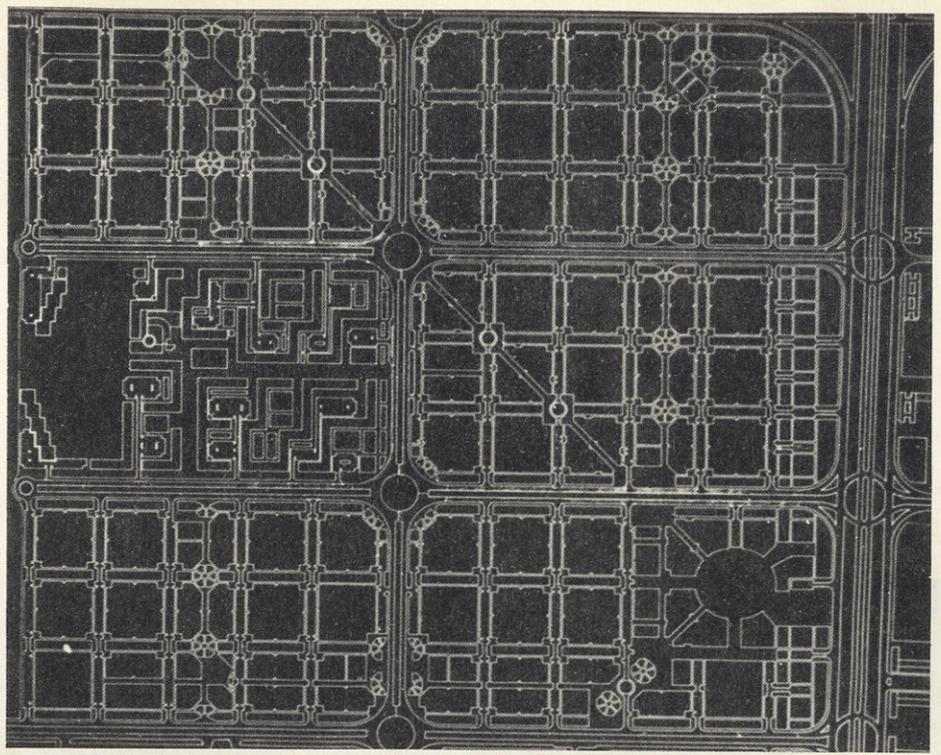
El centro de la nueva ciudad. Apoyado sobre el desarrollo previsto a lo largo del eje central, *el nuevo centro constituye la rótula sobre la que se articula la estructura interna de Lacua, al mismo tiempo que un elemento básico en la secuencia de dispositivos de integración de la nueva a la vieja ciudad.* De este centro parte una ramificación de ejes urbanos internos al área que conectan e integran los distintos polígonos, incluso los situados al otro lado del eje central. Este elemento de conexión se propone como una pieza importante incorporada a la geometría y sistema de vías de dicho eje: es una primera estación de llegada y aproximación a la nueva ciudad a través de su centro.

Operaciones deseables dentro del casco de Vitoria. Para una mejor conexión con Lacua, serían muy convenientes algunas operaciones dentro del casco de Vitoria que tendieran a *facilitar la fluidez de los recorridos peatonales y la continuidad de los espacios cívicos.* Especialmente el gran espacio que queda *sin ordenar* próximo a la ronda y a Lacua ofrece una gran oportunidad para articular esta integración, dada su condición de rótula en la que acaba el llamado *eje Norte* de Vitoria, que va asumiendo progresivamente una función de centro direccional. El *eje Norte* quedará especialmente reforzado por el desarrollo de Lacua; este potencial debería aprovecharse para mejorar su actual calidad.

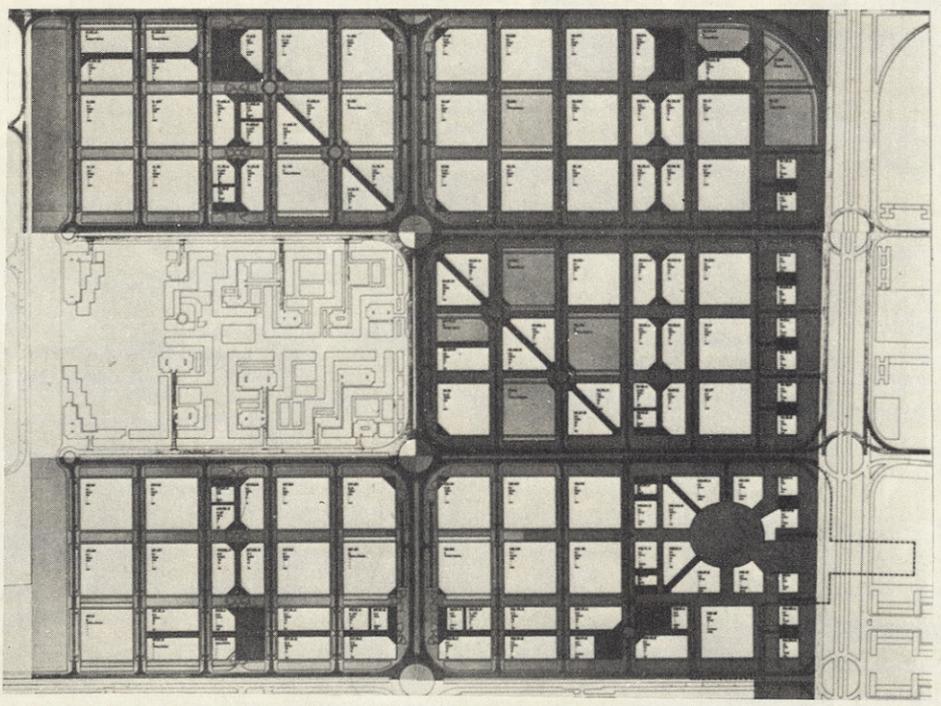




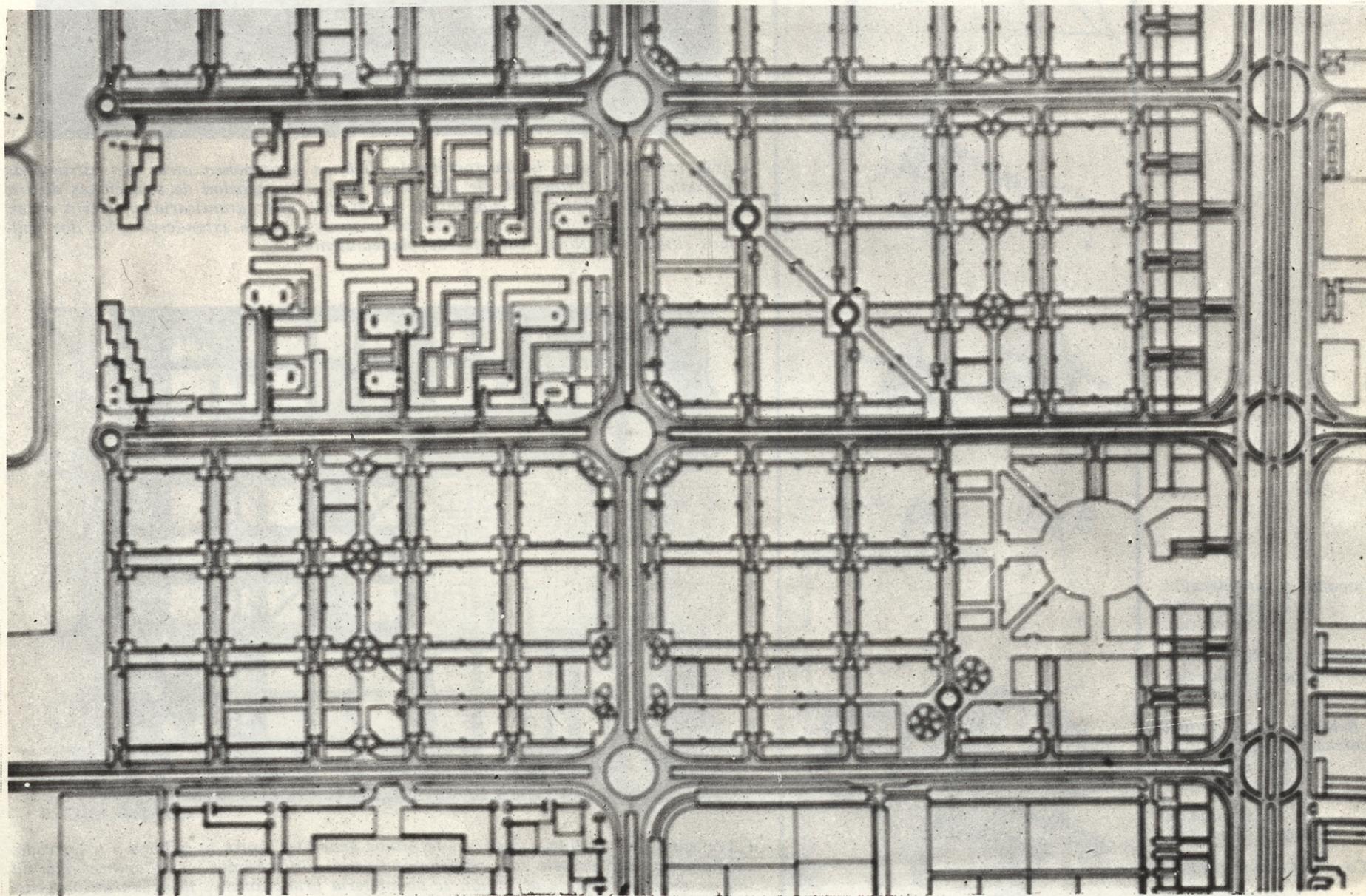
- 1. Tamaño y participación en el crecimiento de la ciudad.
- 2. Relación con los futuros accesos nacionales y regionales.
- 3. Relación con el futuro corredor Vitoria-Bilbao y con el desarrollo del aeropuerto.
- 4. Incorporación del río a la ciudad.
- 5. Conexión con la ciudad.
- 6. Estructura urbana general.



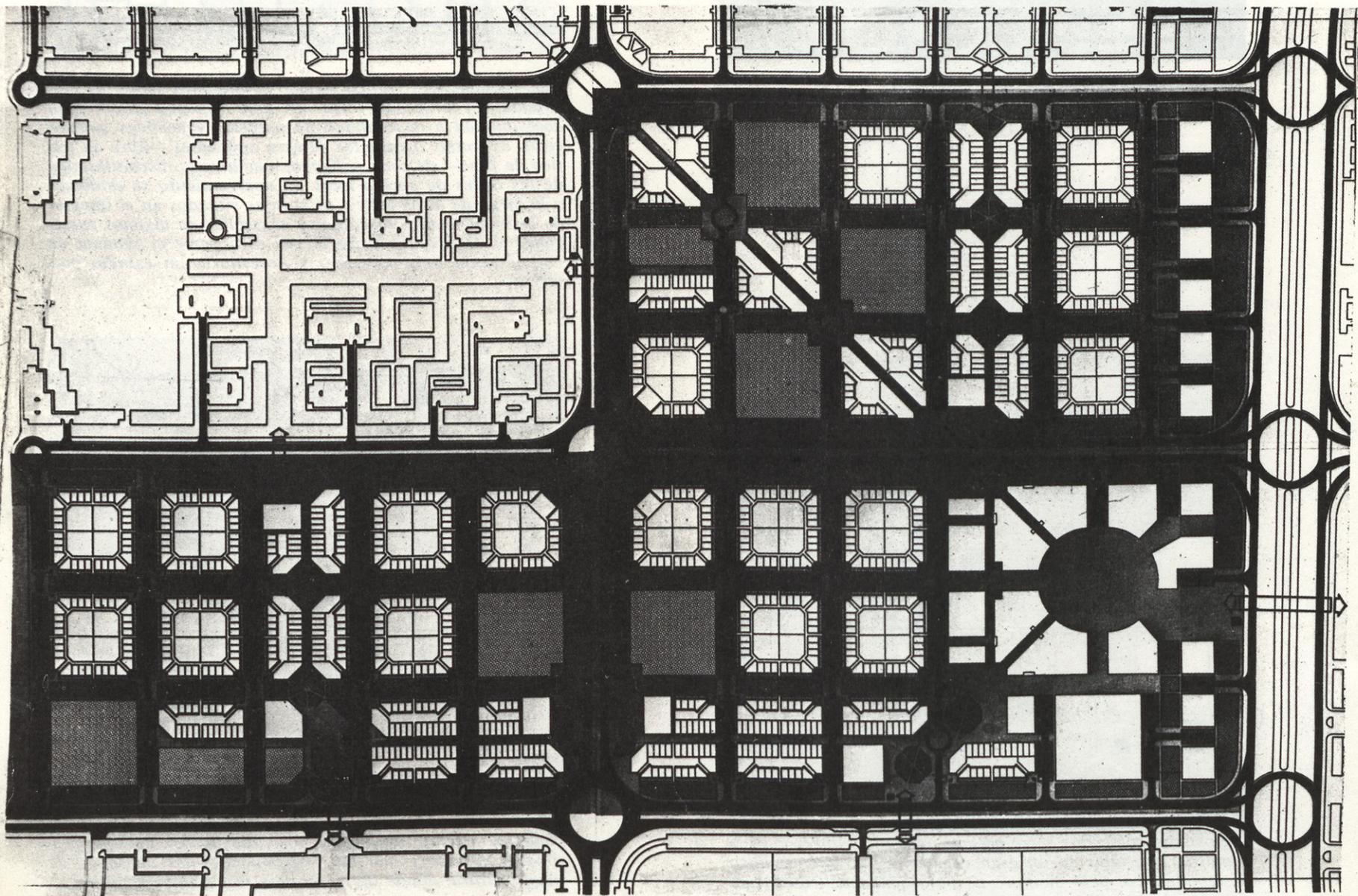
Planta general.—Sobre la macrorretícula dada se superponen otras dos estructuras una radial y otra ortogonal. De ello surge una gran variedad de situaciones dentro de un esquema general de subdivisión del espacio que garantizaría un cierto orden en el desarrollo temporal. La ordenación propuesta puede extenderse a los dos polígonos situados al Norte, carentes de planeamiento.



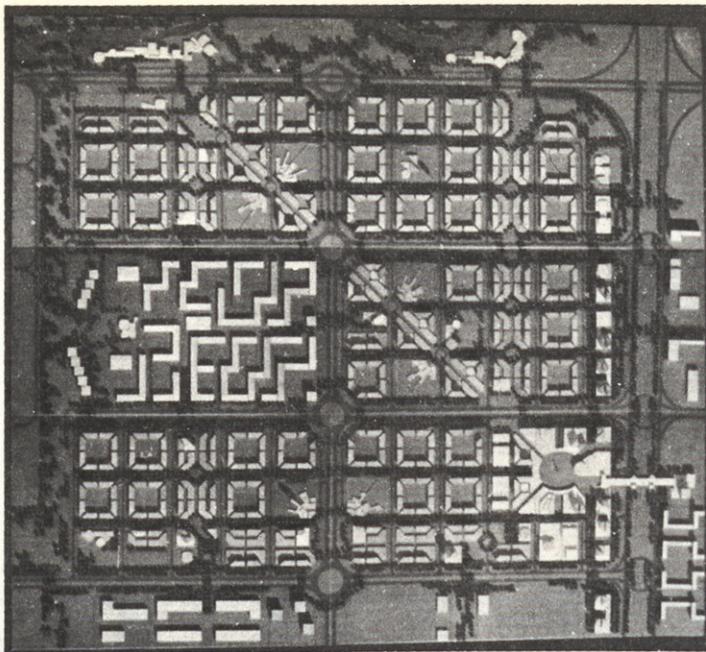
Parcelación.—Se distingue aquí, en términos generales, entre lo público y lo privado, asignando a cada parcela sus condiciones de uso, edificabilidad, servidumbres, etc. En una secuencia lógica de actuación se acometería primeramente la urbanización general (espacio público) quedando las parcelas, hasta el momento de construir sobre ellas, valladas o acondicionadas para su uso público como espacio libre.



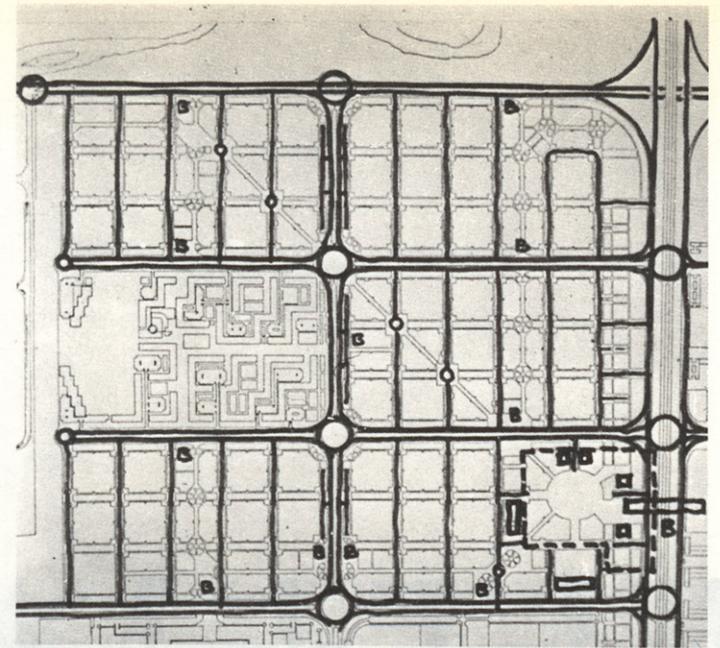
Planta general. Alineaciones



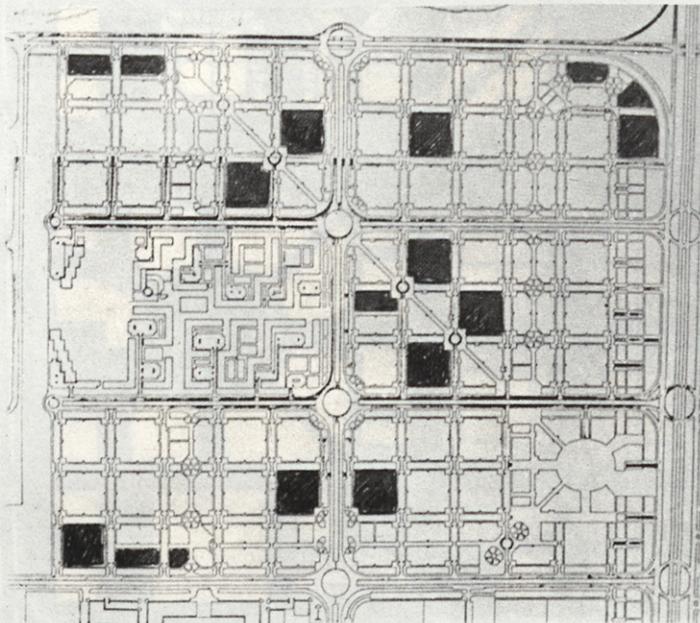
Planta tipo. Aproximación a la tipología de manzanas residenciales y locales comerciales. En blanco, edificios especiales no tipificados. En gris, equipamientos.



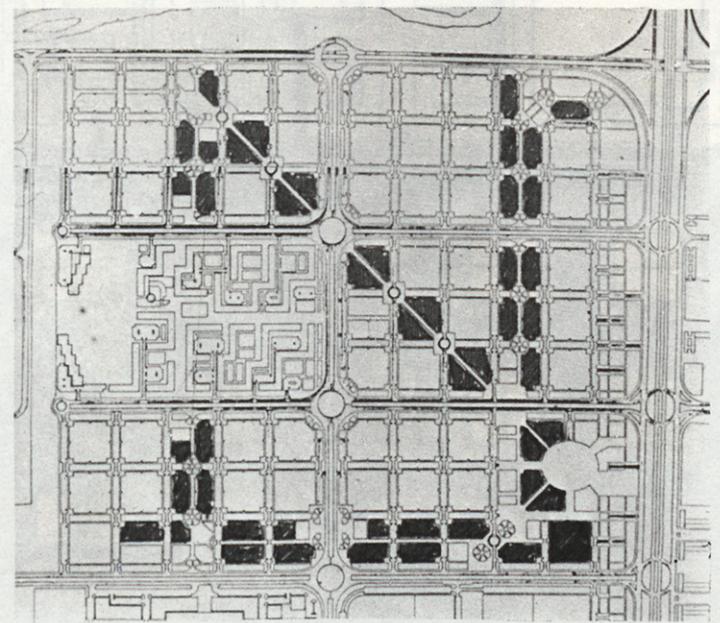
**Sistemas componentes
de organización general**



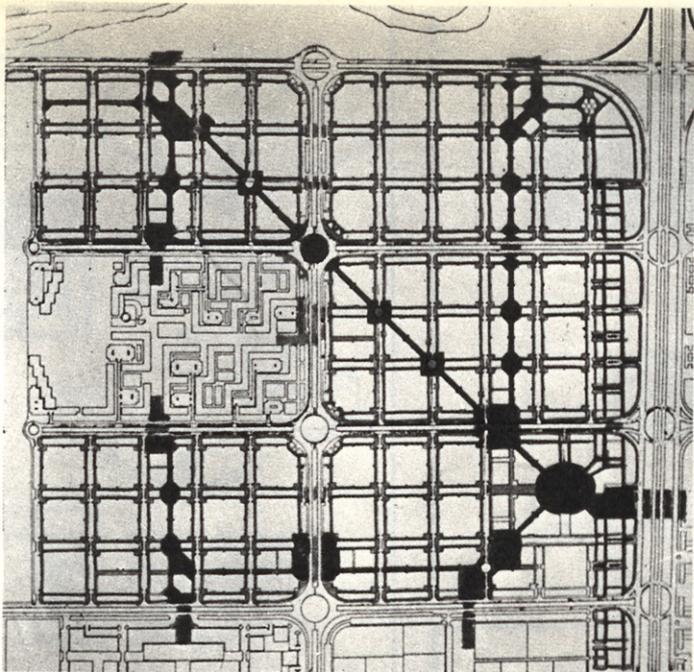
Vías rodadas.—El tráfico rodado se organiza sobre las vías situadas en dirección Norte-Sur. Este esquema garantiza la accesibilidad a la totalidad de parcelas y posibles subparcelas, así como el carácter de área ambiental —libre de tráfico de paso— de cada polígono, mediante la discontinuidad de las calles de acceso local. El aparcamiento se establece a lo largo de estas calles, en garajes situados en el interior de las manzanas y en edificios especiales en algunos casos, como el área central, donde por otra parte el sistema de tráfico sería más complejo y necesitaría un estudio posterior.



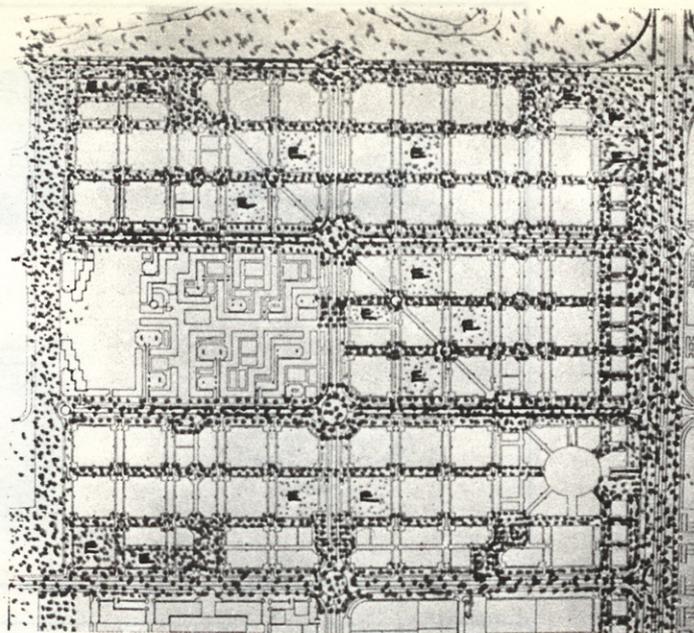
Equipamientos.—Los equipamientos escolares, de juegos o deportivos, colocados entre parejas de franjas libres pueden fundirse con ellas en un gran espacio de carácter público o semipúblico, pero siempre de baja ocupación. Su localización obedece tanto a esta circunstancia, como a la de apoyar las líneas fundamentales de la ordenación.



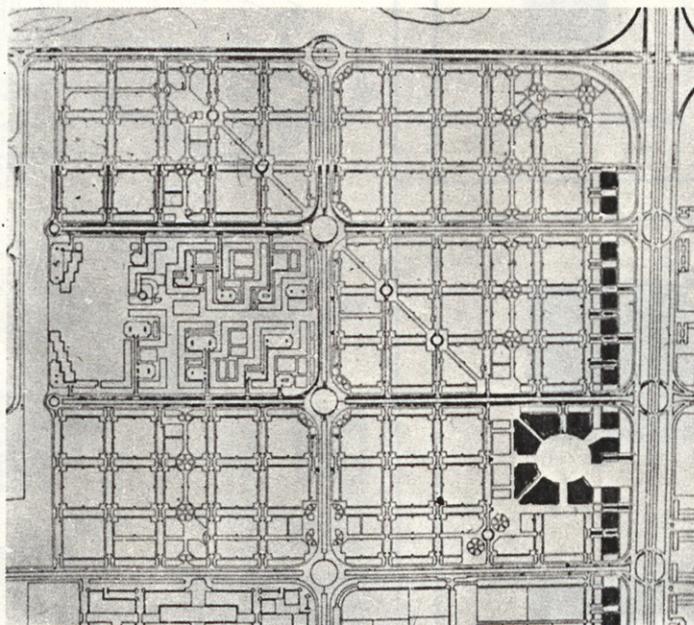
Comercio.—La localización corresponde a las parcelas agrupadas al sistema ramificado, coincidiendo con los ejes peatonales básicos y con las edificaciones más densas y de mayor altura, donde las manzanas se abren y perforan.



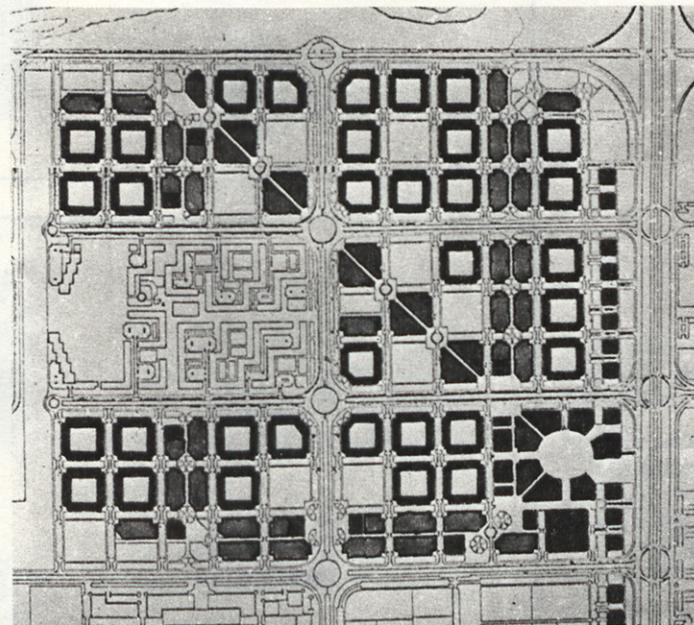
Recorridos peatonales.—Aunque, en rigor, todos los espacios libres son peatonales, porque no se ha acudido a un esquema separativo con el tráfico rodado (que resultaría inadecuado para la densidad exigida), existen recorridos específicamente peatonales, que son aquellos ligados al sistema comercial y que atraviesan las manzanas, permitiendo una densificación de la trama en las zonas más necesitadas de ello. Las líneas fundamentales de este sistema convergen en el centro, donde, igualmente que para el tráfico, sería necesario un estudio posterior.



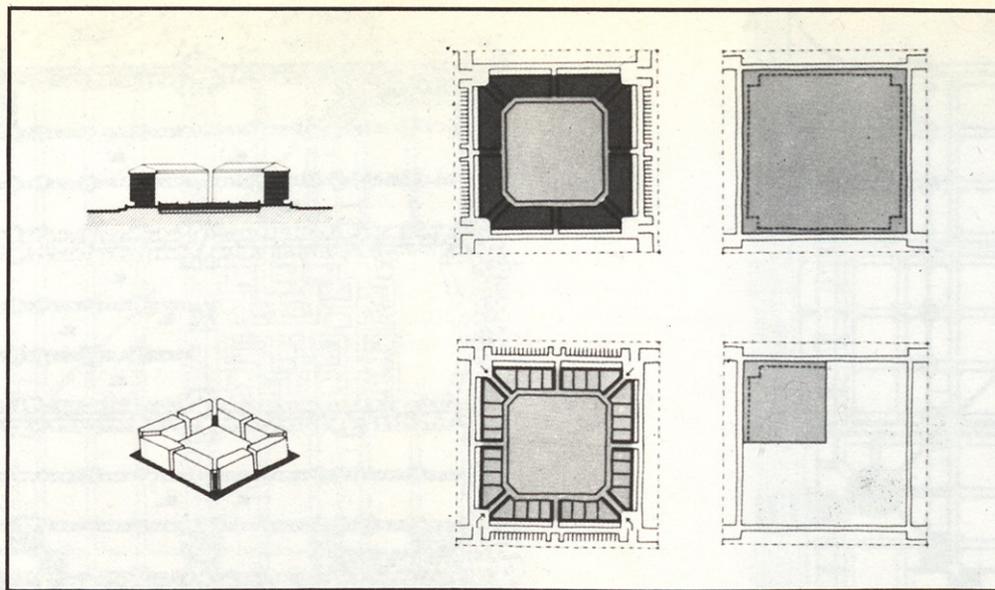
Espacios libres.—Se ha introducido una pauta de espacios libres paralelos, alternando dos tipos diferentes: uno de ellos coincide con las vías de la red primaria, tratando de incorporar al espacio urbano las grandes bandas de reserva y protección que acompañan a las carreteras (vías-parque); el otro tipo se deriva del aprovechamiento de las franjas de separación entre manzanas en dirección Este-Oeste. La idea de la Senda de Vitoria ha influido en la definición de estos últimos espacios, a los que se asocian las parcelas de equipamientos en una relación de complementariedad.



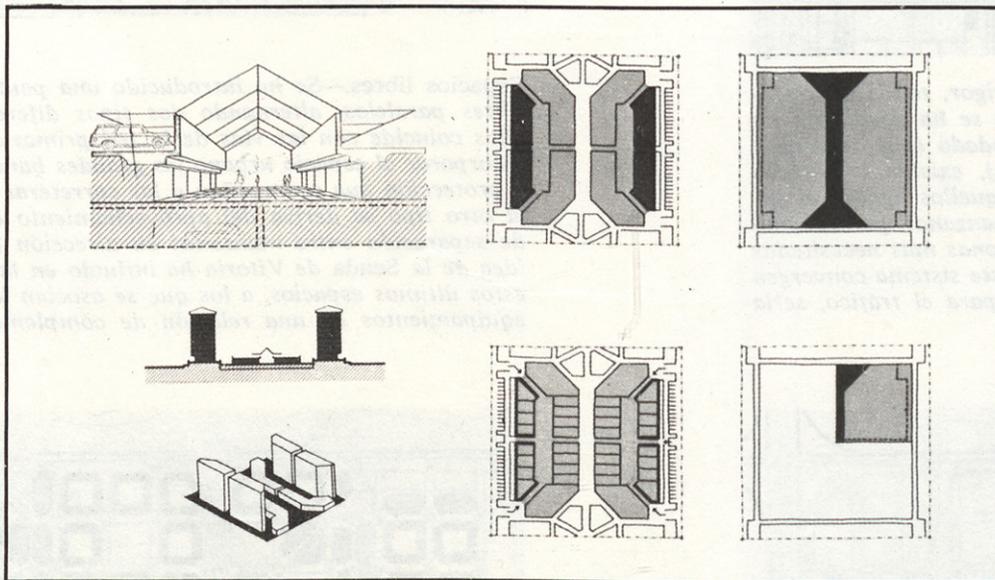
Actividad central.—Las actividades de carácter específicamente central —oficinas, gran comercio, servicios, hoteles, espectáculos, etc.— se localizan sobre la pieza organizada alrededor de la plaza cívica y a lo largo de la banda paralela al eje central.



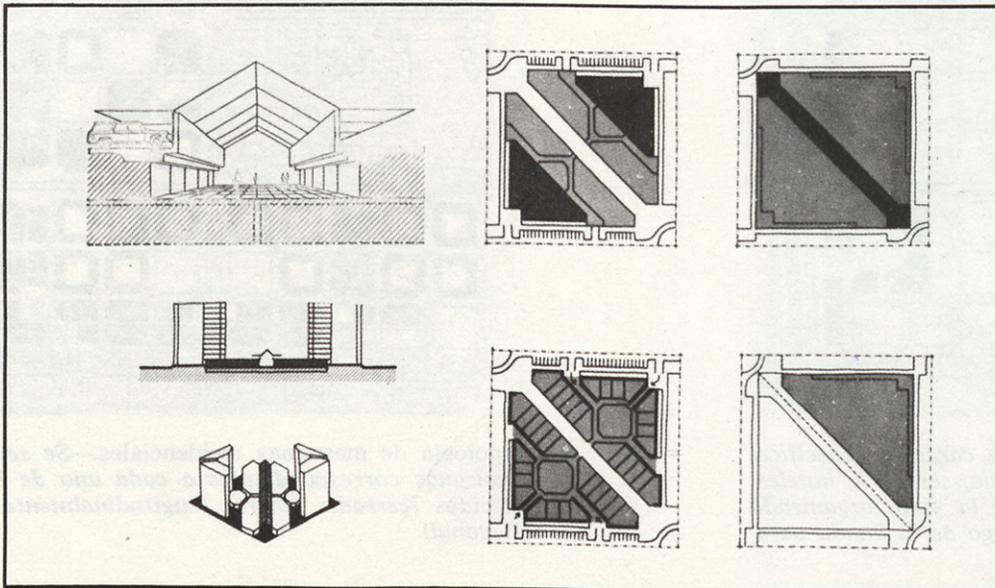
Tipología de manzanas residenciales.—Se señalan aquí las manzanas correspondientes a cada uno de los tipos establecidos (cerrada, abierta longitudinalmente y abierta en diagonal).



1



2



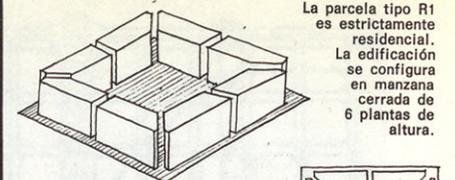
3

1. Manzana cerrada.—
(Seis plantas)
Estrictamente residencial.

2. Manzana abierta
longitudinalmente.—
Residencial (nueve plantas)
y comercial (una planta)
en edificaciones
diferenciadas.

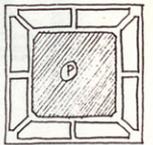
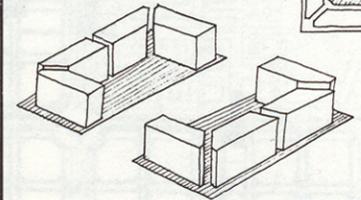
3. Manzana abierta
en diagonal.—Residencial
(doce plantas) y comercial
(una planta) en
edificaciones
diferenciadas.

4. Posibilidades
de desagregación.

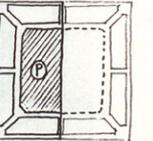
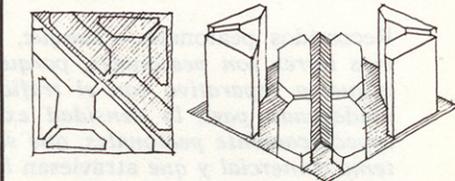


La parcela tipo R1
es estrictamente
residencial.
La edificación
se configura
en manzana
cerrada de
6 plantas de
altura.

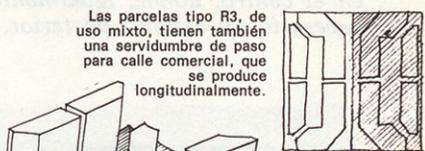
La promoción de una manzana
de viviendas completa sobre
una parcela supone la
construcción de 192 viviendas
y un garaje común.



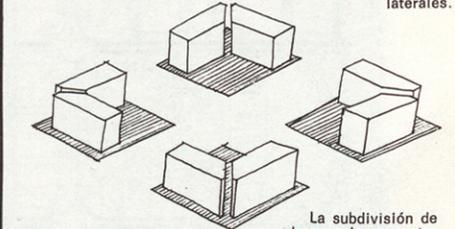
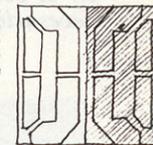
Sobre las dos mitades de
una parcela pueden plantearse
dos operaciones separadas
de 96 viviendas y garaje
cada una de ellas, si bien
pueden plantearse dos
promociones de viviendas
y un garaje común.



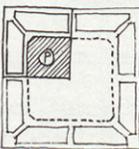
Las parcelas tipo R2 están afectadas por una
servidumbre de paso en diagonal que constituye
una calle comercial peatonal.



Las parcelas tipo R3, de
uso mixto, tienen también
una servidumbre de paso
para calle comercial, que
se produce
longitudinalmente.

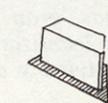
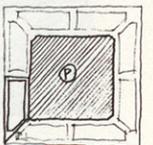


La manzana se
abre así por su
mitad,
permitiendo una
altura de
9 plantas en sus
dos fachadas
laterales.



El garaje debe ser resuelto
por cada promoción en su
cuarto de parcela, o bien
puede ser una operación
común a dos de ellas, o a
todas, si se dan
simultáneamente.

La subdivisión de
la parcela en cuatro
cuadrantes posibilita
promociones
separadas por
unidades de
48 viviendas.



También puede darse el caso de
que el garaje común sea una
operación previa y aislada, en
cuyo caso la unidad mínima de
promoción desciende
a 24 viviendas.

4

Algunas consideraciones sobre Lacua y nuestra propuesta

La propuesta de ordenación que aquí se expone sumariamente constituye sólo una aproximación, necesariamente incompleta, a la complejidad de problemas con los que se enfrentaba el planeamiento de Lacua. Desde un principio sorprenden las dimensiones, densidad, previsiones y extensión de la actuación y es muy difícil evitar el escepticismo sobre la viabilidad y realidad futura de este nuevo asentamiento, insólito por su escala en nuestro país. De hecho, el proyecto resulta inimaginable fuera del marco proporcionado por un momento de euforia, hoy ya superado, en el crecimiento urbano y económico de Vitoria, que aprovechó la efímera figura legal de las *Actur*, apoyándose en la potencia económica y financiera de las instituciones y administraciones locales. Si a esto añadimos que el planteamiento del concurso contenía una cierta ambigüedad en relación con las zonas de actuación —se centraba sobre tres polígonos, pero se pedía tener en cuenta el conjunto y se permitían modificaciones sobre el resto del territorio de Lacua, ya ordenado por un Plan Especial y por una serie de Planes Parciales inconexos— y con el nivel de las propuestas —¿concurso de ideas o Avance de Plan Parcial?—, se entenderá fácilmente que las respuestas resultarían tan dispares y contrapuestas. Era, en definitiva, la idea misma de ciudad lo que estaba en juego.

Por nuestra parte, el entendimiento del problema se basó en un planteamiento de conjunto y en el convencimiento de que no se pueden pretender imágenes acabadas para un desarrollo urbano tan dilatado en el espacio y en el tiempo. La ciudad se va haciendo sobre sí misma y sobre los territorios que invade en su crecimiento, es el resultado de los intereses, conflictos y luchas de la sociedad que la habita. El tejido urbano es, en definitiva, la cristalización del tejido social. Por eso el planeamiento a largo plazo puede resultar totalmente inoperante y ser desbordado por la dinámica de las fuerzas económicas y sociales si no contiene la suficiente flexibilidad y capacidad de autocorrección que le permitan adaptarse a las circunstancias de la evolución de la sociedad.

De acuerdo con lo anterior, tratamos de establecer en Lacua unas *reglas del*

juego, unos criterios de subdivisión sucesiva del espacio que garantizaran un cierto orden en el desarrollo temporal, antes que un Plan acabado y vinculante. Una de las propuestas concretas se refería a la necesidad de establecer un órgano de gestión permanente para la nueva ciudad que controlara sobre el terreno el proceso de urbanización y edificación, definiendo etapas, áreas de actuación, formas de administración, posibilidades de subdivisión o agrupación de parcelas, etc., de acuerdo con las necesidades y criterios de cada momento. En un proceso de desarrollo a largo plazo la forma en que se avanza hacia el estado final es tan importante como ese estado final mismo, al que por otra parte nunca podremos considerar definitivo, ya que antes de que haya sido alcanzado habrá comenzado la transformación de los desarrollos iniciales. Esta transformación seguirá produciéndose a lo largo de la vida útil de las infraestructuras y edificaciones; y cuando ésta haya expirado se iniciarán los procesos de sustitución y remodelación. El desarrollo no alcanzará, pues, una situación definitiva, aunque sí etapas más o menos estables. En cada una de ellas será necesario redefinir los objetivos o imágenes físicas que se deseen alcanzar en la siguiente.

Se trata pues de un proceso o juego de persecución continua de un objetivo formal inalcanzable por su carácter cambiante. La calidad urbana dependerá fundamentalmente de que ese objetivo haya sido bien formulado y también de que cada paso de la secuencia alcance en sí mismo un nivel suficiente de calidad, lo que a su vez, dependerá de la existencia de un sistema adecuado de control del proceso. En resumen, un buen reglamento para ese juego de persecución.

Para la definición de esa imagen formal inalcanzable, pero necesaria como modelo o guía, partimos de la lógica geométrica de la retícula impuesta por las vías de distribución primaria ya existentes. Nos parecía importante neutralizar esa macrorretícula sobredimensionada superando el carácter de *islas* que tenían los polígonos. Para ello se superpuso otra retícula de orden inferior, ocherente con la existente, pero con mayor capacidad de desagregación y sistematización. El tejido así resultante, en una primera aproximación, entroncaba con la tradición de los *ensanches* decimonónicos, que, en térmi-

nos generales, ha dado buenos resultados en el proceso de construcción de las ciudades españolas. Las dimensiones de esta retícula ortogonal —111 por 111 metros entre ejes de calles— fueron fijadas en base a obtener la mayor neutralidad posible en el trazado y respetando la escala de la trama urbana de Vitoria. De esta opción se deducía lógicamente una primera tipología residencial, la manzana cerrada, que nos pareció adecuada para albergar la densidad exigida. Por otra parte, las ordenaciones de este tipo han demostrado a lo largo del tiempo ser muy flexibles en el proceso de ejecución y capaces de proporcionar variedad y calidad urbana en un grado superior y con menor coste que otros tipos de ordenación más favorecidos últimamente por los encargados de la planificación.

No obstante, para la consecución de los objetivos que nos habíamos fijado —integración de la nueva a la vieja ciudad, incorporación del río como elemento urbano, coherencia interna del conjunto, etc.— se hacía necesario introducir, además, otra pauta de estructuración. Se decidió un esquema radial o ramificado que, superpuesto a la retícula ortogonal, creaba una gran variedad de situaciones y posibilidades de localización dentro del orden general. Esta pauta radial se utilizó como elemento estructurante para la distribución del comercio y equipamientos, mientras que la trama ortogonal se empleó como un *relleno* más neutro de carácter predominantemente residencial. Aparecen así las manzanas perforadas, abiertas, correspondientes a mayores densidades y que recogen la experiencia de operaciones —que se han producido frecuentemente en los ensanches— de transformación de la edificación cerrada en abierta, algunas de las cuales pueden considerarse modelos clásicos.

En cuanto a la tipología edificatoria, se establecen unos modelos posibles, no vinculantes, que permiten una especialización de las edificaciones para usos residenciales y comerciales, compatible con su integración en la manzana. Estos modelos permiten también un grado considerable de desagregación, esto es, posibilitan la promoción por pequeñas unidades, en la idea de que ello es deseable para la variedad y calidad urbana del conjunto. En las manzanas cerradas se sugieren unas hendiduras que facilitarían la penetra-

ción al interior, resolverían el problema de las medianerías y darían uniformidad al tratamiento de las esquinas. En las parcelas especiales, los edificios no están tipificados y solamente se hacen algunas sugerencias sobre su forma o volumen.

El resultado de todo esto, unido al tratamiento especial del centro y de la banda paralela al eje central, es una ordenación que puede extenderse sobre todo el territorio de Lacua, si

bien nuestra propuesta respetaba al máximo el planeamiento fragmentario ya existente y sólo ocupaba, además de los tres polígonos del concurso, los dos situados al norte de éstos, de propiedad pública y carentes de Plan Parcial.

Se respetó también la densidad bruta fijada por el Plan Especial, aunque considerábamos que estaba muy por encima de los estándares recomendables, siendo éste un hecho que afectaba

decisivamente a la calidad urbana resultante. Como solución se propuso transformar parte del aprovechamiento residencial en otros usos y redistribuir la densidad, llevando parte de la edificabilidad asignada al centro cívico al polígono contiguo y a la banda paralela al eje central. Esta última operación permitía además ampliar la función de *centro* a lo largo de este eje tan importante para Lacua y para Victoria.

