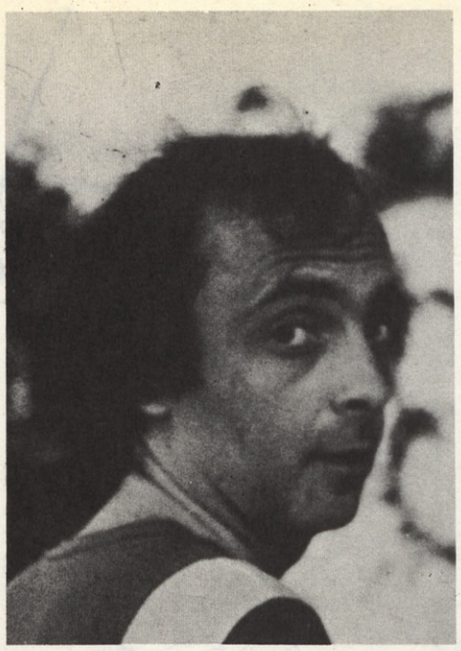
RAFAEL MONEO VALLES
MANUEL SOLA MORALES



Rafael Moneo Valles
Nace en Tudela en 1937. Estudia Arquitectura en Madrid (1956-61). Trabaja con Sainz de Oiza (1959-61) y con G. Utzon (1961-62). Oposición a Cátedra de Elementos de Composición en la Escuela de Barcelona (1970). Da clases en el Instituto de Arquitectura de Nueva York, en la Universidad de Siracusa y en la Cooper Union (1976-77).

Manuel de Solá-Morales Rubió
Arquitecto por la Escuela de Barcelona en 1963. Practica en los estudios de R. Matthews-J. Marshall (Londres) y L. Quaroni (Roma). Licenciado en Ciencias Económicas en 1965. Catedrático de Urbanismo en Barcelona desde 1968.

Comentarios del Jurado a la propuesta de don José Rafael Moneo Valles y don Manuel Sola Morales

Fundamenta su propuesta en la consideración de la ciudad como tejido residencial, entendiendo que a partir de esta estructura fundamental, las sucesivas actuaciones dan origen a un desarrollo urbano pleno.

El Jurado estima indiscutiblemente que es la mejor propuesta para Polígono Residencial que se ha ofrecido en el Concurso, en cuanto a la escala humana de su desarrollo, por la célula de viviendas que ofrece, por la proporción de alturas en cuatro plantas, por la estructura de organización interna del Polígono, y por el tratamiento perimetral de las zonas de reserva escolar y complementarias.

El Proyecto enfatiza la penetración individual de la vivienda, el acceso directo del aparcamiento hasta el pie de las casas y la penetración a las mismas desde una vía-calle en parte acristalada.

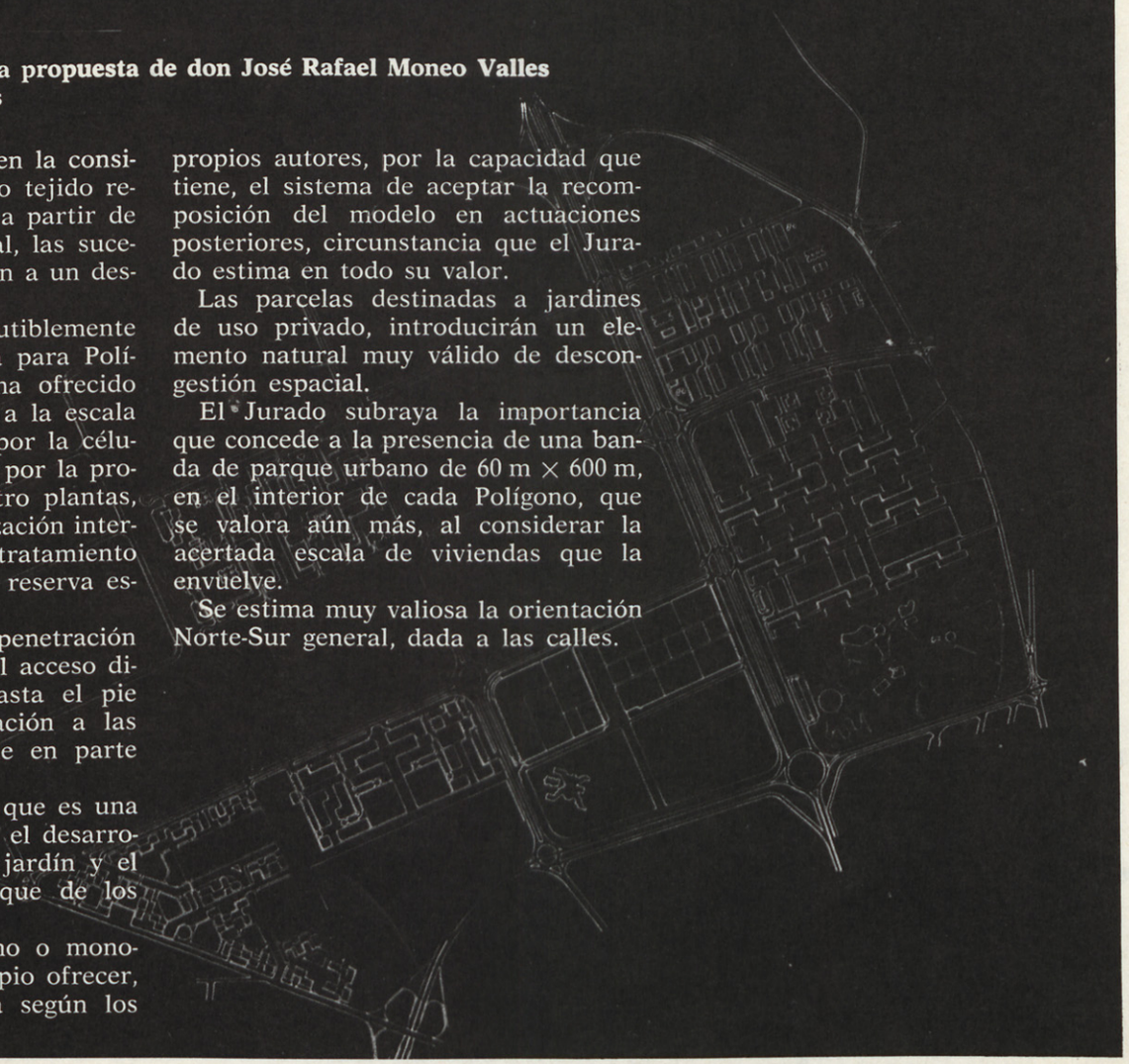
Se estima por el Jurado que es una propuesta alternativa entre el desarrollo histórico de la ciudad jardín y el desarrollo urbano del bloque de los ensanches actuales.

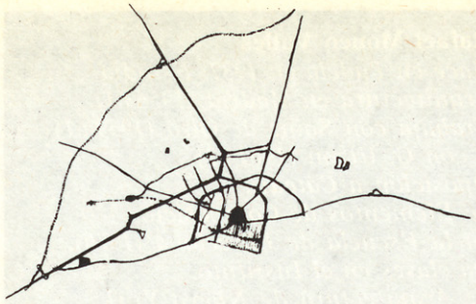
El excesivo esquematismo o monotonía, que puede en principio ofrecer, parece que queda obviada según los propios autores, por la capacidad que tiene, el sistema de aceptar la recomposición del modelo en actuaciones posteriores, circunstancia que el Jurado estima en todo su valor.

Las parcelas destinadas a jardines de uso privado, introducirán un elemento natural muy válido de descongestión espacial.

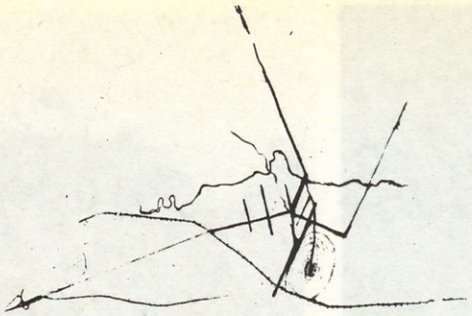
El Jurado subraya la importancia que concede a la presencia de una banda de parque urbano de 60 m × 600 m, en el interior de cada Polígono, que se valora aún más, al considerar la acertada escala de viviendas que la envuelve.

Se estima muy valiosa la orientación Norte-Sur general, dada a las calles.

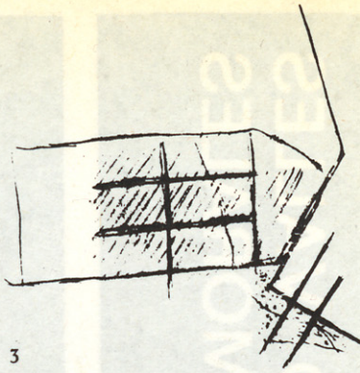




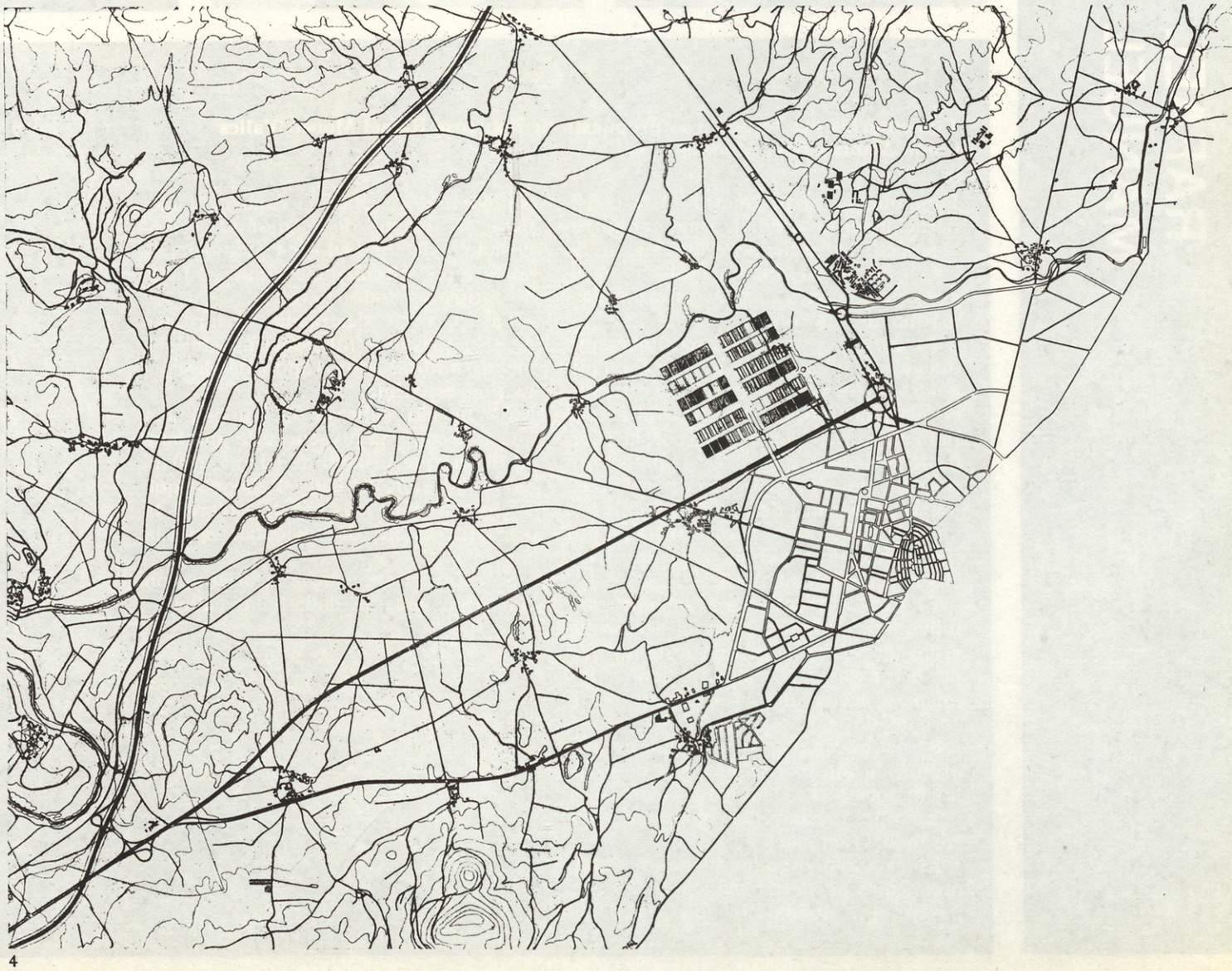
1



2



3

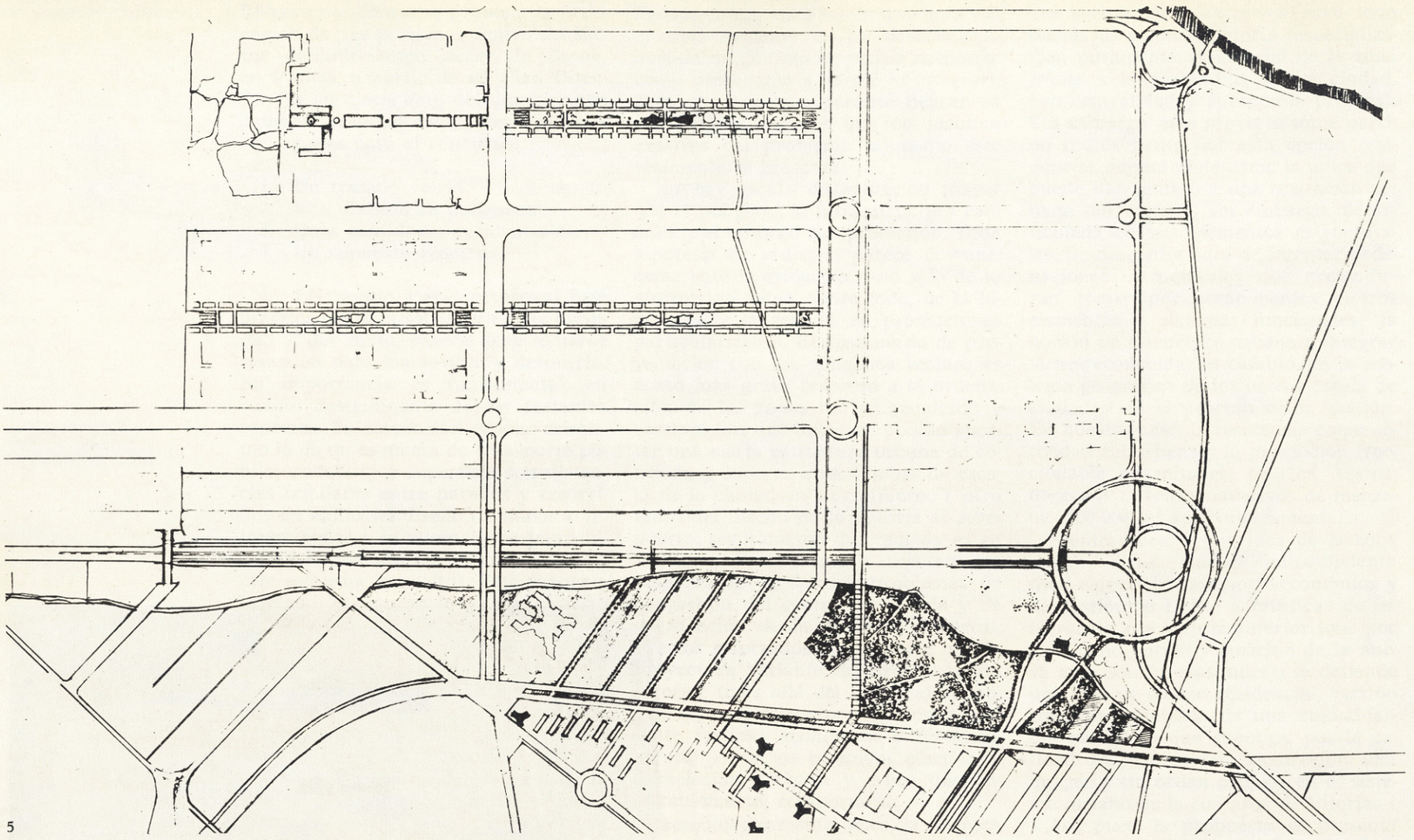


4

1, 2 y 3. Esquemas de encuadre comarcal, con la interpretación propia del sistema viario y de las directrices del crecimiento.

4. Sistema viario propuesto como estructura comarcal, en relación a Lacua.

5. Detalle de la relación entre Vitoria, Lacua y los elementos viarios comarcales.



5

Encuadre territorial y urbano.—*La consideración suburbana de Lacua implica reinterpretar sus relaciones con el territorio comarcal —La Llanada Alavesa— y con Vitoria. A la falsa alternativa de Nueva Ciudad, no cabe tampoco oponer una integración en continuidad con el casco central, imposible e innecesaria. El crecimiento por extensión se rompió ya con las modificaciones al Plan General de Apraiz y por la deformada construcción de la Vía de Circunvalación.*

La nueva importancia residencial de Lacua, en la colocación y forma ya dadas, parece reclamar un replanteo del esquema territorial vitoriano, y dar una alternativa al sistema de variantes y circunvalaciones viarias que está a la base de un modelo congestivo de crecimiento por coronas concéntricas.

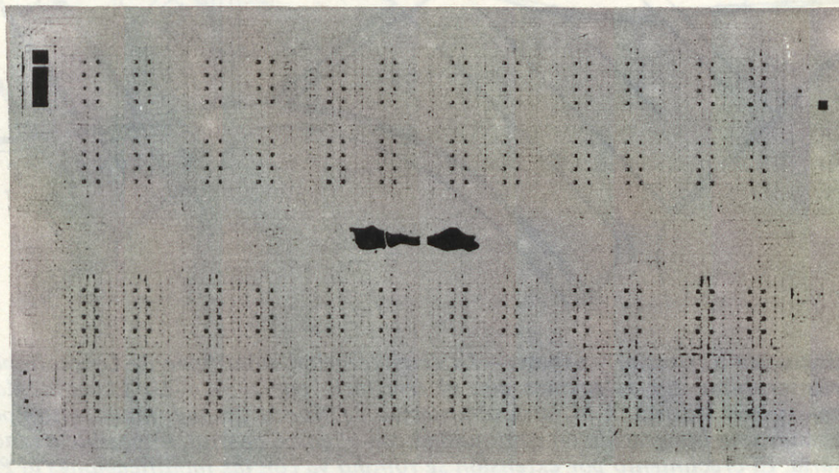
Apoyar Lacua sobre el primer cinturón o sobre la Avda. Generalísimo, son las dos falsas alternativas radio-concéntricas (suburbial la primera, integradora *la segunda), que comportan respectivamente efectos de periferia y de congestión. Problemas de degradación que se reforzarían con la supuesta nueva variante de circunvalación envolviendo los nuevos barrios en otro anillo perimetral.*

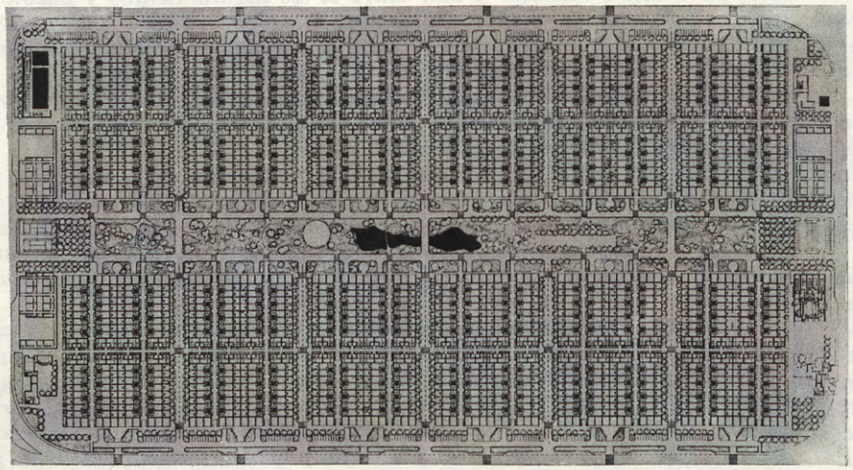
La confusión de la idea de ronda arranca de la tergiversación del Plan de Apraiz. El trazado circular que allá surgía como remate de la ordenación urbana, pierde sentido (y forma) cuando las trazas de la ciudad se modifican y cambian de directriz. El conflicto formal (que romperá la continuidad de posibles extensiones futuras) va concentrándose en la indecisión entre las dos directrices de edificación (Calle Honduras, Calle Paraguay), en el progresivo aislamiento de la ronda como pura variante circulatoria, y en la problemática alternativa al camino a Bilbao (Autovía al aeropuerto en lugar de la carretera del Portalón por Abechuco). Tal conflicto morfológico expresa la falacia de una actual extensión urbana integrada *y acota, en todo caso, los problemas a diseñar en el caso de acometerse efectivamente, si voluntad política existiera, una integración* territorial *de Lacua (y de los núcleos rurales del entorno).*

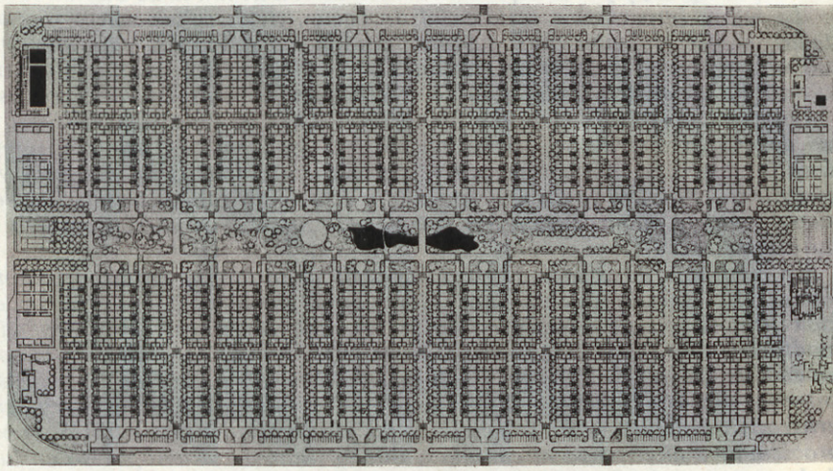
La relativa autonomía del nuevo barrio como pieza, en cambio, del sistema comarcal (tanto como del sistema urbano) habría de reconvertir el esquema viario en orden a conectar y unir entre sí los asentamientos y pueblos de la comarca (y Lacua entre ellos) en sistema interdependiente. Todavía la estructura dejada por la colonización romana del territorio es base fundamental a reconocer y reutilizar actualmente, y la disposición de las conexiones comarcales habría de basarse en tal estructura como sistema de interrelación rural-urbano), y no en mecanismos de pura ocupación de suelo por coronas de crecimiento de la sola ciudad central.

El orden territorial de la Llanada Alavesa, y la idea de Lacua como unidad residencial suburbana, interdependiente del sistema de asentamientos comarcales, se resumen en un esquema viario alternativo que se propone como esqueleto del territorio. En lugar de variantes circunvalatorias, las autovías comarcales configuran la nueva centralidad a la que también la Vitoria actual se adhiere.

Los nuevos ejes comarcales, lo serían como esquema central de accesibilidad mutua, de servicios, de saneamiento, y también como imagen del espacio comarcal. La autovía hacia el Sur (a conectar con el nudo de la autopista de Madrid) se propone enterrada con extensos taludes laterales, formando una amplia cuenca que, a modo de río artificial permita una percepción visual de la dualidad entre Lacua y Vitoria, y cree un fuerte elemento geográfico en apoyo de los nuevos asentamientos a desarrollar, así como una imagen nueva del territorio.







Ordenación general

El presente concurso propone la ordenación de tres polígonos dentro del sector definido como *Actur de Lacua*, en Vitoria, a partir de un Plan Director (ya en ejecución), del que hay que entender resultan cuatro determinaciones básicas para el concurso:

1. Un trazado viario.
2. Una división en polígonos.
3. Unas cantidades residenciales.
4. Un supuesto «centro».

1. El trazado viario ortogonal está prácticamente construido en su totalidad y, por tanto, parece debe tomarse como un dato inamovible y definitivo. Su importancia es fundamental, en cuanto determinante de los restantes aspectos. Su aceptación supone asimismo la de un esquema de transporte público rodado por superficie con distancias regulares entre paradas y recorridos en anillo (el diseño de nudos e intersecciones y la ausencia de jerarquización secundaria de las vías confirma este esquema implícito). Este esquema (pretendido seguramente como criterio justificativo del dimensionado de la malla) puede no ser, acaso, el más adecuado a la escala de la actuación (pequeña para suponer cargas homogéneas de la red) ni a su posición excéntrica respecto al resto de la ciudad (casco antiguo de Vitoria, zonas de empleo industrial). Pero, construidas ya casi todas las vías y nudos, parece obligado aceptarlo así y, renunciando a toda propuesta en ese terreno, reconducir el contenido del proyecto a ámbitos más opcionales.

Si, por tanto, se acepta el esquema viario, por cuanto refiere a sus trazas y dimensionado, en cuanto a la orientación geográfica parece importante recoger su aproximación a la directriz N-S comprobada óptima en toda la formación de la Vitoria anterior (ejes del casco antiguo, calle de Dato, etc.). La propuesta adopta esa orientación como sentido del mejor asoleo de calles y fachadas, desconsiderando en cambio el ortogonal E-O, que será tratado solamente como testero de las crujías de edificación.

2. En este sentido, la posible imagen de globalidad dada por la promoción inicial del sector y por la vialidad conjunta, resulta directamente negada por la gestión descompuesta que, efectivamente, se sigue. De hecho, los planes parciales comprometidos ya en polígonos contiguos a los de concurso son ejemplo evidente de un desconcierto que, de ningún modo, podría aceptarse como precedente a seguir (o *integrar*), pero que tampoco permite pensar en alternativas globales que no resulten evasivas del problema tal como éste realmente se presenta.

No hay escala de actuación mayor que el polígono, la infraestructura está dada y el entorno comprometido. Toda hipótesis de rediseño parece desvanecerse ante la evidencia —no sólo de lo efectuado—, sino, sobre todo, de la hipoteca de la gestión en promociones particularizadas. El desacuerdo de proyectación con los polígonos vecinos es acaso más grave respecto a la ordenación de las zonas de equipamiento y reservas, las que hubieran podido aportar una cierta estructura urbana de conexión y soporte a un cambio de escala de la ciudad en su conjunto. Y otro tanto del diseño de la autovía al aeropuerto, seguramente desgraciada en su función y en su forma, y directamente responsable de futuros problemas de congestión del centro de Vitoria y de degradación de la periferia comarcal. Efectos reforzados por el corte que la proyectada variante de circunvalación exterior (más allá del Zadorra) supondría sobre la estructura territorial existente (valiosa económica e históricamente) y por los negativos efectos de parcelación, fachada y cruce que, inevitablemente, comportaría.

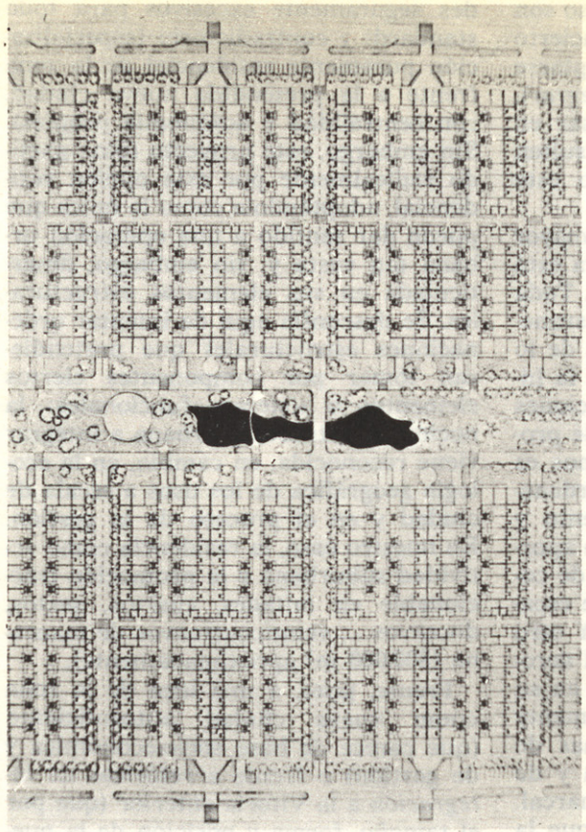
Metodológicamente, pues, la respuesta que se buscará al problema no será un diseño total del sector, ni siquiera de los tres polígonos de concurso, sino la propuesta de un esquema operativo a la escala de las acciones previsibles, que sea válido con independencia de la magnitud con que vaya realizándose. Ni un diseño específico de la totalidad ni tampoco una ordenación genérica que se limite a indicaciones abstractas de uso o cantidad. Por contra, una propuesta parcial, pero generalizable, que siendo concreta no sea singular.

3. Así, resulta que el ámbito en que el proyecto puede imponer una mayor incidencia estructural es precisamente en cuanto a cantidad residencial. Reconocer esta condición e intentar desde la austeridad de la simple idea de vivienda resolver el problema urbano es el punto de partida de este proyecto. Por supuesto, reconocer las cantidades residenciales es cargar con el dato más pesante (volumen y densidades seguramente excesivos para todo standard) y contradictorio (especialización puramente residencial de la zona frente a la pretendida nueva ciudad, con centralidad y autonomía propias). Sin embargo, este proyecto toma partido radicalmente por esta opción residencial, adoptándola como la única que puede dar sentido a una operación urbana tan vasta y, sin embargo, desarticulada en sus elementos estructurales. Se desconfía aquí de intentar ordenaciones estructurales que pretendieran tomar por componentes ciertos elementos o sistemas funcionales: la noción de estructura urbana a integrar viene reconocida, en cambio, en la ecología geográfica de los usos a escala de ciudad y en el proceso de la gestión. En nuestro caso, la residencia como actividad suburbana y la promoción fraccionable en mitades, cuartos, sextos, doceavos..., veinticuatroavos de manzana (800.000 m³ aproximadamente).

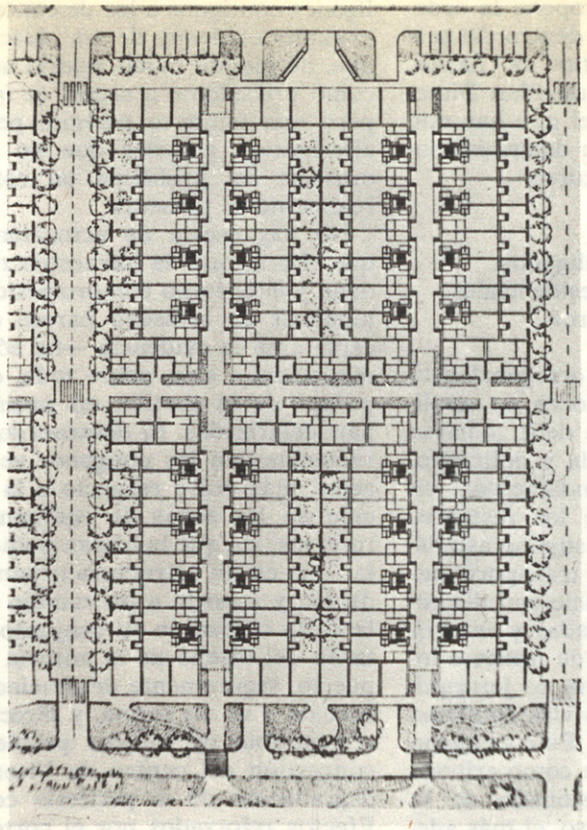
Frente, pues, a una idea de la zona como *nueva* ciudad autosuficiente (que carece de base socio-económica y de gestión) o frente a retóricas de *integración* a la Vitoria anterior (que por el tamaño, forma y posición de la nueva área son inverosímiles), se defiende una idea de ciudad residencial, versión contemporaneizada de una ciudad-jardín periférica que suponga, por la calidad del uso residencial ofrecido, una imagen y un orden propios en el sistema urbano de la comarca de Vitoria.

Así, pues, la propuesta se presenta en el plano 1:200. Este desarrolla plantas y secciones de la unidad residencial, sistema de casas en hilera con accesos unificados en una calle interior transparentemente cubierta. Las casas tienen viviendas dúplex en planta baja con salida a jardín privado y acceso independiente para apartamentos de dimensión mitad en los niveles altos. Estos disfrutan, en cambio, de terrazas. La altura de 4 plantas (12 m) es universal y constante, y las casas se proyectan con movimiento de tierras que permita, con una elevación de 0,60 metros del primer forjado sobre el nivel exterior incluir un garaje subterráneo con una plaza de aparcamiento y un trastero por vivienda. En las testas de las hileras de casas (cabeceras de las calles interiores) hay dispuestos tipos singulares para locales y casas a patio.

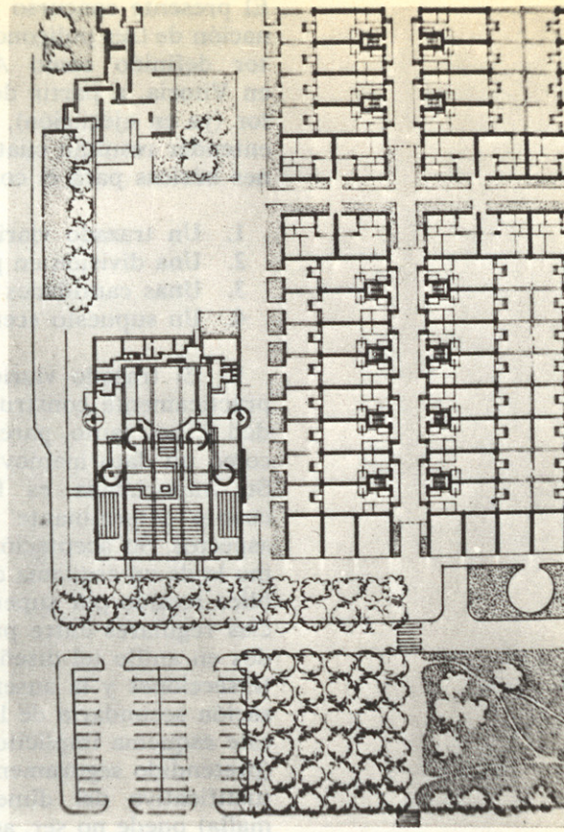
La decidida opción por la baja altura, manteniendo las altas densidades programadas, es la primera condición



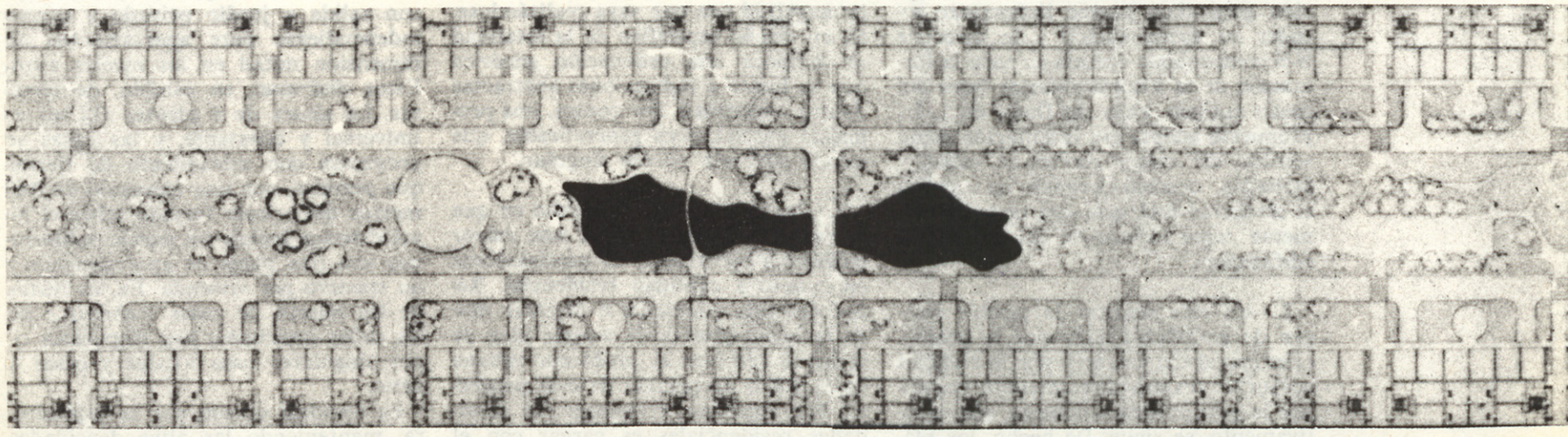
La manzana y el parque.



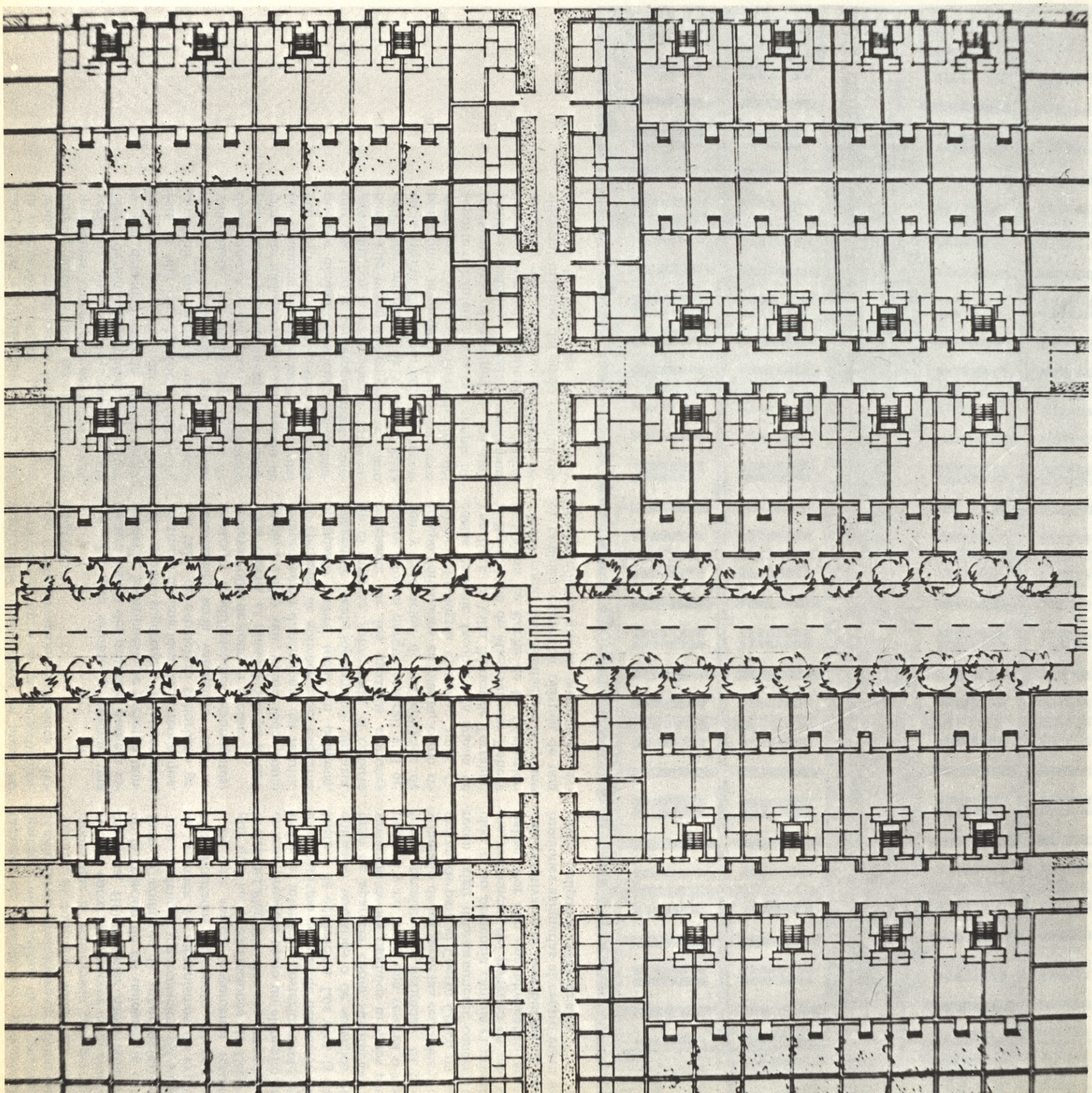
La manzana.



El equipamiento.



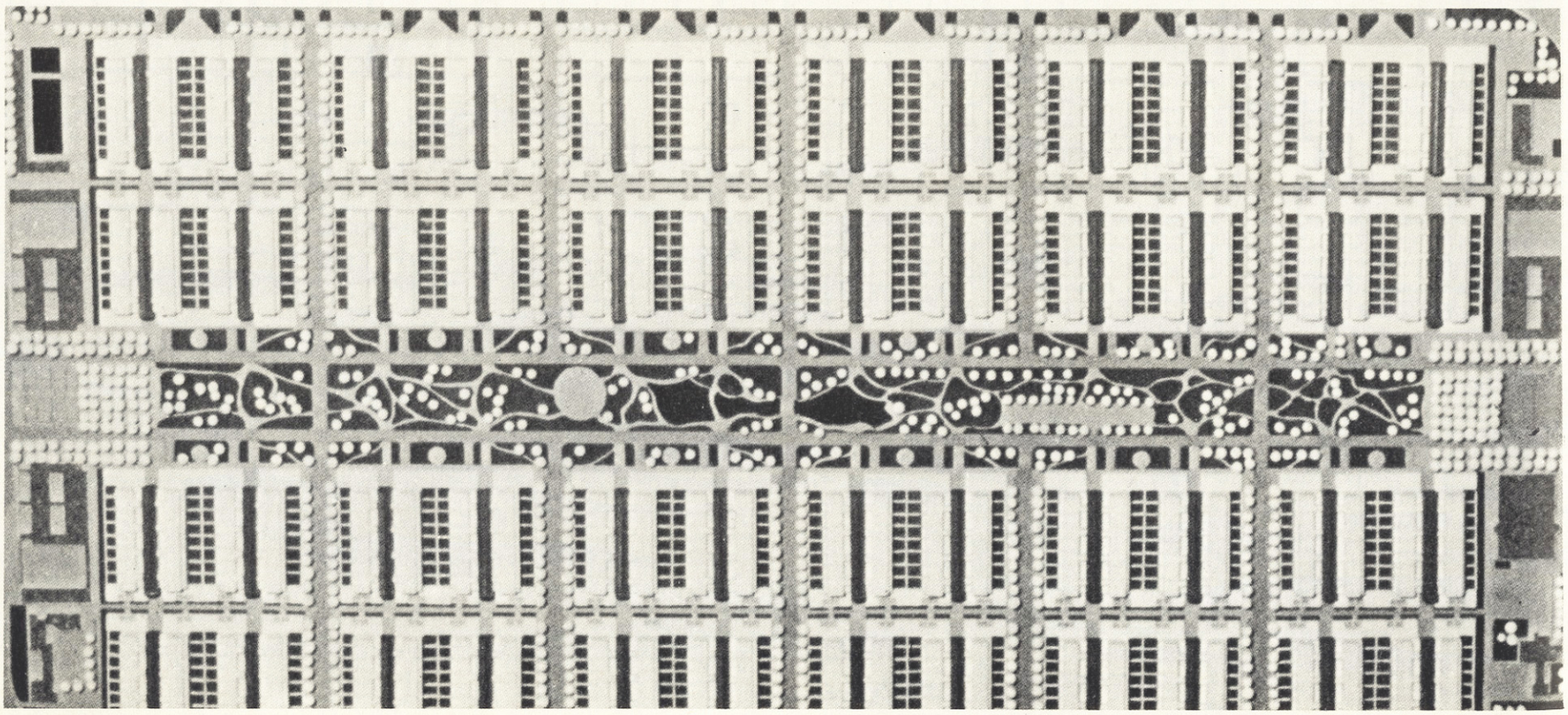
El parque.



de confort y relativa domesticidad de la ordenación buscada. Las calles soleadas y semiprivadas, los patios, jardines y terrazas para las viviendas, dimensiones cumplidas de todas ellas, servicios anexos, etc., suponen una oferta de notable cualidad. Baja altura y alta densidad supone, desde luego, intensiva ocupación del suelo. Pero ésta es una característica doblemente favorable en nuestro caso. Primero porque, abandonando preconcebidas volumetrías en altura con riesgo de desorganizar y encarecer los espacios públicos, se afronta un tipo de edificación que incluye en la construcción de las viviendas la urbanización casi total del conjunto. Y los costes superiores que por unidad de vivienda pueda asumir este tipo se ven ampliamente compensados por la absorción de costes urbanos que pasan a incorporarse como extensión misma de la vivienda. Está en la misma idea suburbana esta incorporación a la vivienda de los máximos servicios y valores y la reducción del soporte urbanístico a la casi simple infraestructura. Naturalmente, los umbrales económicos de esta fórmula pueden marcar niveles distintos de calidad material, pero el aprovechamiento residencial máximo del suelo resulta (en ausencia de inversiones importante y mantenidas, improbables en áreas no centrales) garantía de buena urbanización (y conservación) económica y homogénea.

4. En este sentido, y aunque una lectura literal del proyecto pudiera esconderlo, la propuesta se presenta también como sugerencia relativamente abstracta de una idea de vivienda que, con valor de estructura suburbana generalizable, sería extensible (con variantes y modificaciones abundantes) al desarrollo de todo el sector.

En efecto, el plano 1:500 (o la maqueta 1:1.000) vale, sobre todo, como comprobación dimensional del resultado conjunto de aplicación del esquema propuesto, sobre todo, un polígono, imagen de escala lógicamente unitaria. En él interesa, sobre todo, el criterio ordenador de los espacios comunes (entre ellos el parque central) y el orden y colocación de los edificios de equipo (dibujados en planta, como referencia tipológica ejemplar, unas escuelas de Arne Jacobsen, la iglesia de Van Eyck, la Villa Bianca de Terragni, la Brick Villa de Mies van der Rohe y la Maison La Roche de Le Corbusier.

Pero como representación, el plano es también expresión plástica de una imagen abierta que se extiende por relaciones de contigüedad, y donde la aparente uniformidad de la totalidad es sólo forma prototípica de diseño que soporta, al contrario, todas las variaciones que la experiencia real percibiría. Ya, entre los pioneros de la ciudad moderna, Hilberseimer había entendido la relación de las unidades al conjunto y cómo en la suburbanización tipo residencial y parcelación del suelo se resumen en mecanismos de extensión ilimitados en cuanto autónomos.

De este mismo argumento resulta por qué las prescripciones de Centro Cívico del Plan Director son entendidas en este proyecto como un elemento exterior a interferir posteriormente en el mecanismo general de ocupación del suelo y de edificación. Los usos (y los edificios) terciarios o de servicios habrán de aparecer como sustitución o variación de los módulos urbanos propuestos y no como una reserva o una forma previamente definidas. El tipo y tamaño de los servicios centrales programados para el Centro Cívico no parecen exigir necesariamente concentración, ni su presencia cambia el programa residencial del polígono en que se hallan. Por ello una alternativa acaso más positiva es la distribución de esas funciones asignadas al centro entre los varios polígonos residenciales.