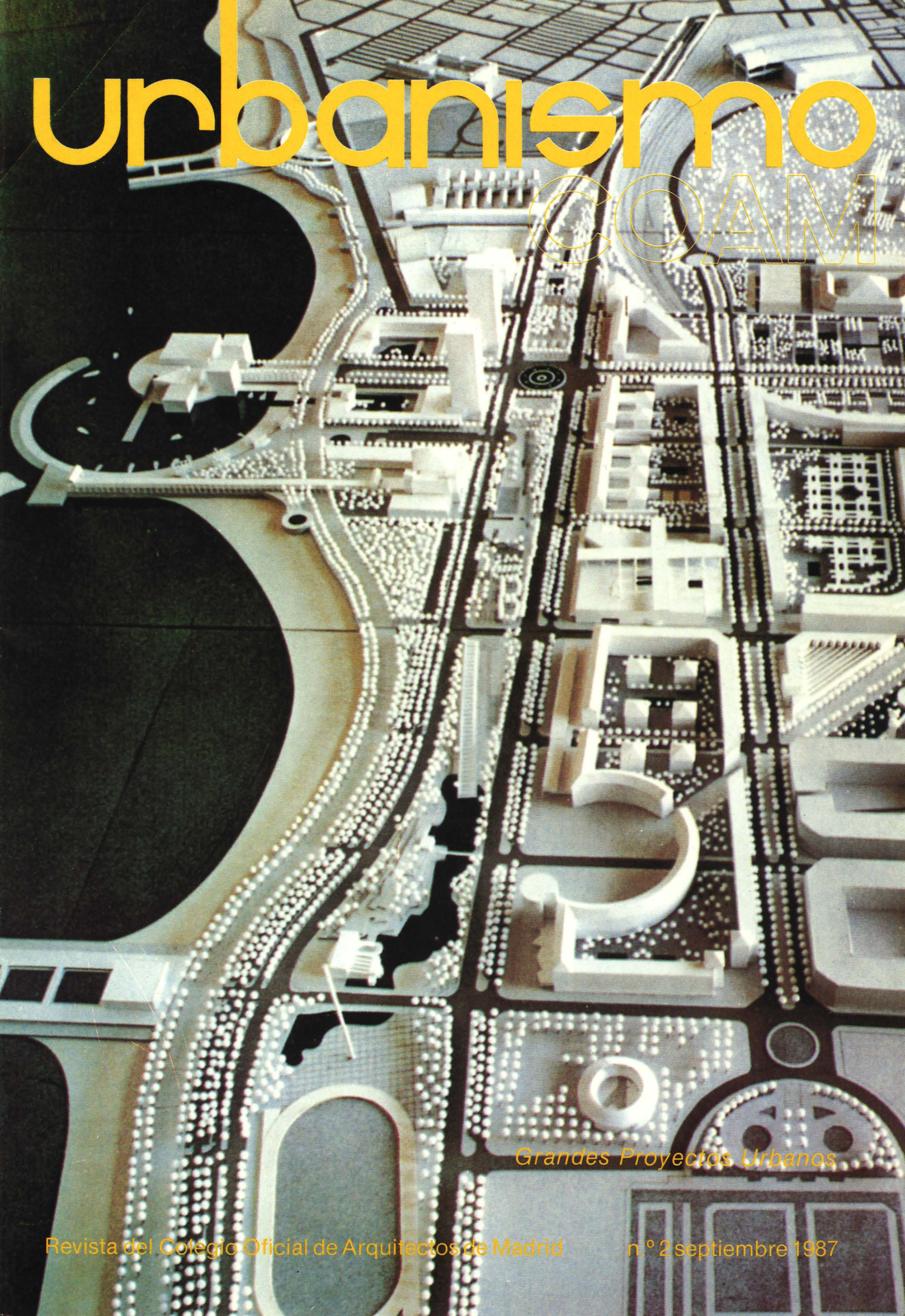




urbanismo

COAM

Grandes Proyectos Urbanos

Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

n.º 2 septiembre 1987

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

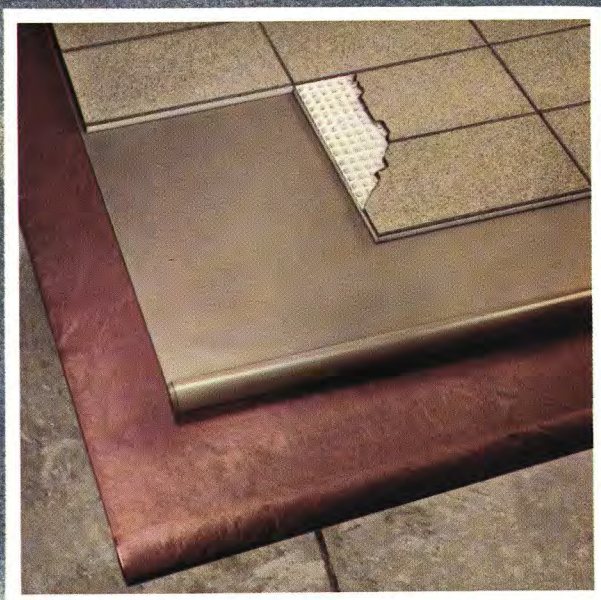
Quienes valoran la eficacia, saben que un alto precio no es siempre caro. Es más rentable lo que más dura.



intemper
española, s.a.

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



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.

A R B E O
Agencia Libre de Seguros

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

urbanismo

Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid

DIRECCION

Abel Enguita
Fernando Nasarre
Luis Rodríguez-Avial

EDITOR

Fernando Nasarre

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

COLABORADORES

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

FOTOGRAFIA

Salvador Rivera

DISTRIBUCION

Barquillo 12, 5ª planta. 28004 MADRID
Teléf.: 521 82 00 Ext. 220/221

IMPRIME

NEO-GRAF

FOTOCOMPOSICION

MARISOL, S.A.

Depósito Legal: M. 18.152-1987

Precio del ejemplar (IVA incluido) 1.500 ptas.

Suscripción anual 1987:

España 4.500 ptas. (IVA incluido)

Extranjero 6.000 ptas.

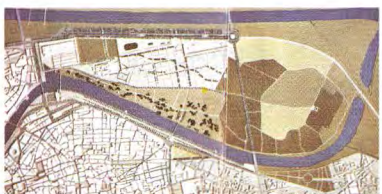
COLEGIADOS Y SUSCRITORES:

La revista se envía por correo.

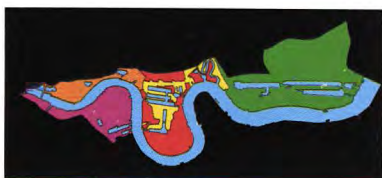
Las reclamaciones caducan a los seis meses



6



17



29



41

Sumario

- 4 Editorial
6 Barcelona 1992. Los juegos olímpicos como ambición y pretexto
Luis Millet i Serra
17 Sevilla y la Exposición Universal de 1992
Pablo Arias
29 La regeneración de las London Docklands
Abel Enguita
41 El renacimiento del corazón de Baltimore
Alfonso Vegara
51 Las alternativas en el proceso del planeamiento. El caso del Plan de Berlín
Abel Enguita
62 Crónica de Planes. El plan especial del casco medieval de Vitoria
Juan Adrián Bueno
Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Ardoz
Alvaro Hernández
71 Historia del urbanismo contemporáneo español
Pedro Bídagor Lasarte
Luis Rodríguez-Avial
91 Normativa y jurisprudencia. La gestión y promoción de grandes actuaciones urbanísticas
Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales
Los planes generales no podrán imponer indiscriminadamente las VPO
93 Punto de vista
94 Crítica de libros
97 Libros recibidos

n.º 2 septiembre 1987

COAM

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.

PORTADA:

Maqueta del Plan Especial de la Villa Olímpica. Barcelona 92



NUESTRA PRESENTACION

Al mediodía del miércoles 8 de julio tuvo lugar la presentación pública del primer número de nuestra Revista, segundo órgano de información profesional del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (el otro es la revista «Arquitectura»).

La presentación, que estuvo presidida por el Decano del Colegio, Vicente Sánchez de León, corrió a cargo de Julián Marías, de la Real Academia Española, quien fue presentado por Luis Blanco Soler, presidente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

El escritor y filósofo Julián Marías subrayó la relevancia del papel que desempeñan arquitectos y urbanistas, que siempre deben tener presente la «razón histórica», ya que las ciudades no son realidades momentáneas, sino perdurables.

- OPTIMICE SUS DISEÑOS
- REDUZCA SUS COSTOS
- LLEGUE A TIEMPO

El software técnico de TECSING es desarrollado por arquitectos, ingenieros y analistas profesionales de gran experiencia. Constituyen sistemas integrados modulares o independientes para la solución de los problemas que presenta hoy día la práctica del diseño, proyecto, control, planificación y construcción en los campos de la Arquitectura, el diseño y la Construcción.

EFICACIA, PRODUCTIVIDAD Y BAJO COSTO

Los paquetes TECSING permiten realizar un análisis directo, interactivo, sin pérdidas de tiempo en cálculos manuales, posibilitando una importante optimización de sus recursos, sin tener que dedicar su tiempo en tareas tediosas, evitando errores y diseños precipitados, obteniendo así una importante reducción de tiempos y costos y un considerable aumento en la calidad de sus trabajos.

DISEÑO ASISTIDO (C.A.D.)

Por otro lado, TECSING es pionera y especialista en la implantación de Sistemas de Diseño Gráfico (C.A.D.) de muy bajo costo y altas prestaciones, especialmente adaptadas tanto para el pequeño profesional, el estudio de diseño o de urbanismo, etc.

SENCILLEZ, RAPIDEZ Y FIABILIDAD

Los sistemas y programas TECSING están creados pensando en las personas, no en la máquina. Resultan muy fáciles de aprender y sencillos de usar. Disponen de un documentado manual de uso, que incluye ejemplos resueltos, e instrucciones de uso muy claras entre otras ayudas.

GARANTIA Y MANTENIMIENTO

Como complemento, TECSING ofrece un soporte técnico para sus usuarios consistente en:

- Un contrato de Garantía y un servicio de Consulta gratuitos.
- Contratos de Mantenimiento a varios niveles, potestativos.

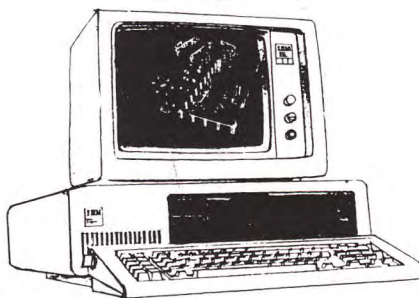
SUS NECESIDADES FUTURAS

Los esfuerzos de TECSING se vienen orientados a ofrecer día a día productos mejores y más completos, fruto de nuestra continua actividad de I + D

PROBLEMAS PROFESIONALES



SOLUCIONES tecsing PC



□ Gran Vía, 56. 28013-Madrid

□ Tel. 232 21 66

IBM es marca reg. por IBM S.A.E.

Servicios Tecsing para micros IBM:

■ Implementación de sistemas de Diseño asistido (C.A.D.) de aplicación para:

- Planeamiento y Urbanismo.
- Diseño interior.
- Construcción.
- Topografía y planos.

■ Biblioteca de programas técnicos TECSING:

■ Cálculo de estructuras:

- Reticuladas Espaciales y Planas.
- Articuladas Espaciales y Planas.
- Pórticos Ortogonales de hormigón, metálicos y/o mixtos con armado y/o perflería.
- Emparrillados.
- Cálculo Dinámico.
- Elementos Finitos.

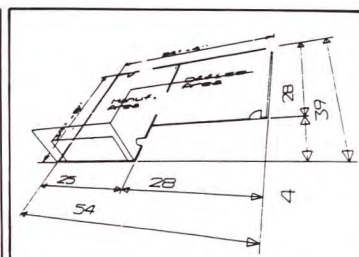
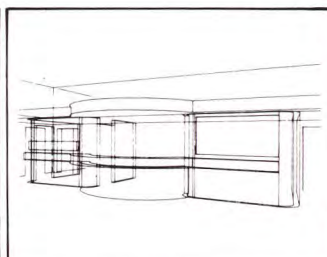
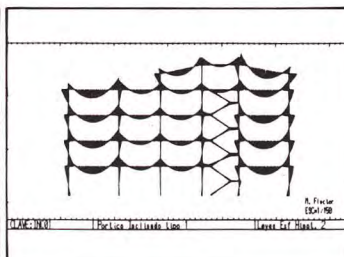
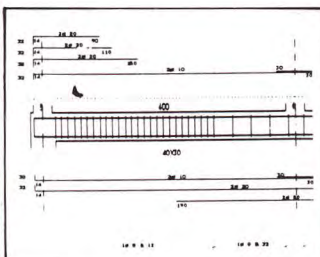
■ Hidráulica:

- Redes de Abastecimiento y Saneamiento.
- Redes de distribución agua caliente y/o fría.

■ Gestión Técnica:

- Mediciones, Presupuestos y Certificaciones.
- Pert Tiempos y Costos.

...y recuerde que los paquetes tecsing corren sobre los ordenadores más compatibles y con más y mejor software de todas clases: los IBM PC/ XT/AT™.



FE DE ERRATAS

En la pág. 11 del núm. 1 de Urbanismo-COAM, de mayo de 1987, hay un pie de foto que engloba las cuatro ilustraciones que aparecen, que no es del todo correcto, ya que responde a tres proyectos distintos. Lo exacto es lo siguiente: las dos fotos superiores corresponden a elementos (Casa del Agua y Plaza Porticada) del proyecto del Tramo 2 del Jardín del Turia (1985) redactado por el equipo VETGES TU I MEDITERRANIA; la del centro corresponde al Avan-

de del Plan Especial, según los diseños del «Taller de Arquitectura de Barcelona, S. A.», de Ricardo Bofill y la ilustración inferior es la planta general del proyecto de los tramos X y XI del Jardín del Turia, también realizado por el Taller de Bofill.

En la pág. 84 del mismo núm. 1, al final del primer párrafo, figura como miembro del equipo premiado Isabel Huerta, cuando el nombre correcto es el de Isabel Huete.

La información gráfica del artículo «Los Premios Nacionales de Urbanismo. La pequeña historia del planeamiento en la última década» fue cedida por el Instituto del Territorio y Urbanismo del MOPU de su archivo documental.

Parte de la información gráfica de la mesa redonda «El urbanismo español en la última década» procede del catálogo de la exposición «Grandes Proyectos Urbanísticos», editado por el MOPU.

GRANDES PROYECTOS URBANOS ACTUALES

Este número de la revista URBANISMO COAM va dirigido a analizar algunos de los grandes proyectos urbanos que distintas ciudades han decidido acometer, bien por un motivo concreto y a fecha fija como Barcelona y Sevilla, para la Olimpiada y la Exposición Universal de 1992, respectivamente, o bien como fruto de un proceso continuo de reconversión de alguna zona de la ciudad, como son los casos de Londres y Baltimore.

La década de los años ochenta se caracteriza porque las grandes aglomeraciones metropolitanas están inmersas en importantes procesos de transformación. Desde comienzo de los años sesenta y con un ritmo profundamente acelerado por la crisis económica de 1973, la mayoría de las grandes ciudades occidentales sufre una situación de estancamiento progresivo, declive y degradación.

Las tradicionales políticas territoriales sobre regiones deprimidas y de baja renta per cápita dieron entonces un brusco giro y empezaron a cuestionarse los problemas del declive urbano en los centros de las grandes ciudades, sustituyéndose la atención a las «disparidades regionales» por la atención a las «disparidades urbanas». Altas tasas de desempleo, bolsas de pobreza, marginalidad, inseguridad ciudadana, problemas medioambientales, etc. caracterizan a muchos de los antiguos «corazones de la ciudad», donde, hace algún tiempo, se concentra la mayor actividad económica y el más alto índice de densificación. Mientras tanto, los cinturones metropolitanos crecían en población y empleo desplazando las grandes inversiones infraestructurales del centro a la periferia y acelerando más todavía la crisis de las «áreas centrales de las ciudades». Ni siquiera el proceso de «gentilización» (gentrification), es decir, el descubrimiento y recuperación del centro de la ciudad por una nueva generación de profesionales jóvenes, intelectuales, solteros o divorciados sin descendencia, que rechazan el urbanismo periférico y suburbanizado de las grandes metrópolis, evita, que hoy por hoy, la decadencia de ciertas ciudades sea el

principal problema al que tienen que hacer frente los responsables de las políticas urbanas.

En este sentido las dos naciones pioneras en la búsqueda de soluciones y en el comienzo de realizaciones han sido el Reino Unido y los Estados Unidos. De estas dos naciones presentamos en este número dos proyectos ejemplificadores.

El proyecto de la regeneración de las London Docklands, es posiblemente, en la actualidad, la más importante intervención urbanística del mundo, que opera sobre el suelo antiguamente ocupado por otros usos en estado de profundo abandono.

Este proyecto ha sido posible gracias al nuevo marco legislativo aprobado en 1980 y que por un lado creó las Urban Development Corporations —de las que hasta ahora existen únicamente dos, en Londres y en Liverpool— y por otro las Empresas Zonas. Las primeras son organismos de la Administración Central, cuyo objetivo básico es la regeneración de un área de intervención determinada a través de la rápida mejora de la imagen física del área; potenciación de las redes de transporte y de los servicios urbanos, adquisición de suelo, agregaciones y reparcelaciones, todo ello con el objetivo prioritario de ofrecerlo al mercado del suelo, animando al sector privado a asumir el liderazgo de la inversión —lo que efectivamente ha hecho en las London Docklands—. Al cabo de seis años la inversión privada se estima en casi quinientos mil millones de pesetas y se espera alcanzar en 1991 la cantidad de 78.000 nuevos empleos.

Las denominadas Enterprise Zones (zonas de iniciativa), son áreas delimitadas por el Gobierno, a petición de las autoridades locales, cuyo objetivo fundamental es la incentiva-ción a las empresas industriales para su ubicación en dichas áreas a base de concesiones financieras y fiscales, reducción de la burocracia y simplificación en la normativa. Dentro del área de los muelles en Londres, la Isle of Dogs es una de las Enterprise Zones creada.

LARGE-SCALE PRESENT DAY URBAN PROJECTS

The aim of this edition of the review «Urbanismo-COAM» is to analyse some of the urban planning projects that various cities have decided to undertake, either for a particular purpose and with a particular date in mind as is the case with Barcelona and Seville for the 1992 Olympic Games and World Exhibition respectively, or else as the fruit of a continuous reconversion process of some area of the city, as is the case with London and Baltimore.

The decade of the 1980s is characterized by the fact that the large metropolitan agglomerations are deeply involved in great transformation processes. Since the beginning of the 1960s, most large cities in the western world have been undergoing a process of progressive stagnation, decline and degradation, a process that was speeded up as a result of the 1973 economic crisis.

This meant that the traditional territorial policies regarding depressed regions with a low per capita income suddenly changed direction and the problems of urban decline in the centres of the large cities began to be questioned, with concern for «regional disparities» being replaced by a concern for «urban disparities». High rates of unemployment; poverty-stricken areas; people living on the fringe of society; crime and violence; environmental problems; etc., all this is

typical of many of the old city centres where previously most of the economic activity was concentrated and which showed the highest rate of population density. Meanwhile, the outlying districts of the cities were growing both in population and as regards employment, thereby transferring the investments in infrastructure from the centres to the peripheries and speeding up even more the crisis of the central areas of the cities. Not even the process of «gentrification», in other words the discovery and recovery of the city centres by a new generation of young professionals, intellectuals, and single or divorced childless people who reject the peripheral and suburban lifestyle, can prevent the decline of the huge builtup urban areas from being nowadays the major problem facing the bodies responsible for town-planning policies.

In this sense, the two pioneer nations as regards the search for and putting into practice of solutions have been Britain and the United States, and in this edition we present two illustrative projects from these two countries.

The project for the regeneration of the London Docklands is, at the present time, possibly the most importante urban planning scheme being carried out over an area formerly taken up by other activities now in a state of profound decline.

This project has been possible thanks to the

new legal measures passed in 1980 and which created, on the one hand, the Urban Development Corporations —of which to date only two exist, in London and Liverpool— and on the other hand, the Enterprise Zones. The former are bodies dependent on the Central Government the basic objective of which is to regenerate a particular area by means of a swift improvement of that area's physical image, to boost the transport and urban service networks and to acquire land, incorporations and reparcellings-out, all this with the priority objective of offering it to the land market, encouraging the private sector to take on the leading role in investment — what has in fact been done in the London Docklands. After six years, the private investment figure is estimated at almost five hundred thousand million pesetas, and by 1991, 78,000 new jobs are expected to have been created. The so-called Enterprise Zones are areas marked out by the Government at the request of the local authorities and whose basic aim is to encourage industrial firms to set up business in the area by means of financial and tax concessions, a reduction in bureaucracy and a simplification of regulations. Within the London Dockland area, the Isle of Dogs is one of the Enterprise Zones that have been created.

Meanwhile, in the United States, several urban

En los EE.UU. se acometen por otra parte varios proyectos urbanos con parecida filosofía. Se presenta en este número la renovación urbana que se ha producido en Baltimore, como producto de un proceso iniciado a finales de la década de los cincuenta.

Es un ejemplo de colaboración entre la iniciativa privada y las autoridades locales, que logra crear un clima de estímulo y mutua confianza que permite, por un lado, conseguir préstamos y subvenciones públicas para la adquisición de suelo y creación de infraestructuras y, por otro, que el sector privado decida realizar fuertes inversiones en proyectos de construcción que han conseguido transformar la zona, convirtiéndola en un área atractiva y con un importante enriquecimiento de la vida urbana.

En el otro extremo, en nuestro entorno inmediato, se acometen también hoy grandes proyectos urbanos cuya iniciativa, planeamiento y mayor parte de la gestión corren enteramente a cargo del sector público, y en los que, a veces, parece preocupar más la definición física del espacio urbano a través del diseño, controlando desde el principio el resultado final de la composición urbanística y arquitectónica, que la capacidad revitalizadora y modernizadora que puedan tener esos proyectos para la ciudad en su conjunto, la posible captación de inversiones por parte del sector privado como complementaria del sector público y, en fin, la capacidad de generación de empleo y de mejora de nivel de vida de la población afectada.

Entre todos ellos y por su gran actualidad presentamos los casos de Barcelona y Sevilla. La primera, sede oficial de los Juegos Olímpicos de 1992, inició, antes de su proclamación, un profundo estudio de las posibilidades que la ciudad tenía para acometer los necesarios proyectos que el acontecimiento requería. El objetivo prioritario ha sido, una vez elegidas las ubicaciones de las distintas áreas donde se desarrollan las competiciones, el de «terminar» la ciudad, es decir, completar su red viaria básica, mejorar sus comuni-

caciones por ferrocarril, abrir un frente marítimo y establecer unos equipamientos culturales y de ocio para la mejora de la calidad de vida de la propia ciudad. Lo importante del proyecto de Barcelona, como dice L. Millet en su artículo, es que ninguna de las propuestas que comporta el proyecto olímpico, ni la localización de los grandes equipamientos, ni el trazado de las principales infraestructuras viarias son «extrañas a las propuestas contenidas en el Plan General Metropolitano de 1974».

En Sevilla la realidad es otra muy distinta. La falta de una idea básica, las primeras dudas sobre su localización, la inexistencia de un Plan General que pudiera servir de marco, son causas de que, cuando se escribe este texto, todavía no esté claramente definido el propio proyecto ni resuelta su conexión con el resto de la ciudad, y, lo que es más importante, no parezca haberse ponderado su aportación a la modernización y revitalización de la misma.

Las disparidades en el papel asignado a la iniciativa privada y en el grado de voluntarismo aplicado para la obtención de una ordenación física final predeterminada, que ponen de relieve estos grandes proyectos, abren la pregunta de dónde debiera estar, en estas grandes actuaciones urbanísticas, el punto de equilibrio, cuál es hoy el grado de intervención pública suficiente y hasta dónde debe llegar la incentivación al sector privado para que la puesta en práctica de los proyectos no sólo tenga efectivamente lugar y en plazos razonables, sino que la planificación urbanística —garantizando la satisfacción de las demandas básicas de interés general y propiciando la inversión pública— sirva también de imán a la inversión privada para conseguir el objetivo de la revitalización económica y de la modernización de las áreas urbanas.

Estando el presente número en máquina, ha fallecido nuestro compañero Emilio Larrodera López. La revista Urbanismo-COAM le dedicará la sección «Historia del urbanismo contemporáneo español» de su número 4.

planning projects are being undertaken following a similar philosophy. This edition gives an account of the urban renovation scheme carried out in Baltimore, the result of a process that was begun at the end of the 1950s. This is an example of collaboration between private initiative and the local authorities which succeeds in creating a climate of enterprise and mutual confidence thereby making it possible, on the one hand, to obtain public subsidies and loans for the purpose of acquiring land and setting up infrastructures, and, on the other hand, for the private sector, to decide to make big investments in building projects that have transformed the zone, turning it into an attractive area with a large increase in urban life.

At the other end of the scale, big urban development projects are also being undertaken here on our own doorstep, the initiative, planning and greater part of the organization of these being the entire responsibility of the public sector, and in which the physical definition of the urban space seen through its design, with the final result of the urban and architectural composition being controlled from the very start, sometimes seems to be of more concern than the revitalizing and modernizing possibilities that these projects may have for the city as a whole, the possible capture of private investment as a

complement to the public sector and, finally, their ability to create employment and to raise the standard of living of the affected population.

Due to their particular importance at the present time, we have chosen from among these the examples of Barcelona and Seville. The former, where the 1992 Olympic Games are to be held, began, even before being named as host for the Games, a far-reaching study into the possibilities offered by the city with a view to setting about the projects required by such an event. The main objective was, having decided upon the sites where the different competitions would take place, to «finish off» the city, in other words to complete its basic roadway network, to improve its communications by rail, to open up its seaboard and to provide cultural and leisure facilities in order to improve the quality of life in the city itself. The important thing about the Barcelona scheme, as L. Millet points out in his article, is that none of the proposals contained in the Olympic project, neither the location of the main sitings nor the layout of the principal roadway infrastructures, are «alien to the proposals contained in the General Metropolitan Plan of 1974».

In Seville the situation is quite different. The lack of a basic idea, the initial doubts regarding its location, the inexistence of a General Plan that

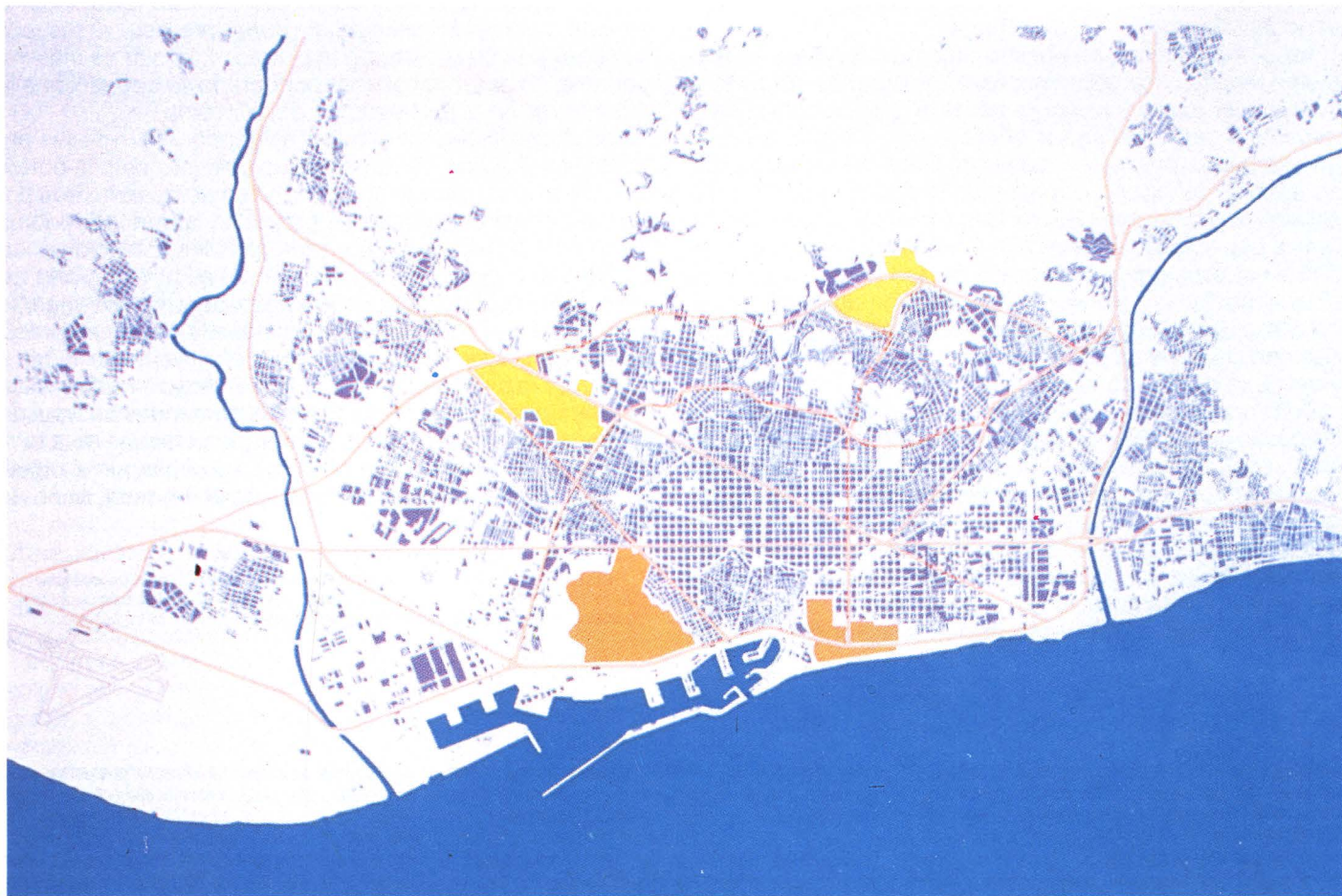
could serve as a framework, are the reasons why, even today, the project itself is still not clearly defined, nor has the problem of its connection with the rest of the city been solved, and, what is more important, its contribution to the modernization and revitalization of the latter seems not to have been taken into account.

The disparities as regards the role assigned to private initiative and as regards the degree of voluntarism brought to bear in order to obtain a final, predetermined physical arrangement that will cause these big urban projects to stand out, raise the question of where the point of balance ought to be in the case of such important urban development schemes. What is today a sufficient degree of public intervention and how far should incentives for the private sector go so that not only are the schemes put into practice and in a reasonable period of time, but also so that urban planning — guaranteeing to satisfy the basic demands of general interest and encouraging public investment — may also act as a magnet for private investment in order to achieve the modernization and economic revitalization of the urban areas?

BARCELONA 1992 LOS JUEGOS COMO AMBICION Y PRETEXTO

Luis Millet i Serra

Las cuatro áreas olímpicas de Barcelona.



Desde el mismo origen de la idea de presentación de la candidatura de Barcelona a los Juegos Olímpicos de 1992, se ha mantenido, constantemente, la convicción de que era esencial aprovechar esta oportunidad para «terminar» la ciudad, es decir, completar su red viaria básica, mejorar su comunicación con el exterior —puerto y aeropuerto— reestructurar los enlaces ferroviarios, acabar la red de saneamiento y depuración integral de las aguas, estabilizar el frente marítimo, impulsar importantes procesos de recalificación urbana en los tejidos residenciales e industriales más envejecidos

y establecer unos equipamientos para la cultura y el ocio acordes con la ambición y vocación de Barcelona como capital mediterránea.

Ninguna de estas grandes obras urbanas debía responder únicamente a requerimientos o necesidades específicas de la organización de los Juegos. Desde el primer momento, cualquier tentación de monumentalidad ha estado muy lejos de la estrategia de la preparación de la candidatura. Ningún proyecto que no fuera útil o favorable al desarrollo de la ciudad se incluyó en las propuestas de actuación relacionadas con los Juegos. De hecho no

hay una estrategia propia, es decir, distinta, en las actuaciones olímpicas. Ni la localización de los grandes equipamientos, ni el trazado de las principales infraestructuras viarias, son extrañas a las propuestas contenidas en el Plan General Metropolitano de 1974.

En los comentarios que siguen, se pretende exponer el proceso de generación de las propuestas específicamente olímpicas, su relación con los proyectos de grandes infraestructuras y posible impacto sobre la ciudad. Un interrogante, referido al alcance metropolitano de las propuestas cerrará estas breves reflexiones.

LA «GEOMETRIA» DE LA PROPUESTA OLIMPICA

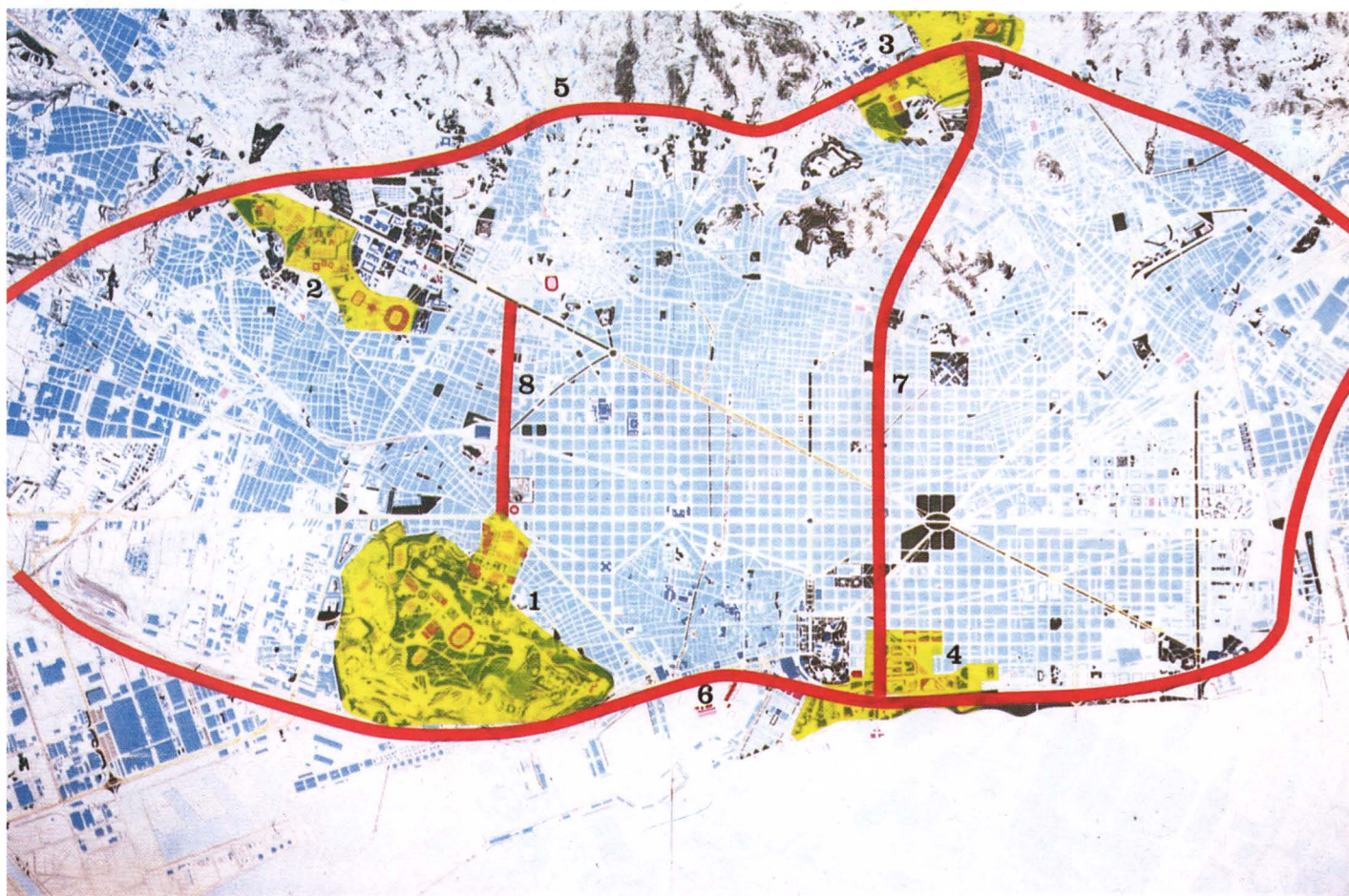
Es ya sobradamente conocida la complejidad técnica de la organización de unos Juegos Olímpicos. Se trata, en definitiva, de realizar no uno, sino veintiocho campeonatos mundiales, en una única ciudad y en tan sólo quince días. Para afrontar con éxito las dificultades logísticas —transportes, servicios, comunicaciones— que pre-

Desde el punto de vista urbano, la actuación sobre Montjuich supone consolidar definitivamente su vocación de gran parque central de Barcelona, equipado para el ocio, la cultura y el deporte. Sesenta años de actuaciones e inversiones en equipamientos deportivos quedarán definitivamente completadas con la construcción del Anillo Olímpico, que incluye la remodelación del Estadio de 1929 según proyectos de V. Gregotti y F. Correa, y la construcción del Palacio de Deportes «Sant Jordi» (A. Isozaki) y del nuevo

Instituto Nacional de Educación Física (R. Bofill). Otras instalaciones serán también «puestas al día», como las piscinas B. Picornell o las viejas piscinas municipales también del 29¹.

Pero tan importantes como estas obras será la terminación del propio Parque de Montjuich, con la urbanización de la ladera sur, hoy todavía sin ajardinar; el tratamiento de los espacios entre los edificios del Anillo Olímpico y el nuevo Parque del Mediodía, presidido por las grandes plazas-mirador que darán acceso al Estadio

Áreas olímpicas y vías de conexión.



senta un evento de esta envergadura, es esencial un planteamiento claro, sencillo y ordenado. Este es el «secreto» del proyecto de implantación urbana de los Juegos de Barcelona.

Cuatro áreas, estratégicamente situadas alrededor de la ciudad concentran la casi totalidad de las propuestas olímpicas.

Montjuich, parque olímpico central, será escenario de las ceremonias de apertura y clausura de los Juegos y de las competiciones de once de los deportes olímpicos, entre los que destacan el atletismo, la gimnasia y la natación, que centran la mayor atención de unos Juegos.

y Palacio Sant Jordi, consolidará la utilización de Montjuich como el parque urbano más importante de Barcelona.

En el mismo sentido, la substancial mejora de la oferta de la montaña aumentará el interés y capacidad de atracción del parque: la remodelación del Museo de Arte de Cataluña, siguiendo la sorprendente y extraordinariamente sensible proyecto de Gae Aulenti, la reconstrucción del Pabellón de Mies Van der Rohe y la ampliación de la Fundación Miró son las actuaciones más significativas. Igualmente destacables son las obras de construcción del «Palau del Centenari» de la Feria

Áreas olímpicas y vías de conexión.

1. Área de Montjuich.
2. Área de la Diagonal.
3. Área del Valle de Hebrón.
4. Área de la Villa Olímpica.
5. Ronda de Montaña.
6. Cinturón litoral.
7. Eje Rovira-Carlos I.
8. Eje Numancia-Tarragona.

de Muestras que, al igual que la renovada plaza del Univers, fue proyectado por Pep Bonet. La restauración del eje de la avenida de M.^a Cristina, obra de Ll. Cantallops, junto a la recuperación de las fuentes monumentales y la reparación de los distintos edificios y palacios feriales que flaquean dicha avenida, se suman al continuado esfuerzo por mejorar la «puerta» principal de Montjuich. En el extremo opuesto, la reconversión de los viejos estudios de televisión en un hotel de cinco estrellas, permitirá renovar los jar-

retoques las actuales dotaciones deportivas del F.C. Barcelona, el Club Esportiu Laietà, el Real Club de Polo, el Real Club de Tennis Turó y las instalaciones deportivas de la Universidad de Barcelona. Esta impresionante concentración de espacios deportivos quedará completada con la construcción del complejo polideportivo de Hospitalet, ya en fase avanzada de realización.

Esta extensa zona, de casi dos kilómetros de longitud, en la que se han ido construyendo, bastante desorde-

cativamente importante de la ciudad, dando solución a la sutura, nunca resuelta, del tejido urbano de Barcelona con el de Hospitalet.

La actuación en el área de Valle de Hebrón, se concibe, principalmente, como la creación de un nuevo gran parque urbano. Situado en una posición estratégica, en medio de barrios tan congestionados como La Clota o el Carmel, con una inmejorable accesibilidad tanto desde la Ronda de Montaña como a partir del enlace con el primer cinturón a través del túnel de



Área de Montjuich. Instalaciones.

dines y escalinatas de acceso a Miramar desde el paseo de Colón.

Finalmente, diversas obras viarias para mejorar la accesibilidad de la montaña, están ya en curso de realización, desarrollando las previsiones del Plan Especial trazado por Ll. Cantallops y E. Roca. Se estudia, al mismo tiempo, un nuevo sistema de transporte urbano que facilite el acceso masivo a todas las instalaciones y servicios de la montaña.

En el área de Diagonal, las actuaciones se centran principalmente sobre el espacio público todavía no urbanizado. Se consolidan, con ligeros

nadamente, las citadas instalaciones deportivas, necesita mejorar su accesibilidad y permeabilidad, tanto desde Barcelona como, principalmente, desde Hospitalet. El parque que deberá proyectarse en la zona que separa dichos complejos del trazado de la Nacional II, y las nuevas vías-parque previstas, constituirán el elemento de relación entre parcelas relativamente autónomas.

El área de Diagonal se convertirá en elemento singular de uno de los accesos más importantes de Barcelona. La intervención en esta zona persigue acabar y consolidar una parte signifi-

La Rovira, que entrará en servicio en fecha próxima, el nuevo parque, concentrará las dotaciones deportivas de carácter urbano o metropolitano de la zona oriental de la ciudad.

El actual Velódromo municipal proyectado por E. Bonell y F. Rius, inaugurado en 1984, junto a diversos campos de deporte al aire libre, un nuevo pabellón deportivo y una piscina, así como espacios informales para el ocio y grandes superficies ajardinadas serán las principales dotaciones de esta zona. Los importantes equipamientos hospitalarios y asistenciales del Valle de Hebrón serán ahora más accesi-

bles, a través de los nuevos enlaces, diseñados como vías-parque, entre el primer y segundo cinturones de ronda.

Finalmente, el área de Parc de Mar, en el Poble Nou, representa el reto más importante del proyecto olímpico y la operación urbanística más ambiciosa, por su enlace territorial y por el impacto sobre todo el frente marítimo de Barcelona. La construcción de la Villa Olímpica frente al mar y junto al parque de la Ciudadela, y todas las operaciones urbanísticas previas ne-

la excelente accesibilidad desde cualquier punto de la ciudad o su entorno metropolitano.

INFRAESTRUCTURAS Y VERTEBRACION DE LA CIUDAD

Como ya hemos dicho, el proyecto de Juegos Olímpicos no requiere infraestructuras o redes de comunicaciones específicas o diferentes de las pre-

central. Ahora, con una concepción funcional similar, pero con profundas modificaciones en el diseño de sus servicios longitudinales y transversales, deberá estar totalmente construido en 1992, por lo menos desde Diagonal hasta Montgat. El diseño de esta vía permite la circulación segregada y, por tanto, un rápido enlace entre los sectores de levante y poniente de la ciudad, pero, además, a través de sus vías laterales facilita la conexión de la trama urbana con los equipamientos, servicios y parques, formalizando un



Plan especial del Area de Montjuich.

cesarias para solucionar la conectividad de la zona suprimiendo las barreras actuales, vitalizando un tejido urbano obsoleto, integrándolo definitivamente a la ciudad, sería una operación que por sí sola justificaría, desde el punto de vista urbanístico, todo el proyecto de los Juegos².

Estas cuatro áreas o «Parques Olímpicos» permitirán resolver casi un 85 por 100 de las competiciones de los Juegos Olímpicos de 1992. Su elección, como ha quedado expuesto, se ha basado en la preexistencia de grandes equipamientos perfectamente utilizables para las competiciones, y en

vistas en el Plan General Metropolitano. Todas ellas deberían realizarse en cualquier caso para completar la red básica de conexiones urbanas. Los Juegos actúan tan sólo como un catalizador y dinamizador de unas inversiones que se concentran forzosamente en los próximos cinco años, para que estas grandes vías entren en uso en 1992 cosa que, de otro modo, hubiera podido eternizarse.

Los dos ejes que requieren un mayor volumen de inversión son la Ronda de Montaña o Segundo Cinturón y la Ronda de Mar o Cinturón Litoral. El segundo parcialmente en su tramo

verdadero eje verde-equipado. Especial mención debe hacerse de la conexión entre primer y segundo cinturón a través del túnel de la Rovira y dos vías-parque que perimetran el área de Valle de Hebrón, siguiendo el Plan Especial de M. Ribas i Piera. Prolongando verticalmente esta conexión, se accede directamente a Carlos I, principal vía de enlace de la Villa Olímpica con la ciudad. La próxima puesta en servicio del túnel de la Rovira mejorará notablemente la accesibilidad de áreas relativamente marginales como Horta, el Carmel, La Clota, Montbau y el Valle de Hebrón³.

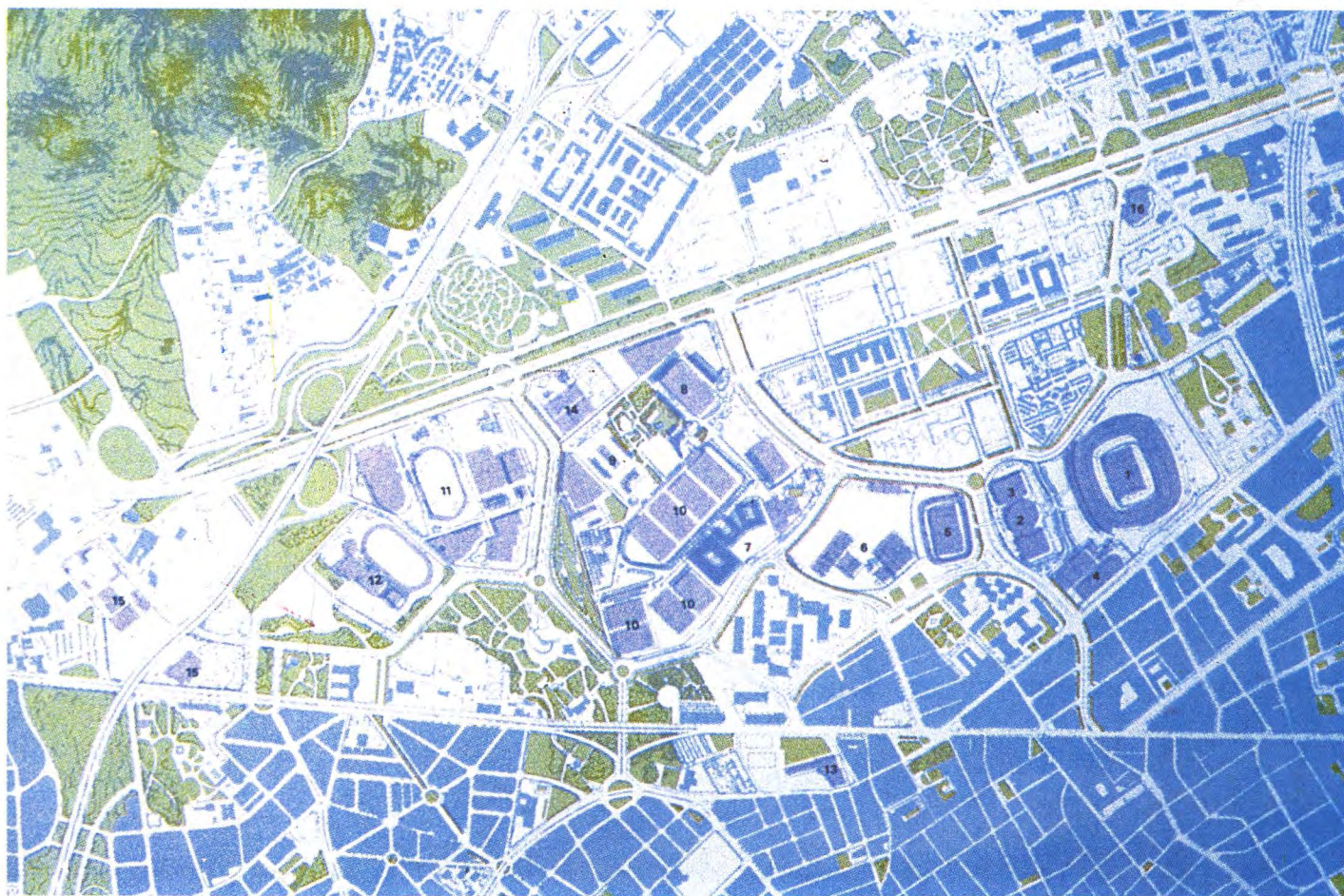
El Cinturón Litoral deberá también finalizarse antes de 1992. Dicha vía conecta el puerto, punto de entrada y salida de un gran volumen de mercancías, con los distintos asentamientos industriales del área metropolitana. Si bien el tramo de calidad hacia Llobregat y la conexión con la autopista A-2 está prácticamente finalizado, queda aún por construir la vital conexión con la Villa Olímpica y el frente marítimo de Poble Nou hasta el Besós. En todo este frente, la nueva Ronda de Mar, quedará integrada al diseño de los espa-

tre el área de Valle de Hebrón y Poble Nou a través del túnel de la Rovira hasta Carlos I; la interconexión entre las cuatro áreas olímpicas se completa con el otro eje vertical, Numancia-Tarragona, entre las áreas de Diagonal y Montjuich, sobre el que también existen importantes proyectos de mejora y recualificación, que provocará una revalorización del sector aumentando su carácter de centralidad.

Aunque la finalización de los ejes viarios mencionados hasta aquí es esencial, no sólo para el buen funcionamien-

unión entre la estación de Francia y la plaza de las Glorias. Ello comporta el traslado de importantes servicios hacia Sant Andreu y la Llagosta y el potenciamiento de la estación de la Sagrera, que a largo plazo, junto con la actual estación de Sants conformarán el sistema bipolar previsto.

Si esta actuación es positiva para la mejora y racionalización del sistema ferroviario, es, sin duda, histórica en cuanto permite acceder desde la ciudad a toda la línea de costa, suprimiendo las actuales barreras que han



Area de la Diagonal. Instalaciones.

cios libres y edificaciones, tanto del futuro conjunto olímpico como de los servicios y equipamientos que se dispondrán longitudinalmente a lo largo de la costa. También en este caso existe la oportunidad de diseñar la apertura de una nueva vía, coherentemente con el tejido urbano existente, hecho no frecuente en el trazado de grandes ejes urbanos sobre territorios ya edificados donde este tipo de «cirujía» suele dañar irreparablemente lo preexistente; piénsese, por ejemplo, en el impacto producido por el trazado del primer cinturón o por la avenida Meridiana.

Hemos mencionado la conexión en-

to de las comunicaciones durante los Juegos Olímpicos sino, esencialmente, para la ordenación racional de la circulación rodada de Barcelona, podría decirse que mayor transcendencia tendrá, aún, la modificación del sistema ferroviario con la consiguiente supresión del tramo comprendido entre la estación de Francia y el río Besós, eliminando así las barreras que impedían el acceso al mar. El convenio firmado entre las distintas instituciones afectadas y RENFE, en febrero de 1986, supone esencialmente la supresión de la línea de la costa en el tramo antes mencionado y el soterramiento parcial de la

obligado a Barcelona a permanecer de espaldas al mar. Lo es, también, desde el punto de vista de la obtención de una importante franja de terreno libre que se extiende linealmente desde la Barceloneta hasta el Besós, sobre la que se trazará el nuevo paseo marítimo y en la que se ubicarán un gran número de servicios y equipamientos. En definitiva, esta operación, junto con la estabilización y mejora de las playas, permite diseñar un parque litoral fuertemente equipado que partiendo de la Ciudadela proseguirá frente a la Villa Olímpica y Poble Nou hasta la confluencia con la Diagonal.

CUATRO AREAS Y DOS LECTURAS

El proyecto olímpico, consiste pues, en completar o crear cuatro grandes parques urbanos, en los que se concentran un número importante de dotaciones y sobre los que se apoyan operaciones de recalificación o renovación urbana; estas cuatro zonas urbanas quedan enlazadas entre sí y con el resto del territorio, a través de la red viaria básica. ¿Cuáles serán las

sica, finaliza grandes parques y dotaciones urbanas o metropolitanas.

Ninguna de estas operaciones ha estado pensada para dirigir nuevos crecimientos urbanos sino para mejorar la calidad de puntos estratégicos del territorio. Se trata de renovar Barcelona a partir de unos ejes o áreas de actuación: la línea de mar y la línea de montaña, paralelas a la costa, y el eje de la calle Tarragona y el de Carlos I, perpendiculares a ella⁴.

La primera lectura a la que aludíamos supone la recomposición de las

y de sus accesos. La reforma y modernización del aeropuerto, totalmente inaplazable, la decisión final sobre el conflictivo cauce del río Llobregat y la ampliación, mejora o renovación del puerto de Barcelona, son grandes proyectos cuya urgencia no es necesario señalar y que requieren acuerdos en muy breve plazo de tiempo, para que puedan entrar en funcionamiento antes del 92.

En el otro extremo de la costa metropolitana, en Barcelona-Montgat, existen también importantes proyectos



Vista del Area de la Diagonal.

consecuencias o transformaciones que afectarán a la ciudad, fruto del impacto de estos proyectos?

Tanto el Plan Cerdá como la actividad urbanizadora desarrollada a partir de las Exposiciones de 1888, en el parque de la Ciudadela, y la de 1929, en el parque de Montjuich, implicaron una transformación cuantitativa, con una notable expansión del tejido urbano. El proyecto de Juegos Olímpicos, por el contrario, supone fundamentalmente una transformación cualitativa: mejora tejidos residenciales e industriales obsoletos provocando su recalificación, completa infraestructura bá-

fachadas de mar y de montaña de Barcelona. Todo el litoral metropolitano, desde Castelldefels hasta Montgat, inicia una importante dinámica recalificadora al amparo del Plan de Costas elaborado por la Organización Metropolitana de Barcelona y del Plan del MOPU para la regeneración de las playas. Posiblemente, las expectativas olímpicas, provocaron la definitiva redacción del Plan Especial del Delta del Llobregat y su inmediata implantación, tanto en su carácter de protección de espacios naturales de interés, como en la mejora de los servicios y equipamientos de las playas de este sector

que prevén una continuidad del eje litoral o paseo marítimo que relaciona entre sí una serie de episodios urbanos, equipamientos de ocio, instalaciones deportivas y servicios de todo tipo.

En el tramo ocupado por el municipio de Barcelona, ya hemos mencionado el impacto que supondrá la implantación de la Villa Olímpica junto al Parque de la Ciudadela, de la que hay que esperar efectos inducidos sobre la recalificación urbana, tanto hacia levante —Poble Nou, conexión con Diagonal y parque del Besós— como hacia poniente —Plá de Palau, reconversión del Puerto Antiguo, Moll de la Fus-

ta, Atarazanas— formalizando, en definitiva, el nuevo frente marítimo de Barcelona.

En la fachada de montaña, que define la línea de sutura entre la ciudad y el parque de Collserola, el trazado definitivo de la Ronda de Montaña y Segundo Cinturón, permitirá mejorar la calidad urbana de muchos de los barrios que configuran esta franja de ciudad en contacto con el Tibidabo. Tampoco aquí se puede decir que los Planes Especiales de Rehabilitación que se desarrollan a lo largo de este

de las cuatro áreas olímpicas —frente de mar, frente de montaña— debe completarse con la lectura «vertical» —eje de poniente y eje de levante— que se corresponde con los trazados de las calles Tarragona-Numancia por un lado y Carlos I por otro.

El eje Numancia-Tarragona, «relaciona la parte alta de la ciudad de Montjuich y el Puerto, interseccionando todo el sistema viario básico transversal: Primer Cinturón, Diagonal, Travesera de Gracia, Aragón, Gran Vía, etc.»⁵. La reurbanización de este territorio de

central y una circulación rodada lateral que mejora notablemente la accesibilidad de Montjuich a partir de una reestructuración viaria de la Plaza de España.

La urbanización del futuro eje de Carlos I, supone una decidida voluntad de reequilibrar la ciudad de poniente, a partir del Parque de la Ciudadela, con la de levante, en la que tradicionalmente, se han focalizado las mayores dotaciones de equipamientos y servicios. Las actuaciones en el parque de Vall d'Hebron y en Poble Nou,



Area del Valle de Hebron. Instalaciones.

eje, los barrios de Sant Genís, Teixonera, Llobregós, Vall d'Hebrón y Can Caralleu, son consecuencia directa de la elección estratégica de las áreas de Diagonal-Pedralbes y Valle de Hebrón como escenarios olímpicos; bien al contrario, la mayoría de estos planes tienen orígenes muy anteriores y, en definitiva, desarrollan lo estipulado por el vigente Plan General Metropolitano. Pero también es cierto que el proceso urbanizador y el proyecto definitivo del trazado de la Ronda de Montaña, se han desbloqueado a partir de las propuestas olímpicas.

La lectura «horizontal» del impacto

frontera entre la trama Cerdá del ensanche y el barrio de Hostafrancs se materializa a través de la implantación de actividades terciarias a lo largo de un eje de unos 800 m de longitud que se inicia en la estación central de RENFE, en la plaza dels Països Catalans, prosigue a lo largo del «Parc de l'Excorxador» y finaliza en la Plaza de España junto a la terminal de la estación de los FFCC. En este mismo territorio se ha puesto ya en servicio el parque de la «España Industrial», proyectado por L. Peña Ganchegui. La nueva vía ávica, proyectada por el equipo Soria-Garcés, prevé un gran espacio libre

además de corregir déficits urbanísticos del propio entorno o de impulsar procesos de recalificación urbana, son fundamentalmente el contrapeso de actuaciones ya consolidadas como las de Montjuich o Diagonal-Pedralbes. «Al margen de la oportunidad olímpica, la operación de renovación urbana en el Sector de Carlos I-Av. Icaria, supondrá una aportación de nuevos usos terciarios y direccionales que pueden localizarse sobre la Avenida de Carlos I. La presencia de Parlament de Catalunya puede potenciar esta área incidiendo en su caracterización direccional, que puede hacerse exten-

siva a través de la reconversión de los cuarteles de la calle Wellington y de ciertos equipamientos municipales obsoletos»⁶.

Muchas otras actuaciones que gravitan sobre la zona de levante, podrían confirmar la tendencia a establecer esta doble axialidad «vertical» a través de los dos ejes citados. Las consecuencias son aún difíciles de prever, pero es presumible que induzcan una recalificación generalizada del centro y ensanche de Barcelona, que quedará

grandes equipamientos que, forzosamente, deben emplazarse fuera del medio urbano. El posible proyecto del canal de remo, junto al río Llobregat, pretende iniciar el trazado de un parque fluvial que ordene y cualifique un territorio residual, que, a pesar de tener excelentes posibilidades paisajísticas, ha sido sistemáticamente maltratado y considerado como zona de paso, desordenado y anárquico, de un variado y numeroso conjunto de infraestructuras técnicas. El encauzamiento del río y la depuración integral

bregat y de la riera de Rubí hasta Terrasa. La excelente accesibilidad de todo el territorio situado a lo largo del cauce del río y de la autopista A-2 permiten considerar la hipótesis de un uso metropolitano y no exclusivamente local de este sistema de equipamientos que, sin duda, deberá mejorarse y completarse.

Igualmente sucede con el eje del Besós, que se prolonga hasta Sabadell a través del río Ripoll. Existen también aquí, en los municipios de Sant Adrià, Santa Coloma, Ripoll, Cerdan-



Vista del Valle de Hebron con el velódromo.

sometido a las tensiones generadas por esta doble polaridad.

¿Y EL TERRITORIO METROPOLITANO?

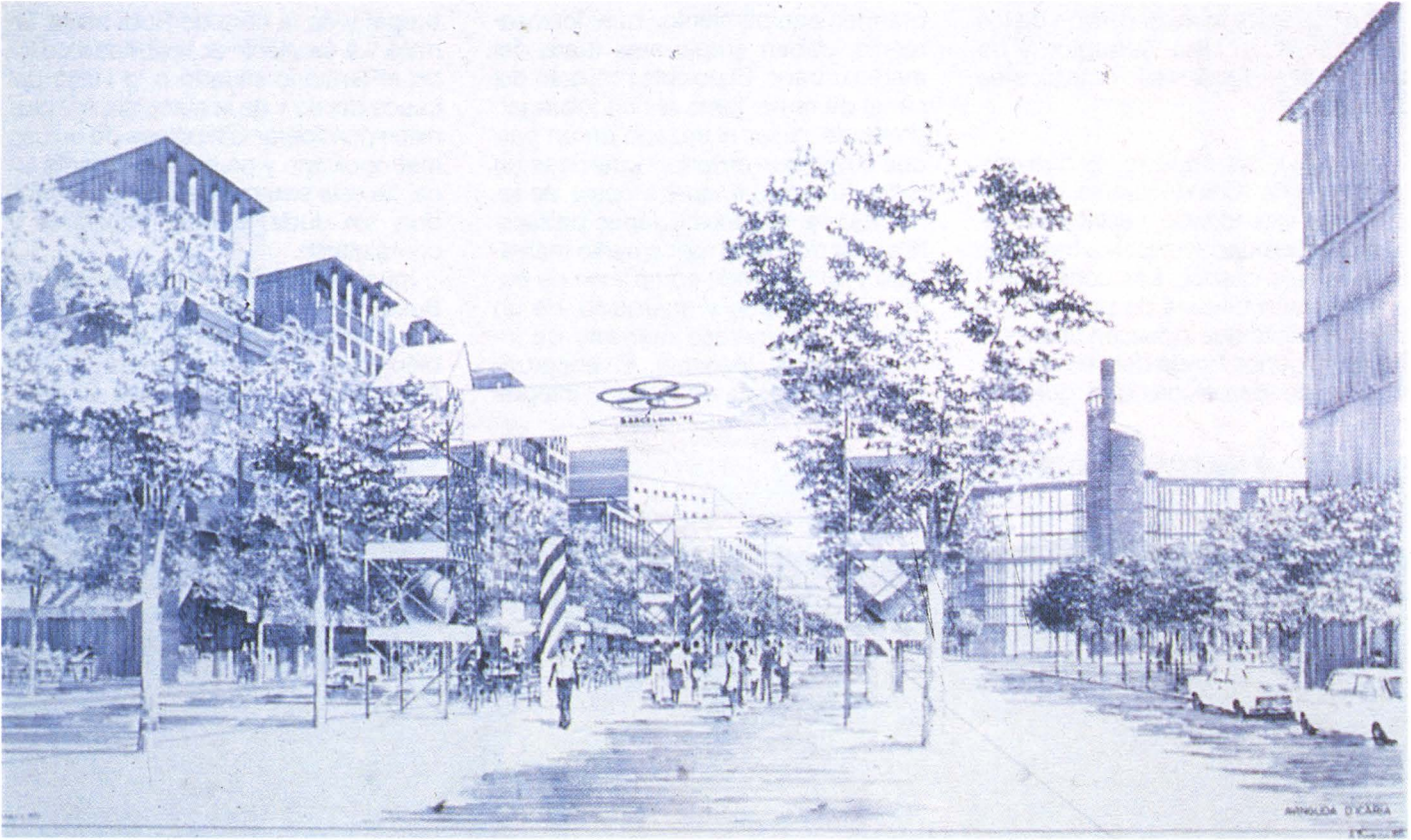
Son sobradamente conocidas las exigencias de concentración de las competiciones que imponen tanto las Federaciones Internacionales como el propio Comité Olímpico Internacional; es una ciudad y no una región o un país la adjudicataria de los Juegos. Aún así, el proyecto olímpico, intenta también situar adecuadamente los

de sus aguas deben ser los puntos de partida para la formación de un gran equipamiento metropolitano para el deporte y el ocio como sería, sin duda, un parque de agua en el que pudiera practicarse el remo, el piragüismo y el windsurf, el esquí náutico, etc. Esta gran instalación debería completarse con el acondicionamiento del espacio libre para otros usos del tiempo libre.

Subyace, en esta propuesta, la idea de utilizar para los entrenamientos olímpicos un importante número de equipamientos deportivos que se han ido ubicando a lo largo del eje del Llo-

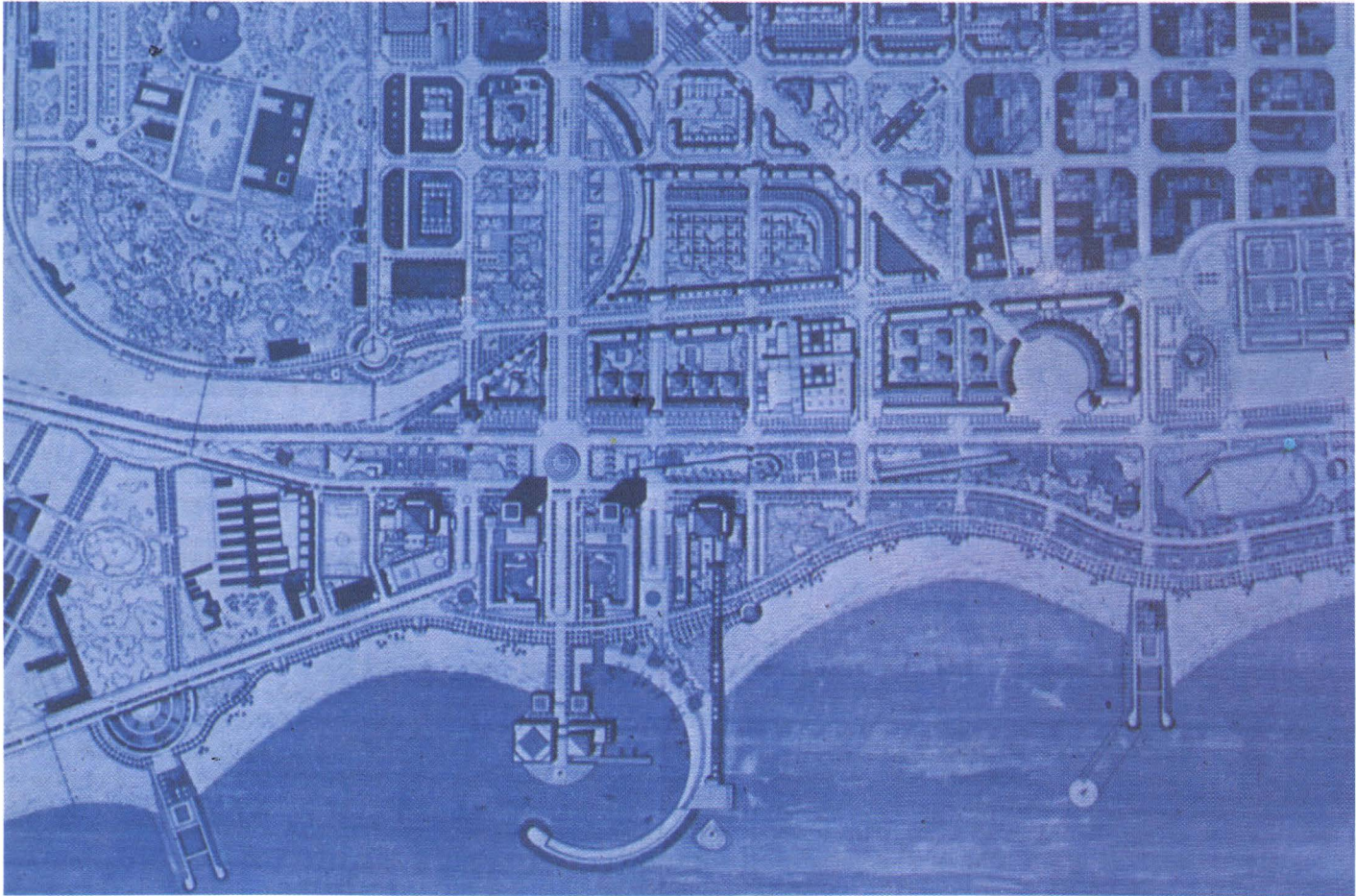
yola y Sabadell, numerosas instalaciones que serán utilizadas para entrenamientos o competición; este sistema deportivo se completará con nuevas instalaciones como las de la Universidad Autónoma de Barcelona y mejorará la calidad de las actuales instalaciones.

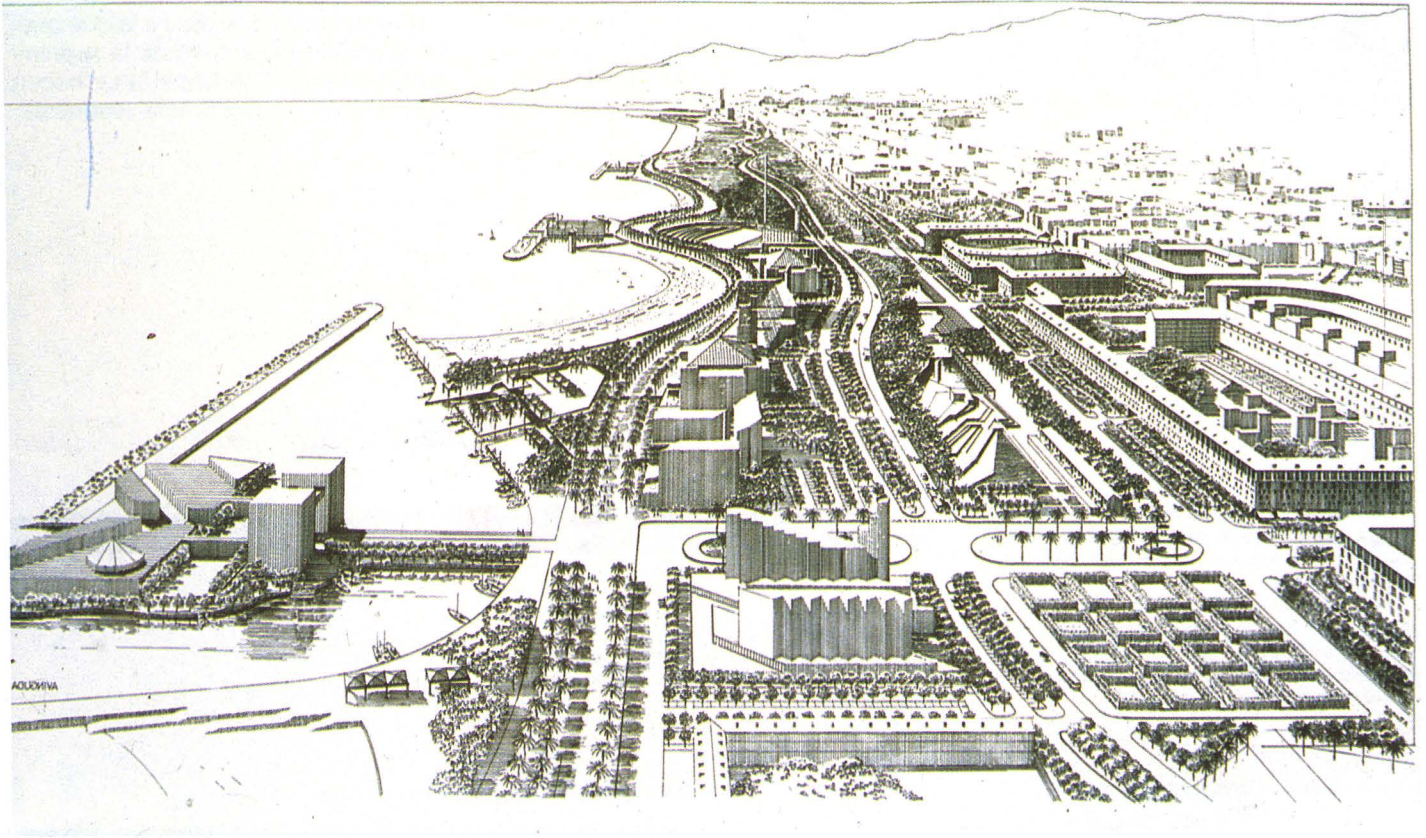
No obstante deben reconocerse las limitaciones territoriales de los proyectos olímpicos y debe formularse abiertamente un interrogante sobre la articulación de las propuestas urbanísticas trazadas sobre Barcelona en relación con la ciudad metropolitana, que sigue pautas de desarrollo muy sec-



Perspectiva del 1º proyecto para el parque del Mar (Bohigas, Mackay, Martorell y Puig Domenech).

Plan Especial de Ordenación de la Fachada al Mar de Barcelona.





Perspectiva del 1º proyecto para el parque del Mar (Bohigas, Mackay, Martorell y Puig Domenech).

Estado actual del Parque del Mar.



toriales, de las que está completamente ausente una visión global de la ciudad. ¿Sería conveniente retomar y analizar de nuevo las propuestas conteni-

das en el nunca implementado Plan Director del Area Metropolitana? La dinámica a la que será sometida la ciudad en los próximos años y la indefi-

nición técnico-urbanística a la que queda sometido el territorio de la suprimida Corporación Metropolitana, hacen inaplazable y urgente una respuesta.

LLUIS MILLET I SERRA

Arquitecto coordinador de la Oficina Olímpica

NOTAS:

¹ Sobre el proyecto del Anillo Olímpico ver el artículo de F. Correa en «Barcelona en joc». CAU. Col. legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona. 1986.

² Ver el artículo «Una Vila Olímpica a la Nova Icària». O. Bohigas en «Arrel». Diputació de Barcelona. Octubre 1986. Ver también «La Villa Olímpica». J. Carbonell en «Barcelona en joc». *Op. cit.*

³ Ver «La incidència en les Infraestructures Metropolitanas de Transport» X. Saez en «Arrel», *Ob. cit.*

⁴ Ver «la línea de montaña». R. Fayos en «Barcelona en joc». CAU. *Ob. cit.* y también: «La línea de costa» A. Llorens. *id.*

⁵ «Arees de Nova Centralitat» Fase 1.^a Set. 1986. Serveis de Planejament. Ajuntament de Barcelona.

⁶ «Arees de Nova Centralitat». Serveis de Planejament. Ajuntament de Barcelona. *Op. cit.*

Vista de la zona Cerdanyola-Valles.



Vista de la zona de Badalona-Montgat.



BARCELONA 1992. THE GAMES AS AN AMBITION AND A PRETEXT

Since Barcelona put forward its candidature to organize the Olympic Games, it has been seen as an opportunity to «finish off» the city, in other words to complete the basic roadway network, to improve its infrastructure, to give a fresh boost to its marine waterfront to revitalize the residential areas and to create the necessary means for cultural and leisure activities.

None of these big urban plans must be based exclusively on the specific needs of the Games but must be useful or favourable with a view to the overall development of the city, and, in fact, the most important operations to be carried out were not ignored in the General Metropolitan Plan of 1974.

The olympic proposals have been concentrated into four strategically situated areas, namely:

1. Montjuich area-the central olympic park where the events in eleven olympic sports will

be held, including in particular athletics, gymnastics and swimming as well as the opening and closing ceremonies. The development of Montjuich means finally consolidating its status as Barcelona's great central park. It is here that the Olympic Ring will be constructed including the remodelling of the 1929 Stadium (V. Gregotti and F. Correa), the building of the Sports Palace (A. Isozaki) and of the National Institute of Physical Education (R. Bofill), as well as the remodelling of other installations. However, completing the development of the park itself will be no less important than the projects just mentioned.

2. The Diagonal area, where the football, judo, tennis, volleyball and equestrian events are to be held. It will be converted into an outstanding feature of one of the most important accesses to Barcelona, improving the link-up with the urban area of Hospitalet.

3. Valle de Hebrón area, which will be the stage for the cycling, handball and archery events. Here, a large new urban park is to be built within a very densely populated zone, and

improvements will be made to the means of access to this area in which large hospital and medical care installations are located.

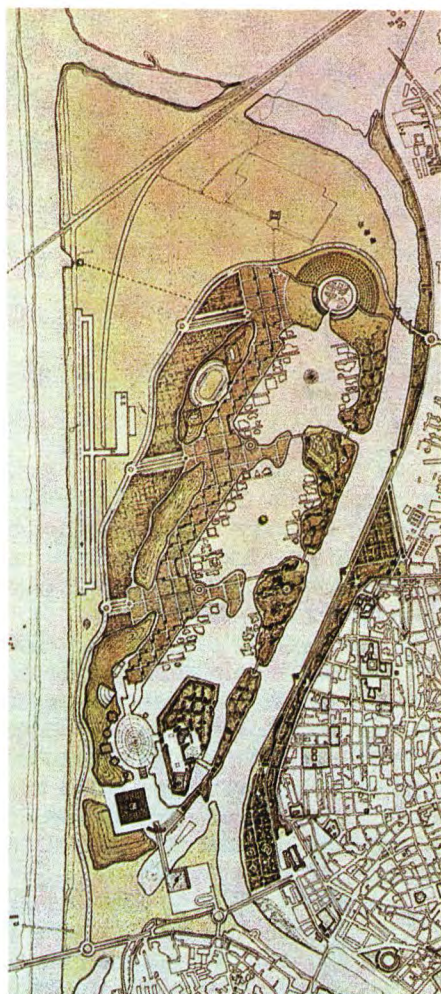
4. Finally, there is the Parque del Mar area where the Olympic Village is planned to be constructed over a central area of the city which will allow the latter to be opened up to the sea, doing away with the present barriers, revitalizing an obsolete urban environment and integrating it once and for all into the city.

Apart from these four areas, the infrastructure operations designed to establish connections between them and the rest of the city mean setting up two basic lines of action, namely that revolving around the seaboard with the regeneration of beaches, the construction of the coastal ring road, the modernization of the airport, the extension or renovation of the port, and that revolving around the mountain zone which, with the definitive course of the second ring road, will serve to link those districts in contact with the Tibidabo, thereby improving the quality of their urban development.

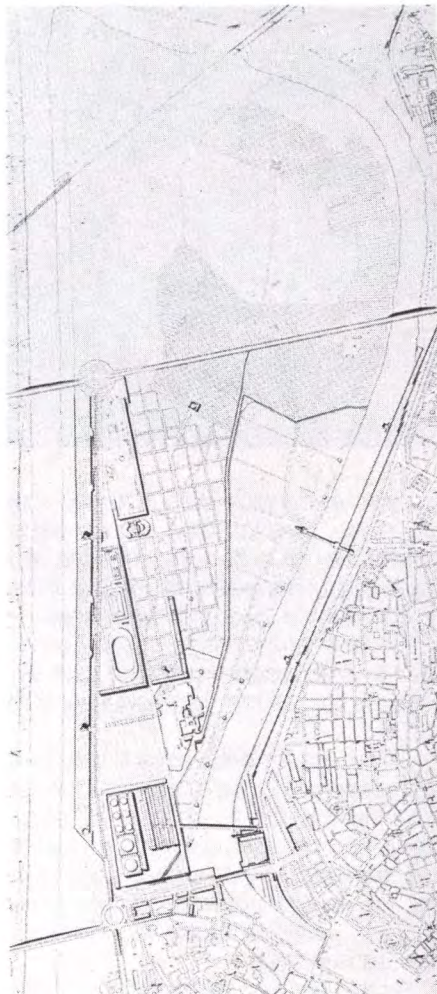
SEVILLA Y LA EXPOSICION UNIVERSAL DE 1992

Pablo Arias

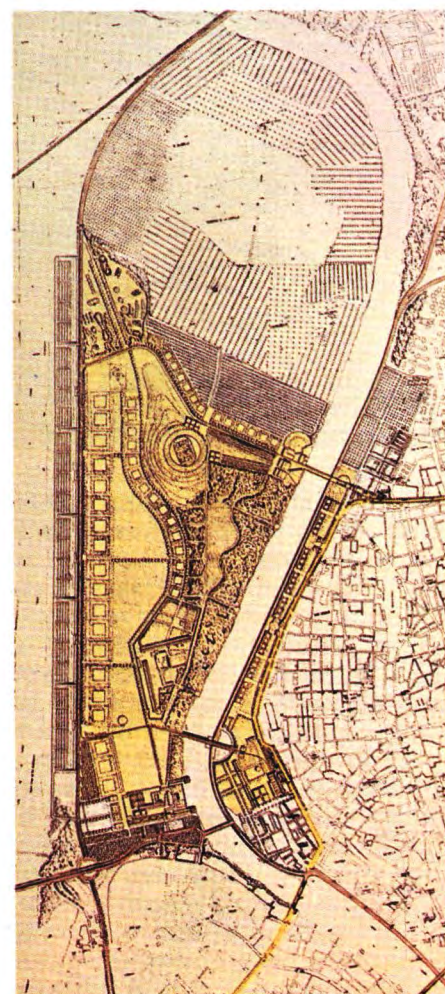
Concurso de ideas para la Expo-92 Sevilla.



Emilio Ambasz.
1^{er} premio ex-aequo.



José Antonio Fernández-Ordóñez.
1^{er} premio ex-aequo.



Vittorio Gregotti.
2.^o premio.

1. CONSIDERACIONES GENERALES

La decisión de localizar en Sevilla la «Exposición Universal de 1992» se recibió con cierta preocupación ante la responsabilidad que se asumía, aunque también con la esperanza de que viejos problemas, desde antiguo pendientes, ahora podrían ser abordados y resueltos. Se tenía conciencia de que la operación Expo-92 se asignaba a una ciudad que a lo largo del siglo se había producido dentro de un precario desarrollo económico y social. Con la evidencia de que en la actualidad constituye un núcleo urbano frágil y degradado, deficitario de forma general, a todos sus niveles de servicios y equipamientos urbanos e integrado en una estructura metropolitana, conflictiva y poco legible, caren-

te de un soporte básico, mínimamente eficaz.

Uno de los factores históricos que ha condicionado esta situación ha sido, sin duda, el que sea la única ciudad española importante que no fue capaz de planificar su ensanche a finales del pasado siglo. Esta carencia ha hecho que Sevilla se ofrezca hoy como una ciudad diferente, que ha tenido que soportar los crecimientos urbanos posteriores de una forma precaria y difícil. Ensanches parciales y limitados, realizados posteriormente, como el de los Remedios, Amate, etc., carecieron de unidad y de carga ideológica y técnica como para significar soluciones positivas y coherentes.

En segundo lugar, los Planes Generales realizados con posterioridad, como fueron los del 1946 y 1962, dentro de sus limitaciones definían una teoría organizativa válida, pero la propia

debilidad económica del área y la apremiante exigencia de un crecimiento demográfico desmesurado, no permitieron la realización de sus elementos estructurales, quedando sin acometer las actuaciones básicas que se exigían en la red viaria general, la red arterial ferroviaria, los grandes parques, centros urbanos, etc.

Esto quiere decir, que la ubicación de la Exposición Universal en Sevilla se significa como un hecho de naturaleza propia, muy diferente al supuesto de localizarse en una ciudad rica y bien estructurada, sin los graves problemas que Sevilla presenta. No cabe, por tanto, considerar el hecho de la Expo-92 como un caso convencional asimilable al que pudo plantearse en Chicago, o, en general, a otra ciudad con alto nivel de desarrollo urbano.

Cabe adelantar, por tanto, el criterio de que, con independencia de su re-



La isla de la Cartuja desde la Nueva Corta. Al fondo, el Meandro de San Jerónimo y la Ciudad.

percusión en el plano político, cultural o económico, a nivel nacional o internacional, en cuanto se refiere a la ciudad de Sevilla, la Expo-92 no puede ni debe eludir los compromisos que la ciudad le plantea. En última instancia, la Expo no nace como consecuencia de una demanda auspiciada desde las propias fuerzas sociales, empresariales o económicas de la ciudad, sino por el contrario, es Sevilla la que generosamente asume la responsabilidad de aceptar el compromiso de la Exposición, al servicio de intereses generales que trascienden a la imagen y presencia de España en el plano internacional.

En este sentido, es preciso no caer en la tentación equívoca de que la Expo significa, de por sí, un acontecimiento providencial de cara a la solución de sus graves problemas. Durante los próximos cinco años todos los recursos económicos, técnicos y humanos, van a polarizarse en torno al esfuerzo colectivo que la Exposición significa y este ingente esfuerzo se va a realizar hacia el logro de un fin específico y concreto al margen, en gran medida, de los graves problemas estructurales de una sociedad y una ciudad acosada por las exigencias diarias e inmediatas de sus necesidades más básicas.

Si la Expo-92 tiene repercusiones positivas para la ciudad, éstas han de venir como resultado de aceptar, desde un principio, que la Exposición no es un privilegio que se otorga a Sevilla, sino, por el contrario, un sacrificio calculado que la ciudad acepta a pesar de sus muchos problemas y limitaciones. Es importante que esta realidad no se desvirtúe ni se confunda, de forma que la Expo-92 sea concebida

no sólo en función de sus específicos objetivos, sino también, y muy especialmente, en orden a la máxima rentabilidad urbana del esfuerzo político y económico que va a realizarse.

En este punto, es necesario recordar el antecedente histórico que significó la Exposición Iberoamericana de 1929.

El convencimiento general de que el acontecimiento iba a significar un hecho trascendente de cara al futuro, así como un relanzamiento económico, tecnológico y empresarial de Sevilla, fue en gran medida el motor que justificó, políticamente, la operación Iberoamericana.

Terminada la Exposición, quedó la evidencia de que en poco o en nada, se habían modificado las estructuras sociales y económicas, y que, en definitiva, el enorme esfuerzo realizado sólo había producido un importante endeudamiento, tanto público como privado y el compromiso de mantener un importante patrimonio inmobiliario de escasa o nula rentabilidad social inmediata. Posiblemente, el desencanto y la frustración que produjo la Exposición del 29 han condicionado actitudes y comportamientos posteriores y han sido uno de los hechos sociológicos a tener en cuenta para comprender la actual realidad social y económica de la ciudad.

No obstante, hoy se hace evidente que la Exposición del 29 sí acertó plenamente en un punto de excepcional importancia, que fue su voluntad de compromiso con las exigencias urbanas de Sevilla. Fruto de este compromiso es la gran operación urbana realizada en 1929, que ha trascendido mucho más allá de los objetivos y la

respuesta que obtuvo la Exposición Iberoamericana en su momento.

Todo lo anterior conduce a clarificar dos referencias básicas que convergen en el hecho de la Expo.

1. La Expo-92 en Sevilla significa un planteamiento atípico y diferente. Las grandes exposiciones universales se han realizado siempre en ciudades prósperas y potentes. En el caso de Sevilla la relación Expo-Ciudad tendría, por tanto, que realizarse en un marco muy especial de colaboración política, técnica y económica.

2. La Expo-92 es, en última instancia, una carga que Sevilla asume y acepta con todos sus riesgos y sacrificios. La rentabilidad social y urbana de las actuaciones que se realicen debiera ser condicionante prioritario desde la propia concepción de la Expo.

2. LA EXPO-92 Y LA CORTA DE LA CARTUJA

Estimamos que la ubicación de las instalaciones de la Exposición Universal en la Corta de la Cartuja tiene un claro valor estratégico para alcanzar importantes objetivos urbanos, y, por tanto, esta decisión puede tener una alta rentabilidad para el futuro de Sevilla.

La construcción de la Corta y el desvío del río han abierto en la zona una serie de expectativas que permiten el reencuentro de Sevilla con su vieja tradición fluvial, y la solución de problemas hidráulicos y de accesos que, por su complejidad e interdependencia, significan no sólo un importante volumen de inversiones, sino la coordina

El Tapón de Chapina y la Estación de Plaza de Armas.



ción de diferentes entidades públicas.. Esta complejidad es hoy el estrangulamiento que está impidiendo una consolidación urbana coherente y definitiva en el área de cara al futuro.

La ubicación de la Expo-92 en los terrenos de la Corta es, en definitiva, un reto que debe ser asumido con conocimiento de las dificultades que entraña su solución. Lo más grave sería que ante la dificultad y costo de la empresa, las actuaciones se limitaran a aquellas intervenciones imprescindibles para el funcionamiento provisional de la Expo, marginando la verdadera naturaleza del problema planteado.

Si, por razones de tiempo o economía, este supuesto llegara a darse, se hubiera cometido un error difícilmente justificable. Otros emplazamientos menos conflictivos y de más fácil implantación hubieran sido, sin duda, más rentables para la ciudad y la propia Exposición.

3. EXPECTATIVAS URBANAS GENERADAS POR LA CORTA DE LA CARTUJA

La justificación de la obra de la Corta vino determinada por una exigencia hidráulica, en cuanto a la necesidad técnica de asegurar la defensa de la ciudad contra inundaciones en el Meandro de San Jerónimo. En este sentido, la obra de la Corta de la Cartuja es una más de las muchas, que, a lo largo de la historia, se han realizado en el cauce fluctuante y agresivo del río. Las rectificaciones del cauce y los sistemas de defensa son hechos determinantes

en la conformación y lectura de la ciudad.

No obstante, el abandonar el actual Meandro de San Jerónimo, significaba de por sí un hecho traumatizante para la ciudad, que perdía no sólo su imagen, sino la propia justificación morfológica de sus viejas tramas urbanas.

Esta preocupación fue pronto sentida, no sólo por amplios sectores ciudadanos y municipales, sino también por la propia Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, considerándose la necesidad de redactar un Proyecto Complementario en donde se recogieran todos los aspectos técnicos hidráulicos no resueltos, derivados de la desviación del río, en orden a mantener a integrar en la Dársena, el actual cauce del Meandro de San Jerónimo.

En este sentido, se estudiaron en profundidad todos los problemas hidráulicos que condicionaban la prolongación de la Dársena. Desde la posibilidad de equilibrar el nivel por acción de las mareas y las pérdidas derivadas de la evaporación y el funcionamiento de las esclusas del Puerto, a la posibilidad del mantenimiento biológico de las aguas.

Estos trabajos demostraron la posibilidad de la empresa y permitieron estudiar trazados y alternativas para el levantamiento del tapón de Chapina.

Así concebida la obra hidráulica de la Cartuja venía a permitir, dos hechos importantes:

1. La supresión del muro de defensa a lo largo del Meandro de San Jerónimo y la calle de Torneo, liberando a la ciudad de una vieja servidumbre

e incorporando el actual trazado del Río a las tramas urbanas de Sevilla. Se planteaba por primera vez la posibilidad de recuperar toda la fachada Oeste de la ciudad, que fue el máximo exponente de su expresión urbana.

2. Restituir y recuperar en continuidad el trazado de la Dársena, desde la Punta del Verde hasta San Jerónimo, dando así solución a la aspiración más arraigada desde que se cortó esta continuidad por el tapón de Chapina, y permitiendo contemplar sus dos márgenes como expresión de la más vieja vocación urbana de Sevilla.

3.1. LA CORTA DE LA CARTUJA Y EL PROBLEMA FERROVIARIO

Reforzando el efecto negativo de los muros de defensa, el actual trazado de la Red Ferroviaria en la línea Madrid-Huelva, desde San Jerónimo a Chapina, así como la ubicación de la Estación de Plaza de Armas, se ha significado como el obstáculo aún más decisivo, que ha impedido el que la Ciudad pueda integrarse con el río Guadalquivir. Este hecho es relativamente reciente en la historia de Sevilla. Antes de la aparición del ferrocarril, la ciudad y el río se justificaban mutuamente, de forma que las viejas estructuras urbanas, son el resultado de un equilibrio de exigencias y servidumbres que se derivaban de la presencia del río.

Este diálogo permanente ciudad-río y esta profunda vinculación, había he



Calle Torneo, barrera ferroviaria y viejo muro de defensa.

cho que las márgenes del Guadalquivir se constituyeran como el elemento urbano más importante y definitorio de la ciudad. Los arenales y los muelles constituían en sí el elemento más significativo de Sevilla, y ésta se entendía como producto natural del río. La iconografía y la literatura en todas sus expresiones nos han transmitido esta profunda relación a lo largo de toda su historia; hoy en día Sevilla y Guadalquivir son dos conceptos íntimamente unidos en el sentir local y en la proyección de la ciudad.

La aparición del ferrocarril vino a significar una violenta ruptura, exigiendo que las tramas urbanas de Sevilla, quedaran vueltas de espaldas al propio hecho que las justificaba. El muro de la calle Torneo y las instalaciones de Plaza de Armas, han sido una barrera tan eficaz, que Sevilla desconoce la existencia del río desde Chapina a la Barqueta y San Jerónimo. Los márgenes del río están hoy inhóspitas y abandonadas, sin posibilidad alguna de ser accesibles a la ciudad.

La construcción de la Corta de la Cartuja vino a posibilitar la solución de este problema. Si no hubieran existido otras razones para su construcción, ésta, por sí sola, hubiera sido justificación suficiente para un trazado.

Es importante que el nuevo Plan General tenga previsto levantar todo el trazado ferroviario desde San Jerónimo, suprimiendo definitivamente el complejo dispositivo que exigía la Estación de Plaza de Armas. Esta decisión viene a cerrar un largo período de incertidumbre y dudas en relación con este problema, descartando soluciones

que pretendían mantener injustificadamente el actual trazado ferroviario.

Entendemos que la liberación ferroviaria de la margen izquierda de la Dársena debe ser considerada como prioritaria. En su conjunto, la operación urbana de la Expo-92 no debe desligarse de este compromiso. Posiblemente sea factible resolver los problemas de accesibilidad al recinto ferial, eludiendo la solución del problema, pero entendemos que los intereses de Sevilla en este punto, deben ser asumidos por la Exposición. En última instancia, ésta ha de justificarse ante la ciudad como elemento catalizador, cuando menos, para la solución de los problemas urbanos del área en que se ubica.

3.2. VALOR URBANO DE LA NUEVA DARSENA

Apoyados en la actual margen izquierda del río va a quedar libre y utilizable una importante superficie del suelo, procedente de la supresión de los muros y, principalmente, de las actuales instalaciones ferroviarias de San Jerónimo, La Barqueta y Plaza de Armas. Se ofrece, por tanto, la oportunidad de ordenar toda la fachada Oeste de la ciudad, no sólo en lo que se refiere al casco histórico de Sevilla, cerrado al río desde Plaza de Armas a la Barqueta, sino también la de todos los desarrollos urbanos hasta San Jerónimo. Tramas urbanas que han crecido de espaldas al río y desconociendo su presencia.

Al norte del casco antiguo, desde la

Macarena a San Jerónimo, se han implantado en los últimos veinte años, las barriadas con más densidad de población y peor dotadas de espacios libres y de equipamientos propios. Para estas zonas es de extraordinario interés el importante sistema de espacios libres que actualmente se genera.

Al mismo tiempo, la liberación de suelos urbanos en Plaza de Armas, significa sin duda, la oportunidad más clara que las instalaciones de la Expo van a tener, no sólo para resolver problemas funcionales de acceso, sino para conformar un dispositivo urbano de alto nivel de respuesta, en un emplazamiento privilegiado para la propia imagen de la Exposición.

La operación Expo-92, no debe, por tanto, reducirse a actuaciones concebidas desde su propio recinto en la isla de la Cartuja. La nueva Dársena ha de ser considerada como una pieza urbana, que requiere la ordenación de sus dos márgenes de forma unitaria, como expresión de su propio valor específico, y de hecho, así debería ser asumido en la operación urbana que se emprende.

Ignorar esta realidad, descomprometiéndose de los problemas y expectativas que se abren a Sevilla en este sentido, o lo que es aún peor, utilizar exclusivamente las posibilidades que ofrece la margen izquierda con un sentido depredador, para resolver las necesidades de acceso a las instalaciones del recinto, significaría una actitud negativa y la pérdida de una de las oportunidades más claras para el futuro de la ciudad.

4. LA UBICACION DE LA CORTA, COMO BASE DE ENFRENTAMIENTOS IDEOLOGICOS Y URBANOS

Como es conocido, la ubicación de la ACTUR de la Cartuja por parte del entonces Instituto Nacional de Urbanización, estaba concebida sobre la base de la expropiación total de los terrenos, tanto los necesarios para la realización de la obra hidráulica de la Corta, como aquellos que no siendo necesarios para el proyecto, quedaban defendidos contra las inundaciones por el nuevo muro de defensa, y, por tanto, susceptibles de un aprovechamiento urbano. La delimitación del polígono de la ACTUR, era sin duda, coherente, ya que afectaba no sólo a los terrenos de la Isla, sino también los de la margen izquierda a liberar de uso ferroviario. En este sentido la delimitación se ofrecía con un criterio urbano,

e inducía a una exigencia de ordenación que alcanza a ambos márgenes de la Dársena.

Esta primera intención de utilizar los terrenos para uso residencial, fue duramente contestada por todos los estamentos sociales, culturales y profesionales, que veían en la operación el oportunismo de una clara maniobra especulativa, con el fin de financiar las enormes inversiones de la obra hidráulica, sin valorar las consecuencias y perjuicios que esta decisión pudiera tener en el futuro desarrollo urbano de la ciudad.

En un principio, la fuerte campaña desatada contra la ACTUR se centró en la componente especulativa de la operación, considerando que los terrenos de la Corta debieran utilizarse para otros fines de mayor rentabilidad social, cubriendo los importantes déficits existentes para todo tipo de equipamientos que la ciudad carecía. Dentro de este criterio por parte del MOPU se desistió de la promoción, quedando los terrenos a disposición de las previsiones que se determinarían en el nuevo planeamiento urbano a realizar.

En los últimos años, la discusión sobre el uso de los terrenos de la Corta se ha ido radicalizando, estimando incluso como negativo, el hecho de con-

siderar el área como soporte de posibles equipamientos u otros usos urbanos.

La idea de considerar la vega de Triana como espacio natural abierto y rural, y como cauce histórico y geográfico de las avenidas del río, aparecía como una voluntad y una exigencia fundamentada en las claves morfogenéticas de Sevilla y en la conservación de su propia identidad urbana. En este sentido, la actual fachada Oeste de Sevilla era la frontera natural para su desarrollo urbano.

El afianzamiento de esta actitud ruralizante para los terrenos de la Corta, penetró profundamente, no sólo en los equipos técnicos redactores del nuevo PGOU de Sevilla, sino que apareció incluso como objetivo de política urbana a recoger en el planeamiento.

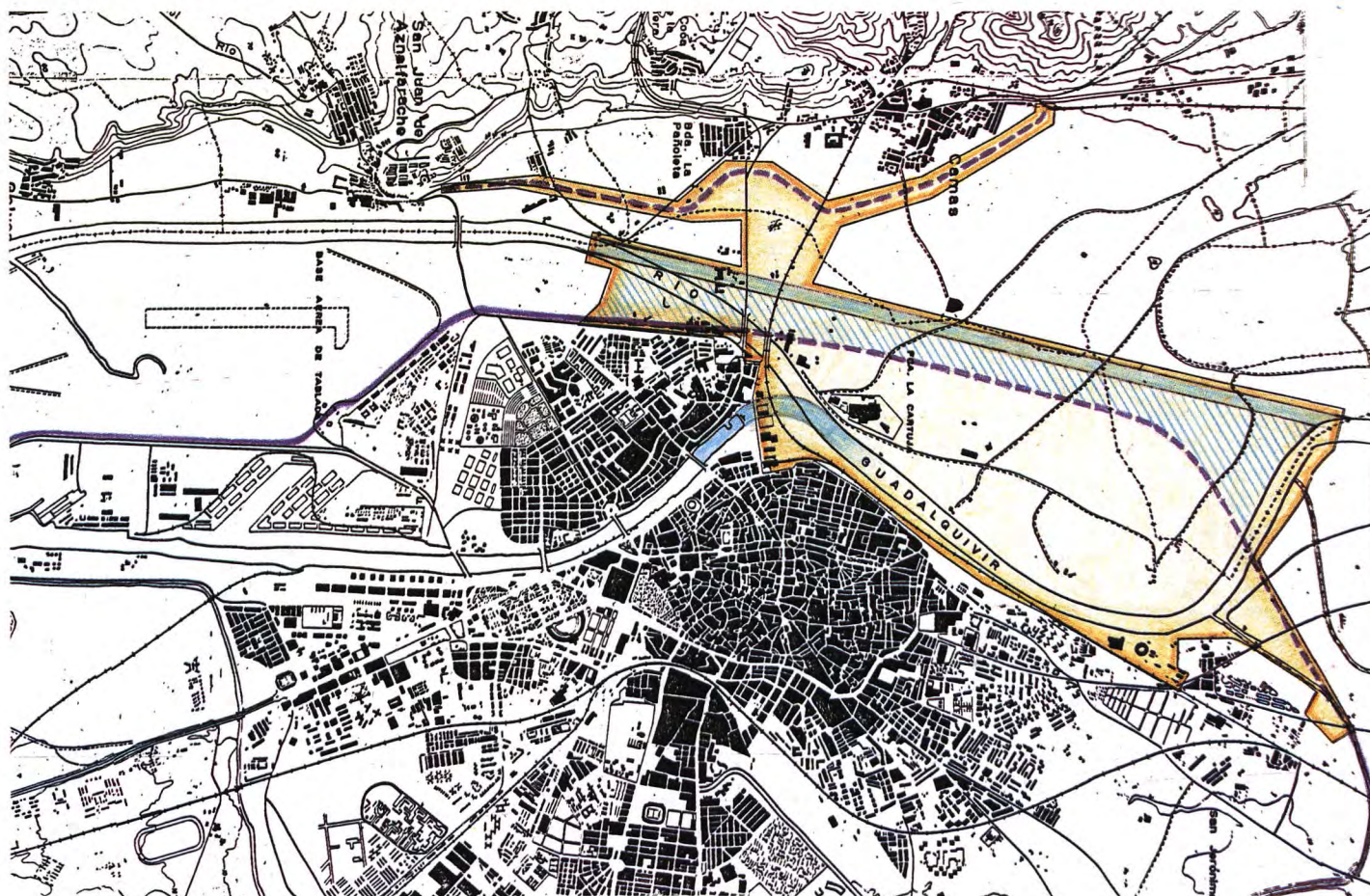
No obstante, esta propuesta defendida en todo momento por los redactores del Plan General, estaba posiblemente ignorando la nueva realidad urbana que la construcción de la Corta estaba imponiendo en la zona, y, en definitiva, la vocación urbana de unos terrenos ya interiores al sistema de defensas.

Por otra parte, incluso desde la propia morfogénesis urbana, era eviden-

te que Sevilla a lo largo de su historia, había ido ocupando sistemáticamente, e integrando en sus tramas urbanas, todos los terrenos incorporados por sus defensas, alcanzando siempre con sus desarrollos las fronteras marcadas por los muros. De forma que este crecimiento incrementalista, centro-periferia, con límite cerrado, era y es una de las claves más significativas para el análisis morfológico del crecimiento urbano de la ciudad.

La idea de una Cartuja Rural, pero ya cerrada, defendida y separada del cauce de avenida del río, podía ser mantenida en un plano intelectual y teórico, pero difícilmente alcanzable en el plano de la realidad. Era evidente que a corto o a medio plazo, la demanda de suelo para servicios y equipamiento de las congestionadas tramas urbanas al Norte de Sevilla inducía cuando menos al derecho de colonizar las áreas urbanas de la Cartuja, al igual que ya se había realizado al Sur de la Ciudad por poblaciones de renta más alta y consolidada. También era evidente que desde la propia administración aparecerían, con toda seguridad, propuestas o decisiones de ocupación de la zona, en respuesta a exigencias sociales y necesidades urbanas de cierta entidad.

Delimitación de la Actur y nuevos sistemas de defensa.



1. La Dársena actual y su valor urbano.
El corte de Chapina y la ruptura del cauce histórico.

2. Primer premio del concurso ex-aequo.
José Antonio Fernández Ordóñez.

3. Primer premio del concurso ex-aequo.
Emilio Ambasz.



1

La demostración más expresiva de esta realidad, está precisamente en la decisión adoptada para ubicar la Expo-92. Esta decisión reproduce los mecanismos de comportamiento que, históricamente, la ciudad ha tenido al incorporar nuevos terrenos defendidos en posición tan privilegiada. Visto el problema con cierto distanciamiento la decisión venía casi predeterminada, y la Cartuja apareció como alternativa sin competencia seria que se le enfrentara, pues no existía ninguna oferta de suelo público de parecida entidad, prácticamente instalada en contigüidad a las áreas urbanas centrales de Sevilla.

A pesar de los esfuerzos de imaginación desplegados por los técnicos municipales, entonces responsables de la redacción del PGOU, todas las propuestas ofrecidas en un intento por desvincular a la Expo del área de la Cartuja nacían ya fracasadas desde su origen. Incluso la más sugerente de todas estas propuestas fue desestimada, a pesar de su indudable valor como estrategia de implantación urbana, ya que exigía desagregar el recinto de la Expo en un sistema de enclaves a lo largo de la actual dársena del río, recuperando terrenos actualmente ocupados por instalaciones industriales y portuarias, inadecuadas o ya destinadas a actividades deportivas y de esparcimiento. La solución, así planteada, venía a condicionar el futuro de la Exposición a un conjunto previo de operaciones complejas, como era el

levantamiento de las actuales instalaciones de la CAMPSA y a la expulsión del Club Náutico y Mercantil, lo que, en el fondo, significaba un costo económico y político difícilmente asumible.

El enfrentamiento entre las directrices del PGOU y el Comisariado para la Expo-92, va a plantear una crisis de competencias a todos los niveles, en donde la fuerza de la realidad se va a imponer a voluntarismos teóricos y dogmáticos, y que tendrá como resultado, el definitivo afianzamiento de la Expo en la isla de la Cartuja.

No obstante esta aceptación, por parte de los equipos municipales de PGOU se configuró una concepción de la Expo donde se exigía con el mayor énfasis posible, un carácter efímero para sus instalaciones, de forma que su implantación no desvirtuara al estado actual de los terrenos, ni pudiera significar el inicio o la consolidación de una operación de ensanche urbano sobre el área rural de la Cartuja.

El evidente contrasentido de esta formulación, sólo podía interpretarse como expresión de una salida de compromiso, donde en un plano formal se mantenía el criterio de una Cartuja rural, aún cuando en la práctica se abría el cauce para la urbanización de la zona.

La contradicción que se instala en este compromiso se va a recoger, formulada con toda claridad, en las bases del «Concurso de Ideas para la Ordenación del Recinto de la Exposición y su encuadre Territorial», convocado

por el Comisariado General para la Expo-92.

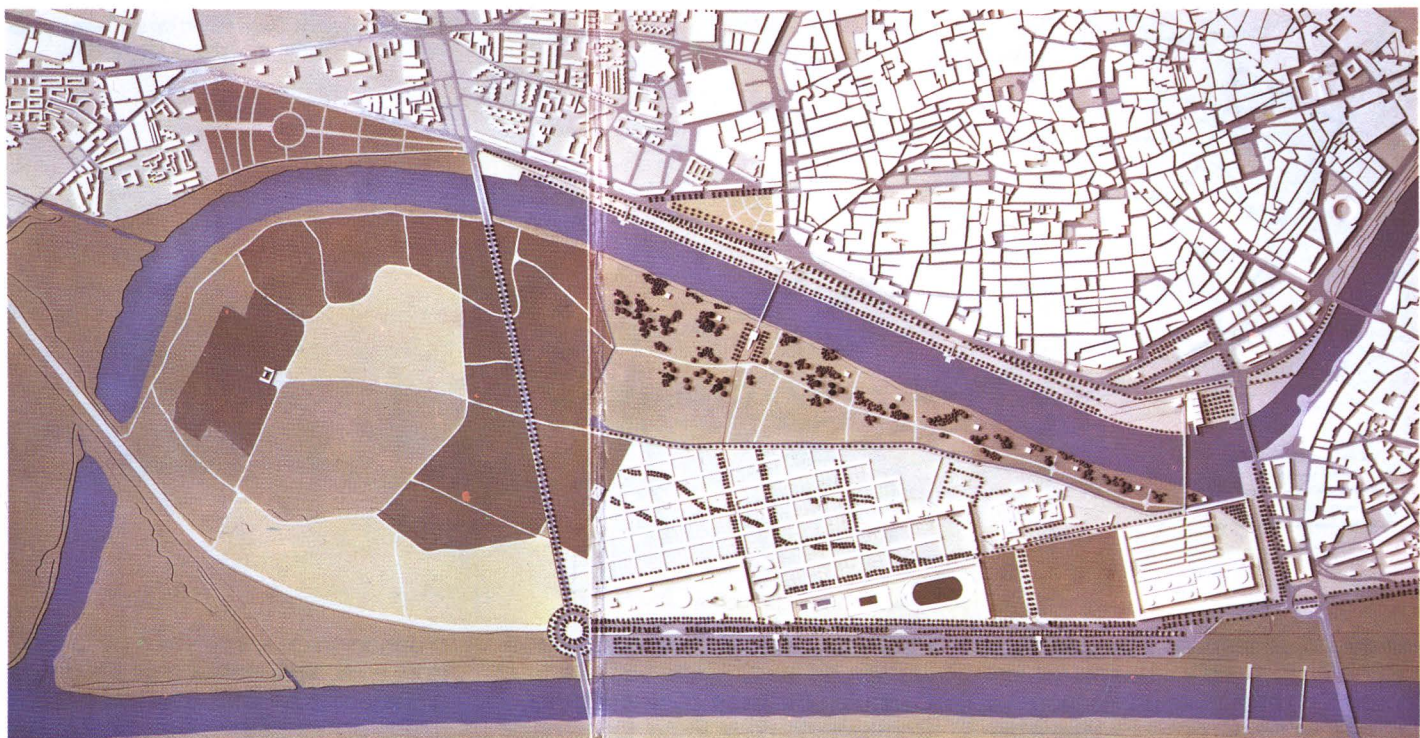
Para mejor comprender el alcance del problema planteado, cabe recoger las determinaciones exigidas en las bases del concurso, en donde el apartado 3.º del capítulo dedicado a «LA CIUDAD Y LA EXPOSICION», decía:

1. El criterio urbanístico *fundamental*, es el mantenimiento del *carácter vacío de la pieza entendida como elemento del valle del Guadalquivir*. Por ello la utilización para la Expo-92 se ha de entender como soporte *provisional y efímero*.

2. No deben buscarse *ni focalidades ni directrices* con el cercano, pero lejano Casco, ni en último extremo, concebir la ordenación de la Cartuja como *extensión o ensanche del casco urbano*.

El dogmatismo de estas exigencias era, cuando menos, paradójico frente a la propia formulación del concurso, que obliga en su programa a una fuerte inversión en infraestructuras edificación no efímera, con una clara definición de permanencia y susceptible de posterior reutilización urbana.

Conscientes de esta realidad, las bases del concurso inducían a limitar al máximo las áreas a ocupar, y en todo caso, a dejar libres de edificación los terrenos de la isla apoyados en la margen derecha de la dársena. Estas determinaciones venían a ratificar la actitud negativa ante cualquier intento de concebir la dársena como pieza urbana y eje vertebrador de la estructura



2

formal de la ciudad y el deseo de mantener, al máximo posible, el carácter rural de la Cartuja.

Estas ideas se reflejaron prácticamente en la totalidad de los trabajos aportados al concurso, dando lugar a soluciones claramente atirantadas por una exigencia de descontextualización y distanciamiento con las tramas urbanas de la ciudad. Aún cuando también, de forma aislada y testimonial, se presentaron planteamientos, en los que, de forma intencionada se con-

taban las bases del concurso con un sentido claramente urbanizador de los terrenos y una definición de la Dársena como pieza urbana protagonista de la zona.

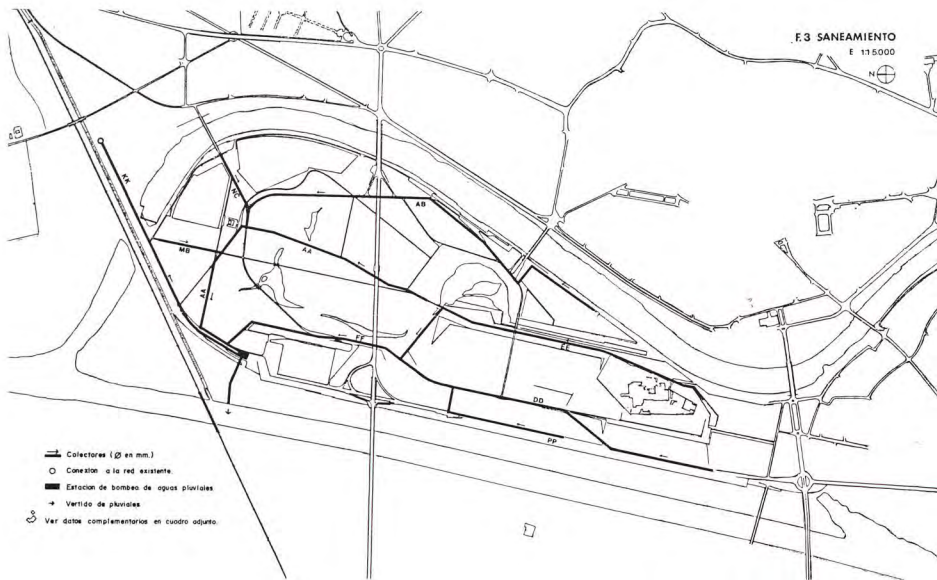
Las conclusiones más significativas que pudieron obtenerse del Concurso de Ideas, analizando las soluciones más fieles y adaptadas a los postulados de partida, se centraban en la valoración de dos tipos de respuestas frente al problema planteado. La primera, quizá más directa y elemental,

estructuraba de forma más o menos lineal, las instalaciones de la Expo al fondo de los terrenos, apoyadas a lo largo de los nuevos muros de defensa, dejando toda la zona norte de la isla con su carácter rural y las márgenes de la Dársena libres al máximo de edificación y usos urbanos.

La segunda solución, más compleja y elaborada, consideraba relevante que el agua estuviera presente en el recinto de la Exposición, proyectando un sistema de lagos artificiales interio-

3





Plan especial de Ordenación de los Terrenos de la Cartuja. Redes de agua y de vertidos.

res dando así respuesta a la paradoja de una Expo que por su emplazamiento, estaba fuertemente presionada por un carácter fluvial, pero obligaba a distanciarse y eludir este valor fundamental.

Los dos premios otorgados en el concurso son fiel reflejo de estas soluciones inducidas por las bases. Por una parte, el proyecto presentado por el equipo de José Antonio Fernández Ordoñez, que plantea las instalaciones de la Expo claramente desvinculadas de la dársena del río y apoyadas linealmente sobre el nuevo muro de defensa al fondo, de los terrenos. En paralelo, y también como primer premio ex aequo, el proyecto de Emilio Ambasz, que concibe la Exposición igualmente desvinculada de la dársena, pero desarrollada en torno a tres grandes lagos artificiales proyectados en el interior de la Isla.

Con independencia del valor formal y arquitectónico de ambas propuestas, es evidente que estos proyectos sólo pueden ser comprendidos como resultado de la paradoja que subyace en las bases del concurso, produciendo soluciones que conduce a artificiosidades tan dudosas como la de crear un sistema de láminas de agua, donde ya existe generosamente este elemento, y una ciudad lacustre con todo su anecdotario y simbología ferial, que no parece ser la estructura más adecuada a proyectar, frente por frente, al casco histórico de la ciudad.

5. ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL

Después de la crisis planteada en el

PGOU de Sevilla en relación con la utilización de la isla y una vez fallado el Concurso de Ideas convocado por el Comisariado de la Expo, los trabajos para la ordenación de la Cartuja se centraron en la elaboración de dos documentos paralelos, asumidos respectivamente por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía y el propio Comisariado de la Expo-92.

Ambos documentos de distinta naturaleza y alcance, son por una parte, el Plan Especial de Ordenación de los Terrenos de la Cartuja, y por otra, la Ordenación del recinto de la Expo.

Sin entrar en las controversias internas de competencias suscitadas entre los distintos organismos, ambos son fruto de compromisos y equilibrios entre distintas posturas y objetivos. En principio, con independencia de juicios de valor, hubiera sido de desear que el debate público de estos compromisos se hubiera abierto a la ciudad, no sólo por exigencias de un mínimo de transparencia administrativa, sino lo que es más importante, por la clarificación de ideas que este debate hubiera ocasionado.

Una de las razones, de la relativa falta de interés que la ciudad muestra por el tema de la Expo-92, está precisamente en el descompromiso social que genera este tipo de comportamientos cerrados y distantes.

5.1 EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA CARTUJA

El hecho de que la Junta de Andalucía asuma la responsabilidad de la

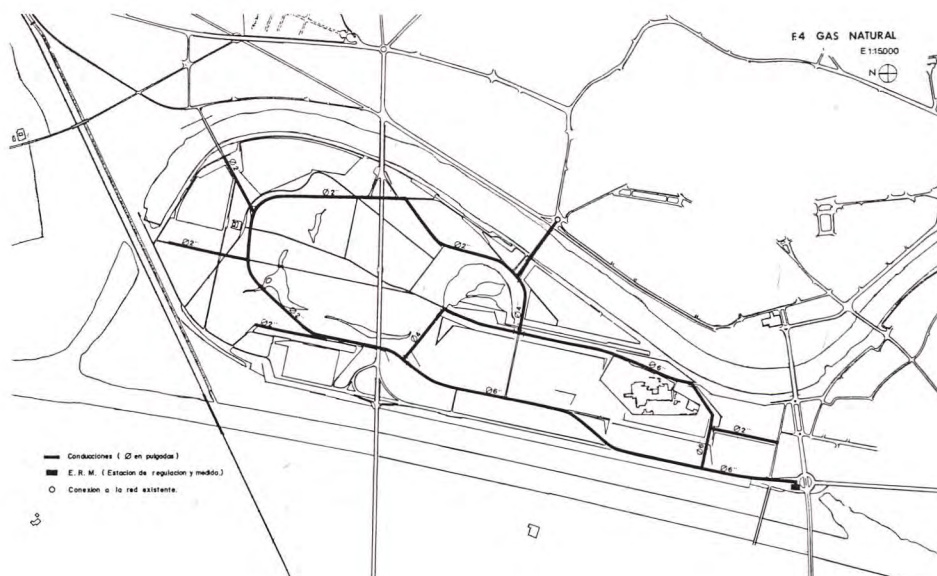
ordenación de los terrenos de la Cartuja es en sí, significativa, más allá de los argumentos jurídicos o técnicos esgrimidos para sustituir en este punto las competencias Municipales. En gran medida se pone en evidencia una real marginación de la corporación municipal en relación con la operación urbana que plantea la Expo-92. Situación paradójica, si se tiene en cuenta que en esta operación están comprometidos intereses específicamente urbanos y decisiones que afectan directamente el planeamiento y el futuro de la ciudad.

Con independencia del problema de competencia, el Plan Especial de la Cartuja es importante en cuanto a la clarificación de determinados hechos concretos. En primer lugar, destaca el reconocimiento expreso del carácter urbano de los terrenos. El Plan, como no podía ser menos, se ve obligado a proyectar en la Isla un potente sistema de infraestructuras que alcanza a la totalidad del área, por razones urbanas y técnicas ineludibles. Especialmente significativa es la red general de saneamiento, que proyecta los vertidos y las estaciones depuradoras al Norte de los terrenos, cuando las instalaciones de la Expo se sitúan al Sur.

El que, desde un principio sea precisa la urbanización total de los terrenos viene a dejar en evidencia todas las actitudes ruralizantes y provisionales, que, en el plano teórico, se habían mantenido como fundamento básico de la actuación.

Este compromiso de planeamiento sobre la totalidad de los terrenos, alcanza no sólo a las grandes infraestructuras, sino también a la calificación y definición de usos del suelo que en

Plan Especial de Ordenación de los terrenos de la Cartuja. Red de gas natural.



el Plan Especial se recogen, con independencia de la crítica que pueda hacerse a muchas de las decisiones adoptadas.

No obstante, lo que sí es discutible del Plan Especial es la delimitación del área por él afectada, que se circunscribe exclusivamente a los terrenos de la nueva Isla de la Cartuja. Esto quiere decir que se desentiende de la nueva dársena como pieza básica para el planeamiento de la zona. Entendiendo, por tanto, que la dársena del río no es el elemento urbano protagonista para la ordenación, eludiendo la circunstancia de que muy difícilmente puede comprenderse el propio sentido de la Isla de espaldas a este hecho fundamental.

Entendemos que este planteamiento es regresivo, incluso ante la primera delimitación realizada para la AC-TUR de la Cartuja, que alcanzaba a ambos márgenes de la dársena, incluyendo en la operación Cartuja, todos los terrenos de la margen izquierda a liberar de uso ferroviario.

Más allá de estas consideraciones, estrictamente urbanísticas, la delimitación del Plan Especial deja entrever actitudes preocupantes, en relación con la operación urbana que se pretende. El que el Plan Especial se desentiende de la margen izquierda, significa, de facto, eludir su compromiso con el problema ferroviario, que es, sin duda, aspecto clave y prioritario para la ciudad. En el complejo mundo de competencias y de inversiones a realizar, este problema queda ya desvinculado de la operación Expo-92, y, por tanto, será resuelto o no en función de mecanismos propios, formalmente desligados de la Exposición.

Este hecho de que la operación Expo tienda a perfilarse con un sentido de recinto desvinculado de la ciudad, es sin duda grave y significativo.

Como decíamos en un principio, si algo justifica la Exposición sevillana es, precisamente, su función catalizadora de esfuerzos políticos, técnicos y económicos en la solución de los problemas urbanos y esto debía evidenciarse en todos los documentos y decisiones vinculadas a la Exposición.

La Junta de Andalucía es hoy, sin duda, la pieza clave en la programación y realización de las más importantes inversiones ante la Expo-92, no sólo a nivel urbano, sino también territorial y regional. A nivel urbano, viejos problemas como la red arterial ferroviaria de Sevilla, la construcción de la ronda Sur-oeste, los accesos del Aljarafe Sur, etc., pueden y deben ahora ser resueltos dentro de la operación urbana inducida por la Exposición. No obstante el escaso margen de tiempo disponible y las inevitables limitaciones económicas, proyectan una sombra de cierto escepticismo sobre el resultado final de las actuaciones, a pesar de la firme voluntad de la Junta y su capacidad de gestión.

En todo caso, el acotamiento de la operación Cartuja a los estrictos límites definidos en el Plan Especial, contribuye en gran medida a la formulación de las reservas expuestas.

5.2. ORDENACION DEL RECINTO EXPO-92

Dentro del Plan Especial y en el recinto expresamente acotado para la Expo, por parte del Comisariado se ha

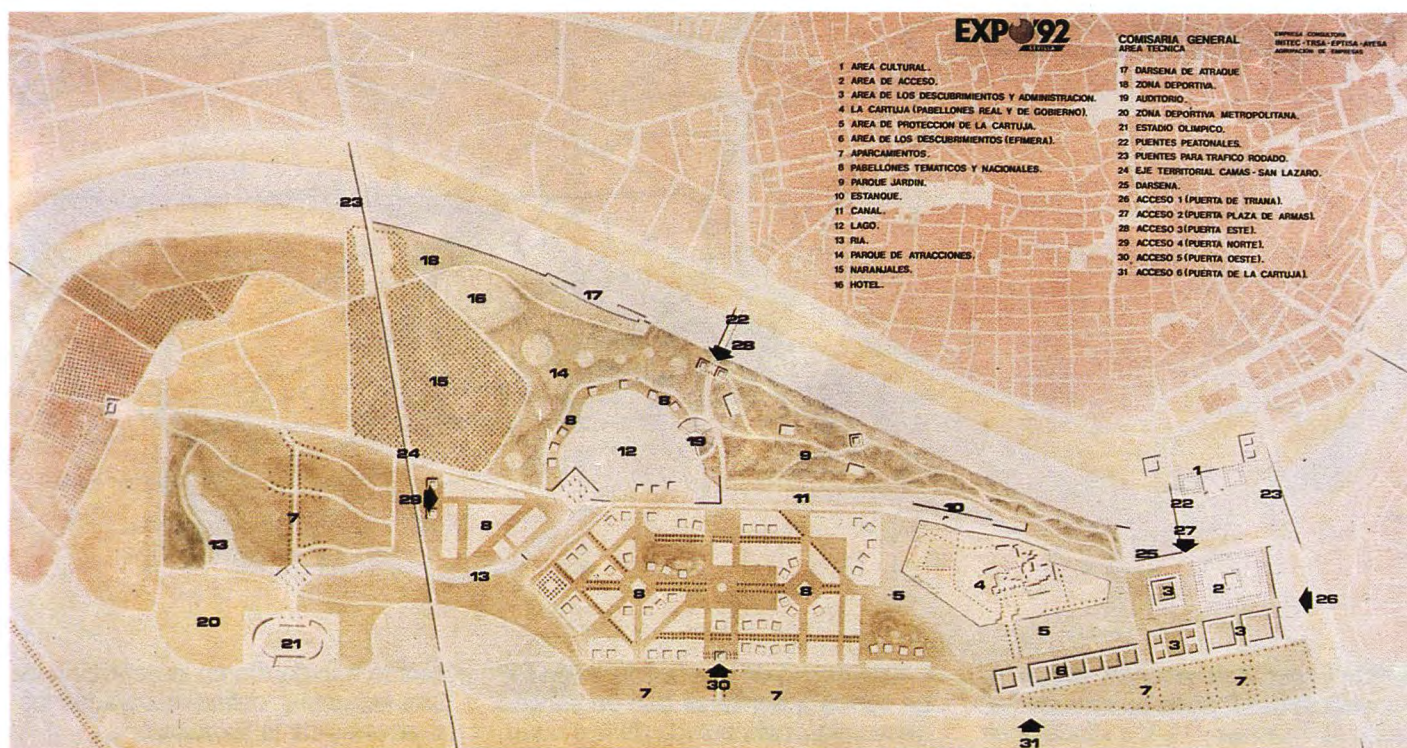
venido trabajando en la definición de una estructura definitiva para las instalaciones de la Exposición.

La solución elaborada, con carácter que pretende ser definitivo, intenta recoger en una sola propuesta los proyectos premiados en el Concurso de Ideas. Fracasado el supuesto de que este trabajo de refundición fuera realizado por los dos equipos técnicos premiados, la ordenación de la Expo es el resultado de decisiones adoptadas en un proceso cerrado, y, en gran medida, anónimo, donde han intervenido, sucesivamente, profesionales y consultores de muy diversa procedencia.

La solución elaborada sólo puede ser comprendida desde este punto de partida e intenta recoger los puntos básicos de ambas formulaciones. En este sentido es reconocible la idea de apoyar la Exposición al fondo de los terrenos y, también, la de mantener un lago interior como estrategia de integrar el agua dentro del recinto de la Exposición. Se salvaguarda así, aunque sea en teoría, la vieja aspiración de una Cartuja, aparentemente vacía y la desactivación de la margen derecha de la nueva Dársena.

Cuando menos la solución adoptada elimina en gran medida, la imagen de una «Disneylandia» frente al casco antiguo de Sevilla, aún cuando la gran operación urbana que se proyecta, sigue expresando su deseo de no integrarse en el contexto urbano de la ciudad. Si bien, por razones puramente funcionales, sea preciso mantener una vinculación formalmente más consolidada en el sector de Plaza de Armas.

La idea de la dársena, desde San Jerónimo de la Punta Verde, como



Ordenación actual para el recinto de la Expo-92.

gran eje urbano vertebrador de la ciudad no se considera como fundamento de la actuación. En el futuro se podrá apreciar mejor que hoy, si este punto era objetivo irrenunciable o no para Sevilla, pero lo cierto es que actualmente esta idea ha sido negada con razones y argumentos en teoría discutibles, más aún, cuando la Isla ha de ser urbanizada en su integridad.

La falta de un debate profundo en relación con este tema ha contribuido a consolidar esta dudosa actitud, tanto más cuanto la idea del protagonismo del río está profundamente enraizada en todos los sevillanos como expresión de su más alto valor urbano.

Por otra parte, esta actitud de distanciamiento y descompromiso urbano de la Expo, quiere decir que las repercusiones y beneficios que la ciudad obtenga, serán resultado de inversiones y actuaciones urbanas o territoriales que se realicen en la ciudad o la región, pero no consecuencia directa de la operación urbana de la Cartuja. Siendo, por el contrario posible, que la operación Expo en gran medida autosuficiente y aislada, tienda a garantizar sus problemas estrictamente funcionales, actuando con un sentido depredador muy selectivo, en relación con su entorno, sin comprometerse con problemas urbanos que le son ajenos y, desde sí misma, no precisa resolver para su funcionamiento.

En este sentido, hay que resaltar que

en el encuadre general de competencias, el Comisariado se responsabiliza básicamente de las actuaciones a realizar en el interior del recinto delimitado. Esto quiere decir que el Comisariado es un órgano de toma de decisiones y de gestión, que en lo urbano, no se proyecta más allá de los límites de recinto y sus preocupaciones, estudios y proyectos, se centran en la solución y coordinación de los complejos problemas que en sí la Exposición plantea.

Dentro de este marco, los estudios realizados por el Comisariado analizan la rentabilidad del acontecimiento, en una relación coste-beneficio, donde exclusivamente se valoran las inversiones a realizar en el interior del recinto, ante la expectativas de visitantes y otras posibles fuentes propias de ingreso. Desde la propia Expo-92 no cabe esperar, por tanto, compromisos urbanos que trasciendan más allá de sus propios objetivos y limitaciones.

5.3. LA CORPORACION MUNICIPAL Y LA EXPO -92

La fuerte presión que desplegó el Ayuntamiento de Sevilla para orientar la concepción de la Exposición, como algo desvinculado de la ciudad y de la dársena del río, es quizá lo más significativo y relevante de la actuación Municipal. Después de la crisis plan-

teada en el equipo director del PGOU y de su sustitución, es significativo que el Plan General redactado en definitiva, ofrezca un casi absoluto vacío normativo, en relación con el área de la Cartuja. El hecho de que el Plan eluda toda precisión, no sólo urbanística, sino económica y de gestión sobre un tema tan transcendente para la Sevilla del año 2000, es, cuando menos, insólito y desconcertante. A ello se suma la paradoja de que el Plan Especial de la Cartuja se realice, al margen de las competencias municipales.

Es presumible que, en el momento actual, los compromisos municipales con la operación urbana del 92 estén delimitados con precisión, pero el alcance de estos compromisos no es conocido ni están asumidos por la ciudad. La falta de claridad y el hermetismo en este sentido, proyecta una de las sombras más preocupantes entre las muchas que rodean el proceso de la Exposición.

Como decíamos en un principio, la Expo de Sevilla es atípica y diferente. La precariedad social y urbana de la ciudad, está exigiendo, cada día, una economía de subsistencia que dé respuesta a las necesidades más inmediatas. Dentro de este marco conflictivo era de esperar, que ante el mandato de asumir este compromiso, la corporación municipal ofreciera la evidencia de una fuerte dinámica en el análisis y seguimiento del proceso, y la má-



Ordenación actual para el recinto de la Expo-92.

xima energía y rigor en la evaluación de sus expectativas.

La importancia del papel que el Ayuntamiento debía cumplir, era, sin duda, de un claro protagonismo. Ninguna otra institución podía ni debía asumir esta responsabilidad, y era de esperar una dura y tensa negociación ya que en definitiva, los intereses de la Expo y los de Sevilla se iban a plantear desde ópticas, objetivos y dinámicas muy distintas, siendo misión municipal el que el esfuerzo de la Expo se pusiera al servicio de la ciudad y no por el contrario, que ésta fuera simplemente soporte para los intereses y objetivos de la Expo.

La realidad parece indicar que este esfuerzo técnico y político del Ayuntamiento de Sevilla, no se ha realizado, o al menos no ha trascendido a la opinión pública. Hoy en día, no se están claros de qué orden son los compromisos asumidos, ni en qué condiciones se realizan. La aportación de la ciudad para la realización de la Nueva Red Arterial Ferroviaria o de otras grandes infraestructuras, muchas de ellas directamente al servicio de la Exposición, no son bien conocidas o están ahora desvelándose a través de convenios que se ofrecen en claves puramente tecnocráticas.

Tampoco se conoce de qué orden van a ser las inversiones municipales en actuaciones inducidas por la operación Expo sobre todos los servicios municipales, que deben prepararse para el impacto de la Exposición. Ni,

en última instancia, con qué tipo de financiación se van a cubrir las actuaciones de renovación urbana y rehabilitación, que exigen las áreas históricas o periféricas degradadas, de cara a la imagen urbana que la ciudad debe ofrecer. Frente a estos compromisos y su financiación, estimamos que la acción municipal, no debería conducir, en ningún caso, a un endeudamiento público o privado, ni, tampoco, al intento de cubrir los posibles déficits a costa, por ejemplo, de su limitado patrimonio de suelo.

La carencia de una eficaz política municipal en relación con la Expo-92, tiene quizá su más expresivo indicador, en el hecho de que en el momento actual, nada se conoce del destino y la utilidad social que puedan tener las instalaciones de la Expo, una vez finalizada ésta. Uno de los más claros objetivos de la política municipal, tendría que haber sido, evaluar y jerarquizar sus déficits en equipamientos generales, orientando así la concepción de la Expo hacia una futura reconversión con el máximo posible de eficacia. La demanda actual de grandes estructuras administrativas, universitarias, sociales, etc., significan hoy un conjunto muy importante de necesidades a cubrir a corto y medio plazo. La reutilización de la Expo hubiera sido de extraordinario valor en este sentido. No obstante, hasta el momento nada se sabe, no solo del futuro destino de las

edificaciones, sino lo que es más grave, la propia Expo no parece actuar en este punto sobre previsiones o exigencias previamente establecidas.

Como resumen, diremos que las repercusiones que sobre la ciudad pueda tener la Expo-92 no son especialmente claras ni previsibles. La aparente carencia de una política municipal exigente proyecta otra sombra preocupante sobre los costos sociales y económicos que Sevilla va a tener que asumir como resultado del acontecimiento del 92.

Quizá el viejo fantasma de la Exposición de 1929 aparece, de nuevo, en el horizonte. Aunque, en definitiva, y más allá de triunfalismos y falsas expectativas, sí nos dejó el ejemplo de su compromiso con los problemas urbanos de Sevilla. Hoy es preciso reconocer que el esfuerzo urbanizador realizado fue el fundamento del ensanche urbano hacia el Sur, construyendo un sistema de trazas y espacios plenamente integrados en la ciudad, que en muchos aspectos, por su brillantez, son referencias que protagonizan la actual imagen urbana de la ciudad.

Afortunadamente, la Exposición del 29 no se concibió como algo efímero y distante de los problemas urbanos de su entorno, sino que, por el contrario, supo integrar y unir las viejas tramas históricas con las nuevas formas y exigencias de su tiempo.

PABLO ARIAS

Catedrático de la ETSA de Sevilla

SEVILLE AND THE 1992 WORLD CONSIDERATIONS

GENERAL CONSIDERATIONS

The first important point to bear in mind with regard to the choice of Seville as the site for the 1992 World Exhibition, is the fact that it is not a rich and well-structured city, quite the contrary, it is beset by a great many serious problems. Therefore, it is considered that the choice cannot and must not avoid the obligations presented by the city.

The Ibero-American Exhibition of 1929 was undertaken with the conviction that it was a very important event with a view to the future, an event that would provide the framework for the launching of Seville from an economic, business and technological point of view. Later, however, it became obvious that little or nothing had been changed in the city's social and economic structures. On the other hand, the 1929 Exhibition did succeed as regards one exceptionally important factor, namely its willingness to become involved with Seville's urban requirements.

Taking into account that Seville assumes and accepts, the social and urban profitability of the final analysis, Expo-92 is a burden that, in the activities that are carried out should be a priority conditioner even from their very conception.

The Exhibition and the Corta de la Cartuja

It is thought that siting the Exhibition in the Corta de la Cartuja is of clear strategic value with a view to obtaining important urban objectives that will show a high degree of profitability for the future of Seville.

The hydraulic work of the Cartuja—originally begun as a result of the technical need to ensure the defence of the city against flooding at the San Jerónimo meander—allows two important urban planning objectives:

- Doing away with the defence wall constructed along this meander in the river and incorporating the present course of the Guadalquivir into the urban areas thereby making it possible to recover the western side of the city.

- The continual restoration and recovery of the course of the Dock, from Punta del Verde as far as San Jerónimo.

Moreover, the negative effect of the defence walls is strengthened by the present course of the Madrid-Huelva railway line which, together with Plaza de Armas Station, has prevented the city from being able to form a whole with the river.

Freeing the left bank of the Dock from the weight of the railway, bearing in mind that today as always, Seville and Guadalquivir are two concepts that are intimately tied up in the local feeling and in the city's projection, must be considered as a priority.

Therefore, the Expo-92 operation must not be restricted to activities conceived for the exhibition area itself on Cartuja Island. To ignore this fact, not becoming involved with the problems and expectations that are opening up for Seville, would mean a negative attitude and the loss of one of the clearest opportunities for the future of the city.

The Corta as the site—a base for ideological and urban planning confrontations

Over the last few years, the argument as to the use of the land of the Corta has taken a radical turn, and the fact of considering the area as a base for possible services or other urban uses has even been thought to be negative.

The Vega de Triana conservation ideas, which were based upon the morpho-genetic features of Seville, led to the belief that the present western limit of the city was the natural frontier for urban development. As this attitude took hold, it even became one of the aims of the urban planning policy.

However, this scheme possibly overlooked the new urban reality that was coming to the fore as a result of the construction of the Corta and, all things considered, the urban vocation of an area of land inside the defence system, thereby moving away from the historical tradition of systematically occupying the land incorporated by this.

The idea of a rural Cartuja, defended and separated from the river's flood channel, could be kept up at an intellectual and theoretical level, but could hardly be achieved in reality. It was obvious that the demand for land for services and equipment led at least to the right to colonize the urban areas of the Cartuja.

The consequence of this way of looking at things was the conception, on the part of the Town Hall teams connected with the General Plan, of an Exhibition for which as much emphasis as possible was laid upon the temporary nature of its installations.

The contradiction contained in this compromise solution was carried over to the bases for the competition opposing ideas for the arrangement of the Exhibition ground and its territorial setting, this leading to a maximum limitation of the areas to be occupied and, in any event, to keeping those parts of the Island overlooking the right bank of the Dock free of buildings.

The prizes awarded in the competition, as well as the rest of the proposals, are a faithful reflection of the solutions brought about by the bases.

The project of the team led by José Antonio Fernández Ordóñez puts forward the Exhibition installations as being clearly cut off from the Dock and supported lineally on the defence wall situated at the back of the land in question. At the same time, the solution proposed by Emilio Ambasz, first prize ex-aequo with the above, also sees the Exhibition as being cut off from the Dock but built around three large artificial lakes projected in the interior of the Island.

Analysis of the present situation

The work related to the organization of the territory of the Island takes in two documents, namely the Special Cartuja Organization Plan and the Organization of the Exhibition Area. Both of these are being drawn up without there having been a previous public debate, which would have clarified both the ideas and the compromises and balances between the various bodies involved.

The fact that the Andalusian Government is taking on the responsibility of organizing the territory of the Corta shows just how far the Town Hall is out on a limb as regards the urban side of Expo-92.

The Special Plan recognizes the urban character of the territory projecting a powerful infrastructure system for the Island, which shows up all the «ruralizing» and provisional attitudes that were mentioned above.

The most arguable part of the Special Plan is the delimitation of the affected area which is centered exclusively upon Cartuja Island, failing to

take in the new Dock as a basic element for the planning of the area, and also ignoring the left bank of the river which, in fact, means avoiding the existing railway problem. This approach implies doing without the catalysing function of political, technical and economic efforts which, as regards the solving of urban problems, should by itself justify the operation of the Seville Exhibition.

In the area specifically reserved for the Exhibition, the solution drawn up attempts to gather together in a single proposal those projects that were awarded prizes in the Competition. In this sense, one can recognize the idea of situating the installations at the back of the area, and keeping an inside lake with the purpose of bringing in water as part of the area. This eliminates to a large extent the image of a possible «Disneyland» opposite the old quarter of Sevilla, with the projected solution expressing a desire not to form part of the urban context of the city by not taking into account, as a basis for activities, the possibility of providing the section of Dock between San Jerónimo and Punta del Verde with the character of a great urban axis upon which the city would hinge.

As a result, the Exhibition operation appears, to a large extent, to be self-sufficient and isolated, tending to solve its own strictly functional problems, acting, in relation to its surroundings, in a depredatory manner only very selectively, without becoming involved moreover with other types of urban problems which, from its own point of view, it has no need to solve in order to ensure its correct functioning.

The City Corporation and Expo-92

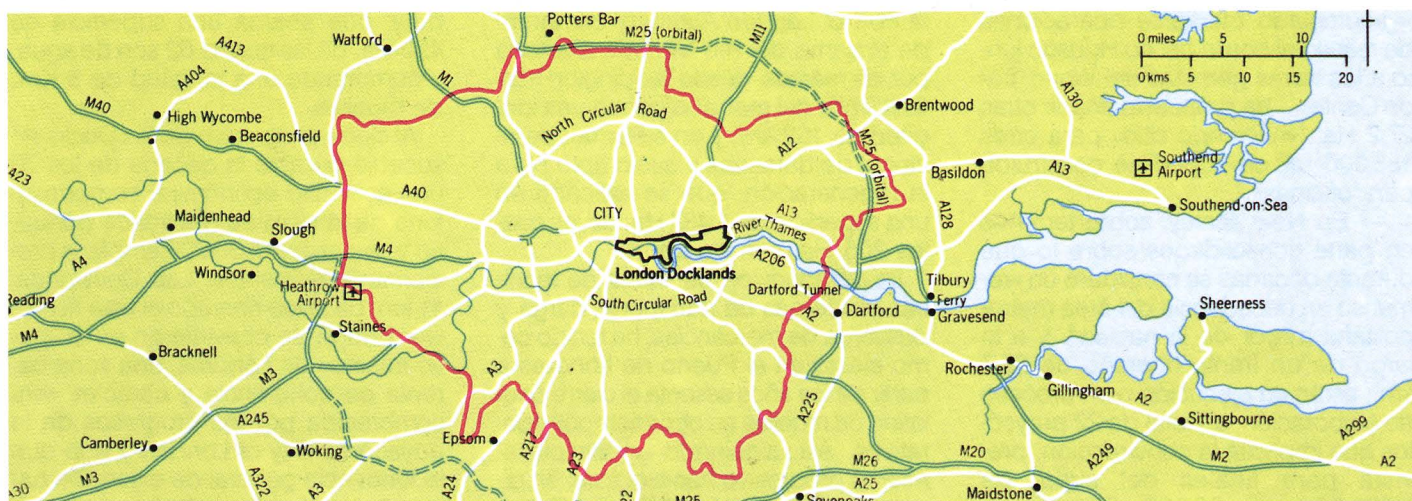
The great pressure exerted by Sevilla Town Hall in order that the concept of the Exhibition should appear as something cut off from the city and the Guadalquivir Dock, is perhaps the most important and significant feature of the Town Hall's involvement.

The precarious state of the city's social and urban situation demands a daily subsistence economy. It was to be expected, in such a conflictive situation, that the City Corporation would be extremely active as regards the analysis and follow-up of the process, and would show much energy and rigour in appraising its expectations, yet none of this has happened, at least in a minimum and convincing way. Reality seems to point to the fact that the technical and political effort that should have been put in by Seville Town Hall has failed to take place or has not filtered through to public opinion.

Nothing is known about the order of investments to be made by the Town Hall in activities brought about by the Exhibition operation in relation to all the city's services nor, in the final analysis, about the type of financing that is going to be used to cover the urban renovation and rehabilitation work required by the historical areas or degraded peripheral zones with a view to the image that must be offered by the city.

The greatest mystery existing at the present time is the fact that there is still nothing known as to the destiny or social use that may be reserved for the installations once the Exhibition is over.

To sum up, it can be said that the repercussions that Expo-92 may have upon the city are not particularly clear of foreseeable and, furthermore, there is a worrying shadow cast over the social and economic costs that Sevilla will have to assume in the future as a result of this event.



Plano de situación de las London Docklands.

LA REGENERACION DE LAS LONDON DOCKLANDS

Abel Enguita

OPORTUNIDADES CONTEMPORANEAS PARA GRANDES PROYECTOS URBANOS

Los grandes planes y proyectos urbanos no sólo han sido históricamente el sueño profesional de los urbanistas, sino que frente a otras intervenciones de menor dramatismo —en gran parte dependiente de su amplitud espacial— han suscitado el entusiasmo o el apasionamiento crítico del conjunto del cuerpo social. A Daniel H. Burnham, autor del Plan de Chicago de 1909 y del proyecto de la Columbian Exposition de 1893 que dio origen al «City Beautiful Movement», se atribuye la frase «no hagas planes pequeños pues no tienen poder para estimular la imaginación de las gentes».

La evolución histórica reciente del urbanismo se ha caracterizado, sin

embargo, por la escasez de oportunidades justificadoras de los grandes gestos proyectuales, y las intervenciones se han aplicado sobre pequeñas extensiones, primando la garantía de su puesta en ejecución con criterios realistas.

En este contexto general, y en estrecha relación con los procesos de degeneración y nuevo desarrollo de las áreas urbanas, cuya «tendencia cíclica» ligada a los cambios tecnológicos ha sido recientemente explicada¹, han adquirido singular relevancia en los últimos años las oportunidades que para abordar intervenciones de gran escala, para realizar grandes proyectos urbanos, ofrecen los espacios vacíos, generalmente derelictos, (los «voids», «vuoti» o «intersticios»), o las franjas ribereñas, donde la reocupación de terrenos existentes puede combinarse con la «creación» de nuevos suelos, mediante operaciones de

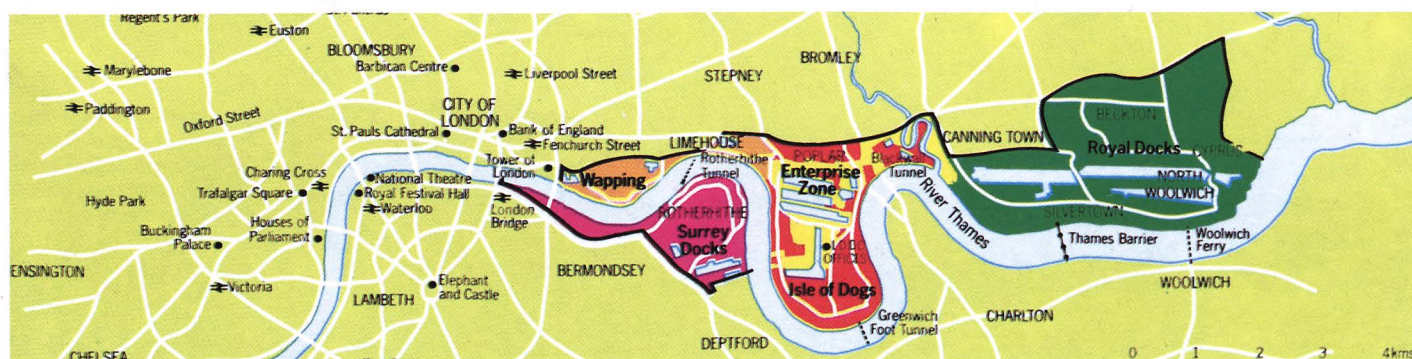
relleno (el «filling») o de «nuevas» superficies de agua, mediante la apertura de dársenas² y canales navegables.

En los Estados Unidos se acometen actualmente varios de estos grandes proyectos urbanos en franjas ribereñas:

— En San Francisco, el Plan de Ordenación de Mission Bay, redactado por I.M. Pei y Asociados, contempla la intervención urbanística sobre una zona vacante de 78 Ha. situada al borde del mar, al sur del centro de la ciudad, y su reordenamiento para la acogida de 7.500 viviendas, un millón de metros cuadrados de oficinas, 46.000 m² de comercio y usos recreativos, junto con 16 Ha. de parques públicos y canales.

— En Nueva York, la Battery Park Authority, emocionada con el éxito obtenido con su proyecto para el desarrollo de nuevas áreas residenciales y de oficinas sobre 36,8 Ha. de suelo

Las London Docklands. Areas diferenciadas.



—acumulado mediante operaciones de relleno al borde del río Hudson junto a las torres gemelas del World Trade Center— ha propuesto añadir otras 27,2 Ha., «haciendo sitio» para otros 186.000 m² de superficie construida para oficinas³.

— En New Jersey, sobre terrenos en parte consolidados sobre lo que durante décadas se consideró un «remanso en decadencia del área metropolitana mayor de la nación»³, y a lo largo de un frente ribereño de 25,7 km., están en ejecución o en proceso de elaboración, un total de 22 proyectos que implican la construcción, prevista para finales del siglo, de 1.552.000 m², 36.000 viviendas y 155.000 m² de desarrollos comerciales, que se prevé generen en conjunto 100.000 nuevos empleos. La regeneración de las London Docklands sobre más de 1.000 Ha. de suelo abandonado, donde se asentaron los muelles del Puerto de Londres —que en 1980 se contemplaba como «la peor de las áreas problemáticas» del país y que hoy se ve ya como la plataforma de una «ciudad emergente» —es, sin duda, una excepcional oportunidad de acometer, en un lugar excepcional, una gran intervención urbanística, la que quizá implique hoy «el mayor proyecto de renovación urbana en Europa».

LA EVOLUCION RECIENTE DEL PUERTO DE LONDRES Y LA DECADENCIA DE LAS DOCKLANDS

El puerto de Londres gobernado por *London Bridge City*.

la Port of London Authority comprende el tramo del Río Támesis afectado por las mareas, desde Teddington hasta el límite del mar, abarcando una longitud de 152 km. y un sistema operacional de dársenas y suelo apto para la regeneración, que se extiende en una superficie de 1.487 Ha. de las cuales 205 Ha. son de agua.

La introducción paulatina de técnicas modernas de transporte, carga y descarga de mercancías, ha tenido como efecto en el Puerto de Londres a partir de los años sesenta el cierre paulatino de muelles en otros tiempos operativos. Así, siguiendo un desplazamiento progresivo hacia el este, en dirección al mar, los St. Katherine Docks inmediatos a la Torre de Londres, se vendieron al Greater London Council (G.L.C.) en 1969 y los London Docks se cerraron en 1969 y se vendieron al Concejo de Tower Hamlets en 1976. Los Surrey Commercial Docks se cerraron en 1970 y se vendieron al G.L.C. y al Concejo de Southwark en 1976 y 1977.

— A mitad de los años setenta aún eran operacionales tres sistemas principales de dársenas dentro del puerto: los West India y Millwall Docks, situados en la Isle of Dogs, los Royal Docks y Tilbury, en proximidad a la boca del Támesis, a 40 km. del London Bridge. Posteriormente, el desarrollo propiamente portuario y tráficos tanto de pasajeros —a través de la Tilbury Passenger Landing Stage, que proporciona acomodo para transatlánticos con cualquier estado de la marea y es contigua a la Tilbury Riverside Station— como de mercancías, se ha concentrado en mayor medida en Til-

bury, que abarca una superficie de 423 Ha. de las cuales 62 son de agua, y comprende una longitud de 8 Km. de muelles.

Al cierre progresivo de los Docks no sucedió durante la década de los 70 una actividad económica compensatoria de la pérdida del tráfico portuario y se perdieron 30.000 empleos previamente existentes. Las Docklands, 11 km. de suelo ribereño al este del Tower Bridge, se convirtieron en el «patio trasero» de Londres, una zona carente de coherencia y carácter, «ensombrecida por los progresos de la adyacente City of London y a la que la tendencia general de extensión hacia el oeste había vuelto la espalda»⁴.

Apenas había nueva inversión privada, o foco desencadenante del crecimiento, y se registraba una total dependencia de programas basados en fondos públicos. Existía en conclusión, un «casi completo vacío económico, que debía llenarse por áreas de actividad con potencial de crecimiento para el futuro»⁴.

EL MARCO LEGAL ESTABLECIDO PARA CONTRARRESTAR LA DECADENCIA URBANA

Una de las prelações del Gobierno Británico durante la última década ha sido la regeneración de áreas del Reino Unido, procurando su reactivación como bases industriales.

El marco legislativo básico en el que se han fundamentado estas políticas es la «Ley de Administración Local, pla-



nificación y bienes raíces» (Local Government, Planning and Land Act) de 1980, que introduce los instrumentos específicamente orientados a estos fines: las «Corporaciones para el desarrollo urbanístico» (Urban Development Corporation) y las «zonas de iniciativa» o nuevos «polígonos industriales», las Enterprise Zones⁵. Ambos instrumentos se están aplicando en la regeneración de las Docklands.

El objeto específico de las Corporaciones para el desarrollo urbanístico es la regeneración de su área de intervención, objetivo que debe lograrse mediante la aplicación de las medidas consideradas más oportunas (por la corporación), entre las siguientes:

- la reutilización efectiva de terrenos y edificaciones,
- el fomento del desarrollo de industria y comercio existentes y de nueva creación,
- la creación de un ambiente atractivo, garantizando la disponibilidad de viviendas y equipos sociales, que animen a la gente vivir y trabajar en el área.

Por cuanto a su intervención en el planeamiento urbanístico propiamente se refiere, una corporación para el desarrollo urbanístico será la autoridad local de planificación —si el Secretario de Estado lo establece— en lugar de cualquier autoridad que de otra manera sería, para tales fines, la autoridad local.

Hasta ahora el Gobierno ha fundado dos corporaciones de desarrollo urbanístico, una en Londres, la London Docklands Development Corporation, y otra en Liverpool, la Mersey side Development Corporation, que tienen el

fin común de regenerar unas zonas portuarias.

Las disposiciones referentes a la designación de «enterprise zones» planeadas por la citada ley del 80, suponen un nuevo enfoque de los problemas de deterioro urbano, basado en la concentración de la atención hacia la inversión privada —que se estimula mediante incentivos fiscales, introducidos por la Ley de Finanzas de 1980, y la supresión de ciertas restricciones— como medio de obtener una economía próspera.

Dicho enfoque responde a la opinión del Gobierno británico de que en las zonas urbanas antiguas, la creciente participación de las autoridades públicas parece haber sido contraproducente. Según expresaba el Ministro de Hacienda en 1980, Sir Geoffrey Howe, en el Reino Unido, «el proceso de planificación, con demasiada frecuencia ha permitido, o incluso ha sido la causa, de que zonas enteras en el corazón de algunas de nuestras más populosas ciudades hayan permanecido abandonadas durante años, a veces durante décadas. Incluso cuando finalmente se efectúan los planes, la hacienda pública no puede a menudo proporcionar la iniciativa o los fondos necesarios para concretar las aspiraciones de sus proyectistas. Y cuando la iniciativa privada hubiese podido estar dispuesta a actuar, generalmente ha sido sofocada por normas y reglamentos y un sistema impositivo que no toma en consideración estos problemas especiales».

Las medidas incentivadoras establecidas por los polígonos, disponibles durante diez años a partir de la designación de cada complejo, son:

— Exención de la contribución territorial.

— Exención de impuestos municipales sobre la propiedad industrial y comercial.

— Desgravación inicial aplicable al impuesto sobre la renta o sobre sociedades de un 100 por 100 de la inversión efectuada en la construcción, extensión o mejora de edificios industriales o comerciales.

— Prestación preferente de ciertos servicios aduaneros y autoformación de almacenes aduaneros privados.

— Exención de gravámenes y solitudes de información por parte de las comisiones de capacitación industrial.

— Proceso de planificación simplificado. Un plan preparado para cada complejo, prevé tipos de urbanización para los cuales la «licencia de planificación» se considera automáticamente concedida sin requerir una solicitud individual.

— Administración expeditiva. La mayoría de las corporaciones municipales correspondientes a los polígonos se ha fijado el objetivo de decidir sobre solicitudes de planificación residuales y licencias de construcción en el plazo de 14 días.

Los suministradores de servicios urbanos (gas, electricidad, abastecimiento de agua y telecomunicaciones) también han adoptado medidas especiales para los clientes de las «enterprise zones».

— Reducción en la demanda de información estadística por parte del Gobierno, en asuntos tales como producción y empleo, siempre que sea posible, para reducir los gastos generales de las compañías.



Las enterprise zones, 11 en total, de superficie comprendida entre las 50 y las 450 Ha. se delimitaron entre 1981 y 1982, y de ellas una está situada dentro de las Docklands, en la Isle of Dogs y es administrada por la London Docklands Development Corporation.

LA «CIUDAD NACIENTE» TRAS SEIS AÑOS DE REGENERACION

En julio de 1981 se estableció la London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.) con el carácter de órgano director de la Docklands Urban Development Area (Area de Ordenación Urbana de las Docklands) y con el objetivo básico, establecido por el Secretario de Estado para el Medio Ambiente, fundamentado del modo siguiente:

«La zona presenta de forma más acusada y extendida que ninguna otra en Inglaterra la decadencia física de la ciudad interior y la necesidad de regeneración urbana. Representa una gran oportunidad para el desarrollo que Londres necesita para las dos últimas décadas del siglo veinte: nuevas viviendas, nuevo entorno, nuevo desarrollo industrial, nuevas instalaciones re-

creativas, nuevo desarrollo comercial, nueva arquitectura, todo calculado para recuperar estas áreas estériles para usos más valiosos. Esta transformación de la decadencia a la renovación, de un área problemática a una de oportunidad, sólo puede conseguirse mediante un nivel de inversión pública que sólo el Tesoro puede aportar. Las London Docklands sólo pueden ser regeneradas con éxito mediante una agencia de desarrollo de finalidad única».

A partir de esta base, y para invertir la prolongada decadencia socio-económica y física del área, la Corporación estableció por sí misma los siguientes objetivos:

— La rápida mejora de la imagen física del área, y la creación de confianza en las continuas mejoras previstas.

— Utilizar los recursos propios principalmente como medio de atracción de la inversión privada.

— Adquirir aquellas parcelas importantes, no sujetas a planes de nuevo desarrollo por sus actuales prioritarios, para acometer las agregaciones y reparcelaciones necesarias y dotación de servicios urbanos, y ponerlas, posteriormente, en el mercado para el sector privado.

— Acometer un importante programa de mejoras ambientales.

— Hacer publicidad y vender las oportunidades de las Docklands a los clientes potenciales.

— Mejorar de forma revelante la variedad y calidad de las viviendas y equipos comunitarios, pero sin intervenir en ello directamente.

— Elevar los estándares de las vías y red de transporte público al nivel existente en otras partes de Londres.

— Finalmente, liquidar la Corporación tan pronto como la prosperidad de las Docklands se haya convertido en una actividad auto-generadora⁶.

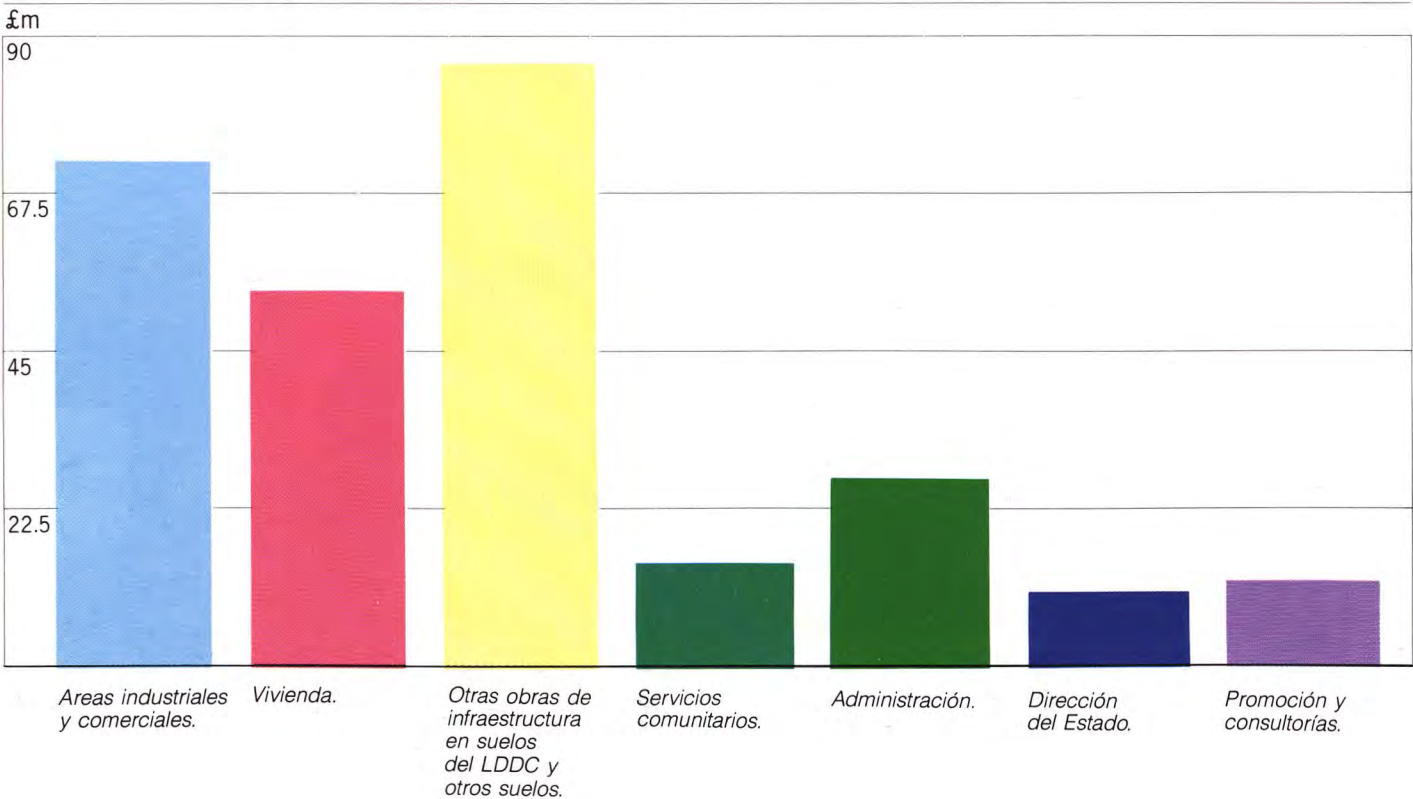
Por otra parte, la Corporación se planteó, asimismo, la necesidad de reducir el predominio del sector público en cuanto a la propiedad del suelo, empleo, servicios y vivienda, animando al sector privado a asumir el liderazgo en cuanto a inversión, desarrollo y provisión de servicios.

Hoy, al cabo de casi seis años del establecimiento de la LDDC, las Docklands se contemplan como un área de la máxima oportunidad, o como la califica Reg Ward, director ejecutivo de la LDDC, «el lugar más excepcional para el desarrollo en el Reino Unido», habiendo invertido el sector privado, hasta 1986 en su regeneración, más de 1.100 millones de libras esterlinas.

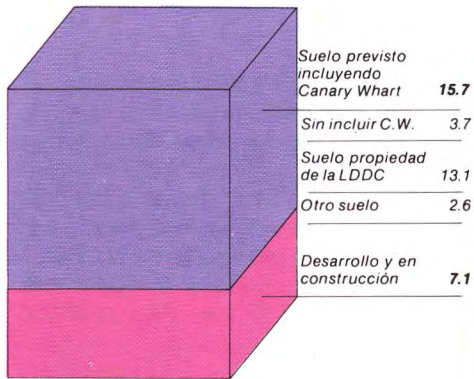
GASTO REALIZADO EN LAS DOCKLANDS 1981-86

Total 279 M. libras.

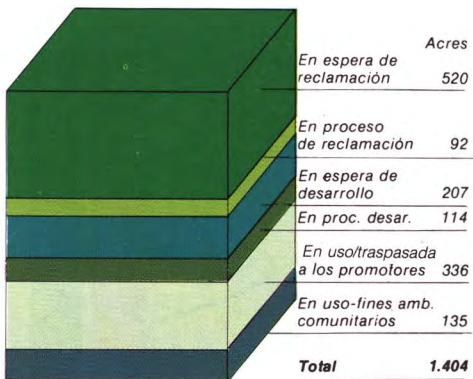
Adquisición, recuperación y preparación del suelo 214 m/otros gastos 65 m



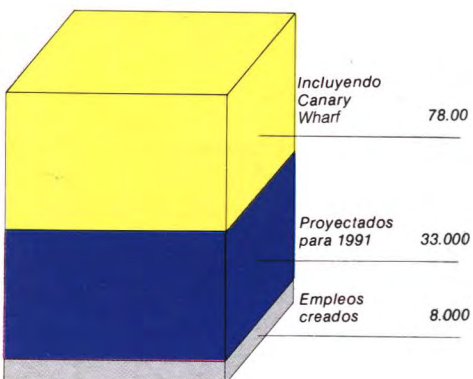
HECHOS A SIMPLE VISTA



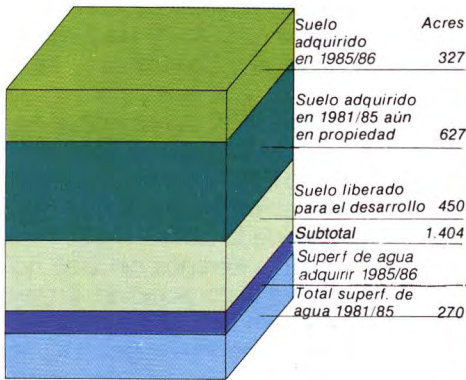
Superficie de suelo



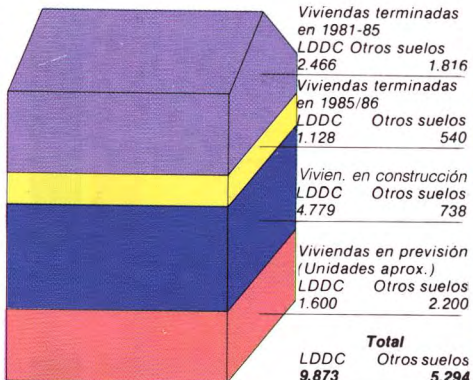
Estatus del suelo



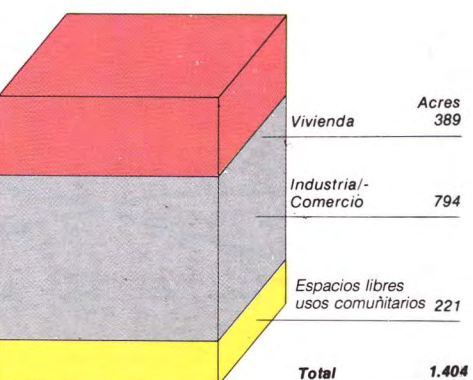
Empleos



Adquisición de suelo



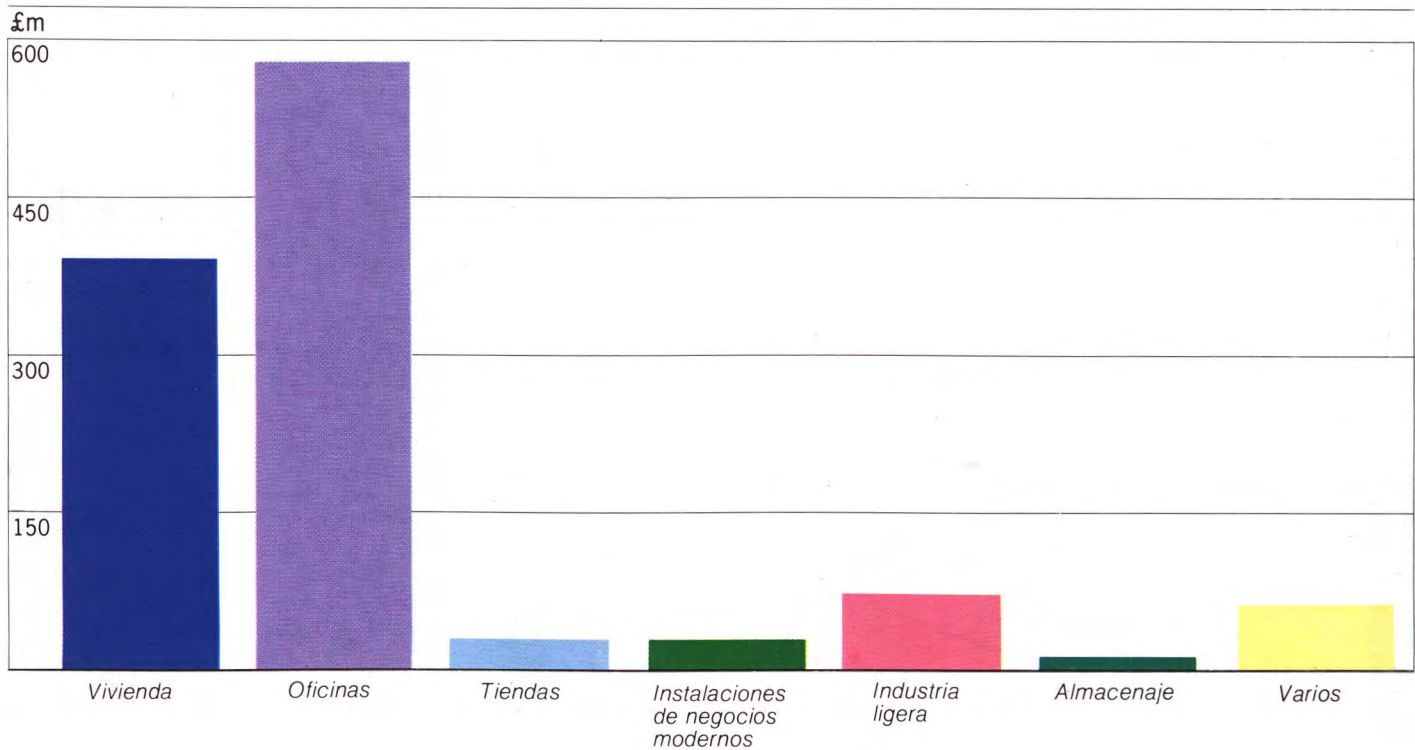
Vivienda



Usos proyectados del suelo

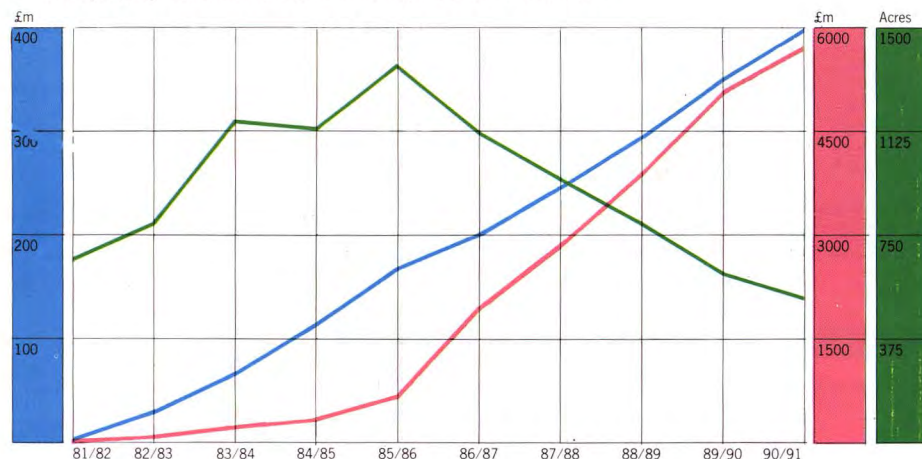
INVERSION PRIVADA COMPROMETIDA. 1981-86

Total 1.182 M. libras.

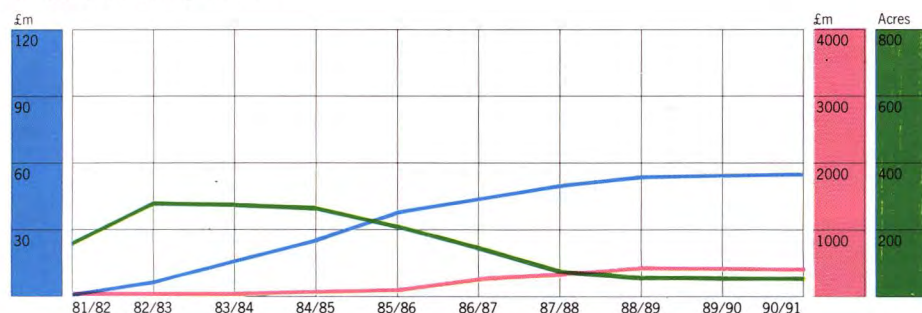


INVERSION DE LOS SECTORES PUBLICO Y PRIVADO 1981-91

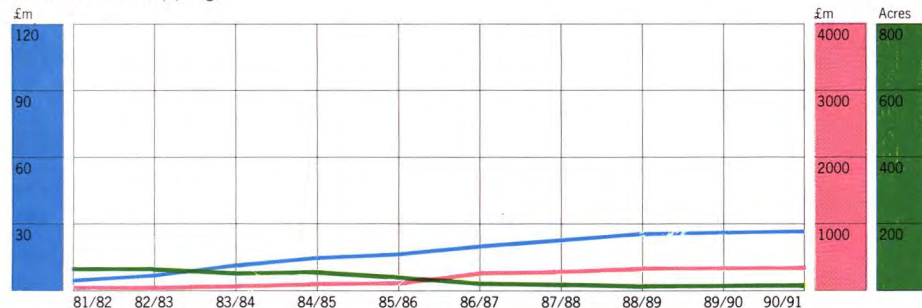
1. Incluye proyectos referentes al área total de las Docklands.



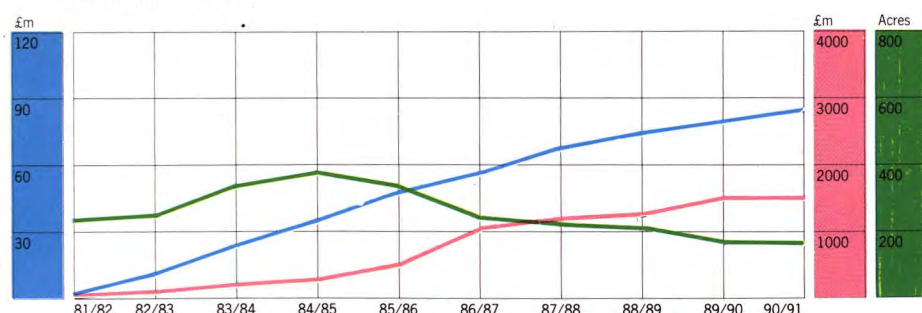
2. Zona de Surrey Docks.



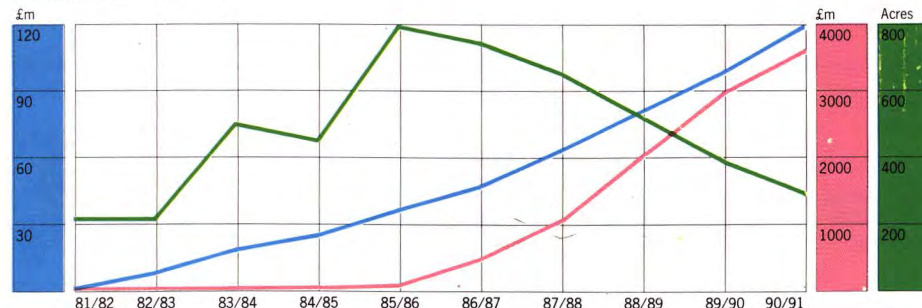
3. Zona de Wapping.



4. Zona de Isle of Dogs.



5. Zona de Royal Docks.



BALANCE ESTADISTICO 1981-1986

Según la última evaluación estadística realizada a mitad del año 1985, la superficie total del suelo afectada por el proyecto de regeneración (comprendiendo suelo ya transferido a los promotores para su desarrollo y suelo adquirido aún en propiedad de la LDDC) ascendía a 561,6 Ha. y la «superficie de agua» a 170 Ha. (Ver gráficos anexos).

De dichas 561,6 Ha. 54 Ha estaban ya desarrolladas y ocupadas; 134,4 Ha. estaban liberadas para los promotores y desarrolladas, y 45,6 Ha. se encontraban en proceso de desarrollo.

Los usos previstos se repartían del siguiente modo: residencial 155,6 Ha.; industria y comercio 317,6 Ha y espacios ambientales y comunitarios 88,4 Ha.

La superficie total construida y en construcción ascendía a 550.960 m². En el período 1981-85 se terminaron 9.973 viviendas en las Docklands bajo la iniciativa de la LDDC y 5.294 viviendas en otros terrenos del área no controlados por la corporación. En relación con el empleo, el área de las Docklands ha experimentado un cambio de signo en la pérdida de puestos de trabajo sufrida entre 1978 y 1981 que afectó al 22 por 100 de los existentes. Desde que la Corporación existe se han generado al menos 8.000 nuevos empleos, constatándose una evolución del total existente en las Docklands, del sector de manufacturas, al sector de servicios (70 por 100 del total con más de 2.000 empleos en el sector de servicios financieros de negocios). El número total de empleos que se proyecta alcanzar en 1991 es de 78.000. La inversión privada comprometida en el período 1981-86 asciende a 1.182 millones de libras, siendo especialmente relevante la relación entre inversión privada/inversión pública (6,40 libras invertidas por el sector privado, por cada libra invertida por la LDDC).

Gasto actual y proyectado exceptuando el suelo (M. libras).

Inversión por el sector privado en el suelo de la LDDC, únicamente (M. libras).

Superficie actual y proyectada de suelo para desarrollo y agua controlada. (Acre = 0,4 Ha).



de Londres) que opera desde abril del presente año, concentrando bajo un solo techo las principales transacciones de azúcar, cacao, café, petróleo, aceites vegetales y caucho. Además, se confía en que se localice en la zona, en uno de los escasos solares que aún quedan, la Oficina de Marcas de la Comunidad Europea (Community Trade-Mark Office), para la que de hecho, está ya en construcción un edificio, contando con el apoyo del Gobier-

no, tratando con ello de sacar ventaja a las otras ciudades competidoras para la captación de dicho organismo., Munich, La Haya y Madrid.

Surrey Docks.

Del otro lado del río, abarcando un frente de 4,8 km. en la orilla sur, frente a la City, se encuentran los Surrey Docks. Esta zona se caracteriza por su diversidad, presentando, según la LDDC, una muestra completa de vida londinense. La población actual de

9.000 habitantes y se espera que alcance los 20.000 en los próximos tres años.

En su extremo oeste está la London Bridge City, en la actualidad la mayor zona de desarrollo comercial de las Docklands —aparte de la Isle of Dogs— con 192.500 m² construidos de superficie de oficinas, comercios y viviendas. La primera fase de desarrollo está ya terminada. A esta zona se están trasladando varias compañías



Surrey Docks.

importantes de la City, como Price Waterhouse y Citicorp.

Río abajo se alinean otros tres desarrollos de importancia: el Anchor Brenhouse, con 15.400 m² construidos para usos mixtos; el Butler's Wharf, vaciado para dejar sitio a un conjunto «estilo Covent Garden» que incluirá «el primer Museo de Diseño del mundo» y áticos de lujo (77.000 m² construidos), y el St. Saviour's Dock. Además, otros 20 proyectos de conjuntos residenciales en el resto de la zona proveerán más de 3.500 nuevas viviendas.

La Corporación ha comprado, de acuerdo con el Concejo de Southwark unos 500 pisos degradados construidos en los años treinta, situados en terrenos municipales céntricos, para promover su rehabilitación.

En cuanto a infraestructuras se refiere, se ha ejecutado una nueva red Greeland Dock, Surrey Docks.

viaria y se ha construido un nuevo canal de interés panorámico para conectar los muelles de Surrey Water y Canada Water, en torno a los cuales se construyen 627 unidades residenciales. En relación con las actividades productivas, Associated Newspapers está construyendo un importante centro de impresión para el Daily Mail, con 2.000 puestos de trabajo, siendo la empresa con mayor número de empleos localizados en el área. Por otra parte, la compañía Tesco construirá un gran almacén de 20.800 m² (y 25 millones de libras de presupuesto) y otras 20-30 tiendas más pequeñas junto a la estación de metro de Surrey Docks.

Aprovechando las 12,4 Ha de superficie de agua del Greenland Dock, la Corporación propone invertir 1,3 millones de libras en la realización de un centro de deportes acuáticos orientado a las escuelas de Londres y a la co-

munidad local. La majestuosa escala de este muelle, ha atraído por otra parte el interés para el aprovechamiento de su borde ribereño, para la construcción de viviendas de alta calidad. La compañía danesa ISLEF ha propuesto realizar 1.250 viviendas, de diversa superficie y tipologías, de las cuales un 20 por 100 se pretende sean casas en régimen de alquiler.

La Corporación ha contemplado, asimismo, en la zona la extensión de las áreas de conservación en torno al Tower Bridge y St. Saviour's Wharf, incluyendo un total de 23 edificios y conjuntos de especial interés, procurando con ello proteger el singular patrimonio histórico de la zona, que, por otra parte, es un atractivo para la inversión privada.

Es finalmente relevante subrayar que el 42 por 100 de las nuevas viviendas realizadas ha sido adquirido por habitantes de la zona, un 25 por 100 de los cuales residían previamente en viviendas municipales.

Wapping y Limehouse

Esta zona, de calles estrechas y dárseas pequeñas y abrigadas, se caracteriza por incluir grandes áreas predominantemente residenciales, junto con otras, a lo largo de la carretera de acceso y en torno a Limehouse Basin, que son una mezcla de usos comerciales y de industria ligera y en las que se pretende mantener en el futuro este carácter tradicional. Por tanto, seguirá habiendo bolsas de edificios no residenciales en áreas predominantemente residenciales y viceversa.





Isle of Dogs.

3.000 pasajeros por hora.

Isle of Dogs.

En el centro de esta zona se encuentra la única «Enterprise Zone» de las Docklands, cuyos incentivos atraen la implantación de importantes actividades económicas. «The Daily Telegraph» ha construido ya un edificio de 75 millones de libras de presupuesto para sus talleres de imprenta, y se proyecta que sus periodistas se trasladen también a una futura construcción, de 70 millones de libras de presupuesto, situada en Marples Ridgenay. Asimismo, el centro de imprenta de «The Guardian» se trasladará a una nueva edificación en Millaharbour.

Otros desarrollos comprenden el Skylines, primer «parque profesional» de las Docklands y el Business Efficiency Centre, que proveerá un alojamiento flexible para las empresas con servicios especializados de apoyo.

The west India Docks.



Particular importancia tienen las propuestas presentadas —y en principio aprobadas por la Corporación— por un consorcio de bancos americano-suizo (que incluye al First Boston, Morgan Stanley y Credit Suisse) para construir un centro financiero internacional de 924.000 m² construidos y presupuesto próximo a los 1.500 millones de libras, centrado en torno al Canary Wharf, que como consecuencia del Big Bang —la desregulación de los mercados financieros de la City— se pretende acoger a diversas corporaciones financieras que establecerán un nuevo nivel en el desarrollo de la Isle of Dogs.

El proyecto presentado ha sido realizado por Skidmore, Owings y Merrill, I. M. Pei & Partners y la firma británica de arquitectos YRM y contempla la construcción de tres torres de 237 m. y aparcamientos bajo el agua para

20.000 automóviles.

Fuera de la Enterprise Zone la construcción de viviendas prosigue en sus emplazamientos principales, corriendo a cargo no sólo de la iniciativa de la Corporación, sino del Borough of Tower Hamlets (para la promoción de 1,2 Ha. de suelo residencial) o directamente de la iniciativa privada, como ocurre en el Clipper's Quay y en Jamestown Harbour. En esta zona, en Poplar también se han delimitado nuevas áreas de conservación, en este caso en torno a las iglesias de San Matías —que data de 1654 y es actualmente el edificio más viejo de las Docklands— y de Todos los Santos, de valor histórico.

En la Isla propiamente dicha, se ha propuesto otra zona de conservación de Chapel House, una finca con casas de campo de entreguerras próxima a Island Gardens.

The Royal Docks

A 8 Km. del centro de Londres, los Royal Docks (King George V, Royal Albert y Royal Victoria), se extienden sobre una superficie de 267 Ha., comprendiendo 95 Ha. de agua delimitadas por 16 Km. de muelles. Esta gran extensión —equivalente al área del centro de Londres comprendida de este a oeste entre Marble Arch, Tower Bridge, y de norte a sur entre Euston y Waterloo— y sus posibilidades de actuación convierte a los «Royals» en el «solar de renovación urbana más importante de Europa».

— Estos muelles tienen una profundidad poco usual, de alrededor de

REALIZACIONES Y PROYECTOS ZONALES

Las Docklands no constituyen como pudiera pensarse un único lugar muy extenso, sino gran número de pequeños lugares, incommunicados entre sí desde antiguo, tanto por el Támesis como por los propios muelles. Por esta

un recorrido desde Tower Bridge (ver plano) en dirección este pueden contabilizarse las siguientes realizaciones y proyectos. **St. Katherine's Docks.** Inmediatamente adyacentes al

rado en 1828 (constituyendo durante el siglo XIX un foco de intenso tráfico de marfil, especias, té, vinos, tabaco, alfombras y otros productos lujosos), no constituyese, tras los grandes destrozos causados por la Segunda Guerra

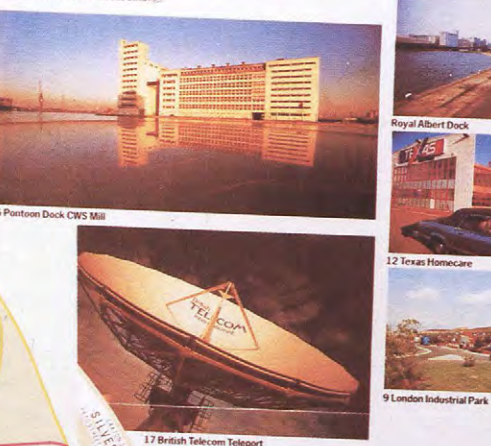
razón no es posible hablar de un único plan maestro o plan general, sino de numerosos planes y esquemas de ordenación diferentes —y desconexos— ajustados a las diferencias locales de las distintas zonas. Haciendo

puede se encuentran los St. Katherine Docks, cuya rehabilitación fue iniciada de hecho en 1970 por iniciativa del Greater London Council tras varios años de que el conjunto, que fue proyectado por Thomas Telford e inagu-

Mundial, sino una ciudad fantasma, en la que se rodaban películas sobre «la batalla de Inglaterra». Esta zona acoge hoy al Centro Mundial de Comercio y al London Commodity Exchange (Bolsa de Mercancías

Royal Docks

- Royal Docks September 1985. Schemes proposed, under way or completed.
- 1 West Dock: New residential area.
 - 2 LBN Housing: New residential area.
 - 3 Park Quay: New residential area.
 - 4 Mid Dock: New residential area.
 - 5 Tollgate Road: New residential area.
 - 6 North Dock: New residential area.
 - 7 North Dock: New residential area.
 - 8 Dockland Centre: New residential area.
 - 9 London Industrial Park: Warehouse and industrial units next to the A13.
 - 10 Strategic Lorry Park: New residential area.
 - 11 Retail development: New residential area.
 - 12 Texas Homecare: New residential area.
 - 13 Cyprus: New residential area.
 - 14 London City Airport: New residential area.
 - 15 Waltham Wharf: New residential area.
 - 16 North Woolwich Railway Museum: New residential area.
 - 17 British Telecom Teleport: New residential area.
 - 18 Standard Industrial: Warehouse and industrial units next to the A13.
 - 19 Museum of Victoria: New residential area.
 - 20 St Mark's Island: New residential area.
 - 21 Thames Barrier: New residential area.
 - 22 Green Shields Island: New residential area.



Isle of Dogs/Enterprise Zone

- Isle of Dogs September 1985. Schemes proposed, under way or completed.
- 1 Canary Wharf: New residential area.
 - 2 West Quay: New residential area.
 - 3 North Quay: New residential area.
 - 4 Canary Wharf Office Developments: New residential area.
 - 5 Limehouse Studios: New residential area.
 - 6 Limehouse Studios: New residential area.
 - 7 Limehouse Studios: New residential area.
 - 8 Limehouse Studios: New residential area.
 - 9 Limehouse Studios: New residential area.
 - 10 Limehouse Studios: New residential area.
 - 11 Limehouse Studios: New residential area.
 - 12 Limehouse Studios: New residential area.
 - 13 Limehouse Studios: New residential area.
 - 14 Limehouse Studios: New residential area.
 - 15 Limehouse Studios: New residential area.
 - 16 Limehouse Studios: New residential area.
 - 17 Limehouse Studios: New residential area.
 - 18 Limehouse Studios: New residential area.
 - 19 Limehouse Studios: New residential area.
 - 20 Limehouse Studios: New residential area.
 - 21 Limehouse Studios: New residential area.
 - 22 Limehouse Studios: New residential area.
 - 23 Limehouse Studios: New residential area.
 - 24 Limehouse Studios: New residential area.
 - 25 Limehouse Studios: New residential area.
 - 26 Limehouse Studios: New residential area.
 - 27 Limehouse Studios: New residential area.
 - 28 Limehouse Studios: New residential area.
 - 29 Limehouse Studios: New residential area.
 - 30 Limehouse Studios: New residential area.
 - 31 Limehouse Studios: New residential area.
 - 32 Limehouse Studios: New residential area.
 - 33 Limehouse Studios: New residential area.
 - 34 Limehouse Studios: New residential area.
 - 35 Limehouse Studios: New residential area.
 - 36 Limehouse Studios: New residential area.
 - 37 Limehouse Studios: New residential area.
 - 38 Limehouse Studios: New residential area.
 - 39 Limehouse Studios: New residential area.
 - 40 Limehouse Studios: New residential area.
 - 41 Limehouse Studios: New residential area.
 - 42 Limehouse Studios: New residential area.
 - 43 Limehouse Studios: New residential area.
 - 44 Limehouse Studios: New residential area.
 - 45 Limehouse Studios: New residential area.
 - 46 Limehouse Studios: New residential area.
 - 47 Limehouse Studios: New residential area.
 - 48 Limehouse Studios: New residential area.
 - 49 Limehouse Studios: New residential area.
 - 50 Limehouse Studios: New residential area.
 - 51 Limehouse Studios: New residential area.
 - 52 Limehouse Studios: New residential area.
 - 53 Limehouse Studios: New residential area.
 - 54 Limehouse Studios: New residential area.
 - 55 Limehouse Studios: New residential area.
 - 56 Limehouse Studios: New residential area.
 - 57 Limehouse Studios: New residential area.
 - 58 Limehouse Studios: New residential area.
 - 59 Limehouse Studios: New residential area.
 - 60 Limehouse Studios: New residential area.
 - 61 Limehouse Studios: New residential area.
 - 62 Limehouse Studios: New residential area.
 - 63 Limehouse Studios: New residential area.
 - 64 Limehouse Studios: New residential area.
 - 65 Limehouse Studios: New residential area.
 - 66 Limehouse Studios: New residential area.
 - 67 Limehouse Studios: New residential area.
 - 68 Limehouse Studios: New residential area.
 - 69 Limehouse Studios: New residential area.
 - 70 Limehouse Studios: New residential area.
 - 71 Limehouse Studios: New residential area.
 - 72 Limehouse Studios: New residential area.
 - 73 Limehouse Studios: New residential area.
 - 74 Limehouse Studios: New residential area.
 - 75 Limehouse Studios: New residential area.
 - 76 Limehouse Studios: New residential area.
 - 77 Limehouse Studios: New residential area.
 - 78 Limehouse Studios: New residential area.
 - 79 Limehouse Studios: New residential area.
 - 80 Limehouse Studios: New residential area.
 - 81 Limehouse Studios: New residential area.
 - 82 Limehouse Studios: New residential area.
 - 83 Limehouse Studios: New residential area.
 - 84 Limehouse Studios: New residential area.
 - 85 Limehouse Studios: New residential area.
 - 86 Limehouse Studios: New residential area.
 - 87 Limehouse Studios: New residential area.
 - 88 Limehouse Studios: New residential area.
 - 89 Limehouse Studios: New residential area.
 - 90 Limehouse Studios: New residential area.
 - 91 Limehouse Studios: New residential area.
 - 92 Limehouse Studios: New residential area.
 - 93 Limehouse Studios: New residential area.
 - 94 Limehouse Studios: New residential area.
 - 95 Limehouse Studios: New residential area.
 - 96 Limehouse Studios: New residential area.
 - 97 Limehouse Studios: New residential area.
 - 98 Limehouse Studios: New residential area.
 - 99 Limehouse Studios: New residential area.
 - 100 Limehouse Studios: New residential area.





Wapping y Limehouse.

En total, a mitad de 1985 se habían construido, o estaban en construcción, 1.918 viviendas de diversos tipos. Un proyecto importante, el mayor en el área central de Londres en proceso de ejecución, contempla la construcción de 630 viviendas en el área del Western Dock. Asimismo al borde del río se están transformando altos y viejos almacenes, en lujosos apartamentos, pensados para atraer profesionales en busca de alojamientos alternativos atrayente⁶.

En Limehouse se ha acometido la reutilización para comercios, oficinas, bares, restaurantes y viviendas, de uno de los más destacados edificios históricos de las Docklands, el Free Trade Wharf —construido para la compañía de las Indias Orientales en 1795— que se completará, en una primera fase, con la construcción de un edificio nuevo de 117 viviendas; dos fases poste-

rioros contemplan la construcción de otras 211 viviendas colectivas y 7.500 m² de oficinas.

La Corporación está tratando en esta zona de intensificar la vida local, por medio de mejoras ambientales de equipos comunitarios y la creación de lugares de encuentro. Actualmente, a este respecto, Shadnell Basin es un lugar intensamente utilizado para la práctica de deportes acuáticos y está en ejecución la apertura de un nuevo canal y su ordenación paisajística, que discurrirá por el centro de Wapping comunicando Shadnell Basin con Hermitage Basin.

Hasta mediados del año 85 se habían construido en esta zona unos 80.700 m² para usos comerciales, estando previstas nuevas construcciones comerciales en 16 emplazamientos en Wapping y Limehouse, que produzcan un total de 115.500 m².

Por otra parte, Wapping ha sido el área elegida para el primer traslado a las Docklands de las grandes empresas periodísticas de Fleet Street, correspondiendo la primera instalación a News Internacional (y siguiendo de cerca «The Guardian», «The Daily Telegraph», «Mail Newspapers» y el «Financial Times»).

En cuanto se refiere a las infraestructuras, la zona contará con cinco estaciones del Docklands Light Railway (Ferrocarril ligero de las Docklands) cuyo trazado enlazaría en su fase final, la estación de Barh, en la City, con Beckton, pasando por la Isle of Dogs, los Royal Docks⁷.

Dicho ferrocarril, de 197 millones de libras de presupuesto, y cuya inauguración está prevista para julio del presente año, incorpora sistemas electrónicos que permitirán detectar cuando un tren se retrasa un segundo. Ha sido ejecutado por dos contratistas de la General Electric Company y la compañía Mowlen.

El sistema próximo a entrar en funcionamiento cuya ejecución ha costado 77 millones de libras, comprende 12 Km. de longitud viaria, en los que se intercalan 16 estaciones, previendo-se que operen simultáneamente nueve trenes de un único vagón.

Está proyectado que el sistema sea totalmente automático, aunque habrá controles manuales en todos los trenes y estos llevarán un oficial de ferrocarriles que desempeñará el papel tradicional de guarda de ferrocarril. La capacidad del sistema alcanzan los





Royal Docks.

10 m. lo que hace que el agua se mantenga de forma natural limpia y fría y mantenga un nivel constante debido al sistema de compuertas de que consta.

En el período 1985-86 la combinación de diversos factores ha hecho que se produzca un dramático avance en las elevadas ambiciones de la Corporación para el desarrollo de los «Royals», que estudia ya diversos proyectos de desarrollo de «vigor y visión impresionante»⁸, en parte resultantes de la confianza que produce el control por la Corporación de la extensión total de los Royal Docks.

Previamente, consciente de la escala e importancia de «los Royals», la LDDC requirió la colaboración, como arquitectos y urbanistas consultores, de Richard Rogers & Partners y William Gillespie & Partners, cuyas propuestas se tomaron como base para

la elaboración de un esquema básico de estructuración del desarrollo. Esquema que se ha considerado «políticamente inadecuado» a la vista de los «proyectos monstruos» que avanzan pesadamente: un estadio de 25.000 asientos, una feria del comercio, un centro de exposiciones, y un parque científico⁹.

En la actualidad se encuentra ya en ejecución un programa masivo de infraestructuras con un presupuesto de 250 millones de libras.

Un proyecto particularmente impulsor para la zona, es el de la creación del London City Airport —para aviones de despegue y aterrizaje en pista corta (STOL)— que se preve entre en funcionamiento a finales del presente año y capaz de controlar un tráfico de más de un millón de pasajeros al año, provenientes de nueve ciudades británicas y otras cinco del continente europeo.

Asimismo, una fuerte apoyatura infraestructural será la correspondiente a la llegada en 1988 de la prolongación de la autopista M11 que conectará el extremo este de los Royal Docks directamente con la M25 y la red nacional de autopistas.

Otro factor que contribuye a la rápida regeneración de los Royal Docks, es el rápido desarrollo de Beckton, donde la Corporación se ha centrado en el fomento de la construcción de viviendas. En conjunto se preve que a finales del presente año se hayan terminado 3.700 unidades. Además, las firmas Arda y Texas Homecare han abordado la realización de un supermercado y complejo comunitario y un nuevo almacén. Asimismo, la Corporación ha invertido 0,25 millones de libras en una amplia gama de equipos comunitarios, incluyendo centros de formación e instalaciones para minusválidos.

Como en las otras zonas, se han acometido aquí diversas iniciativas tendentes a la mejora y conservación ambientales del área de los Royal Docks. Así, en noviembre 1985, se empezó a trabajar en la ejecución de un proyecto, de 0,7 millones de libras de presupuesto, para transformar el Silvertown Tramway, sin uso, en una senda peatonal paisajísticamente acondicionada y una pista para bicicletas de 0,8 km., vallada y con árboles plantados a lo largo del trazado, por el norte de la zona industrial ribereña. Además, el almacén «W», de interés histórico, en el Royal Victoria Dock, se ha limpiado y rehabilitado.



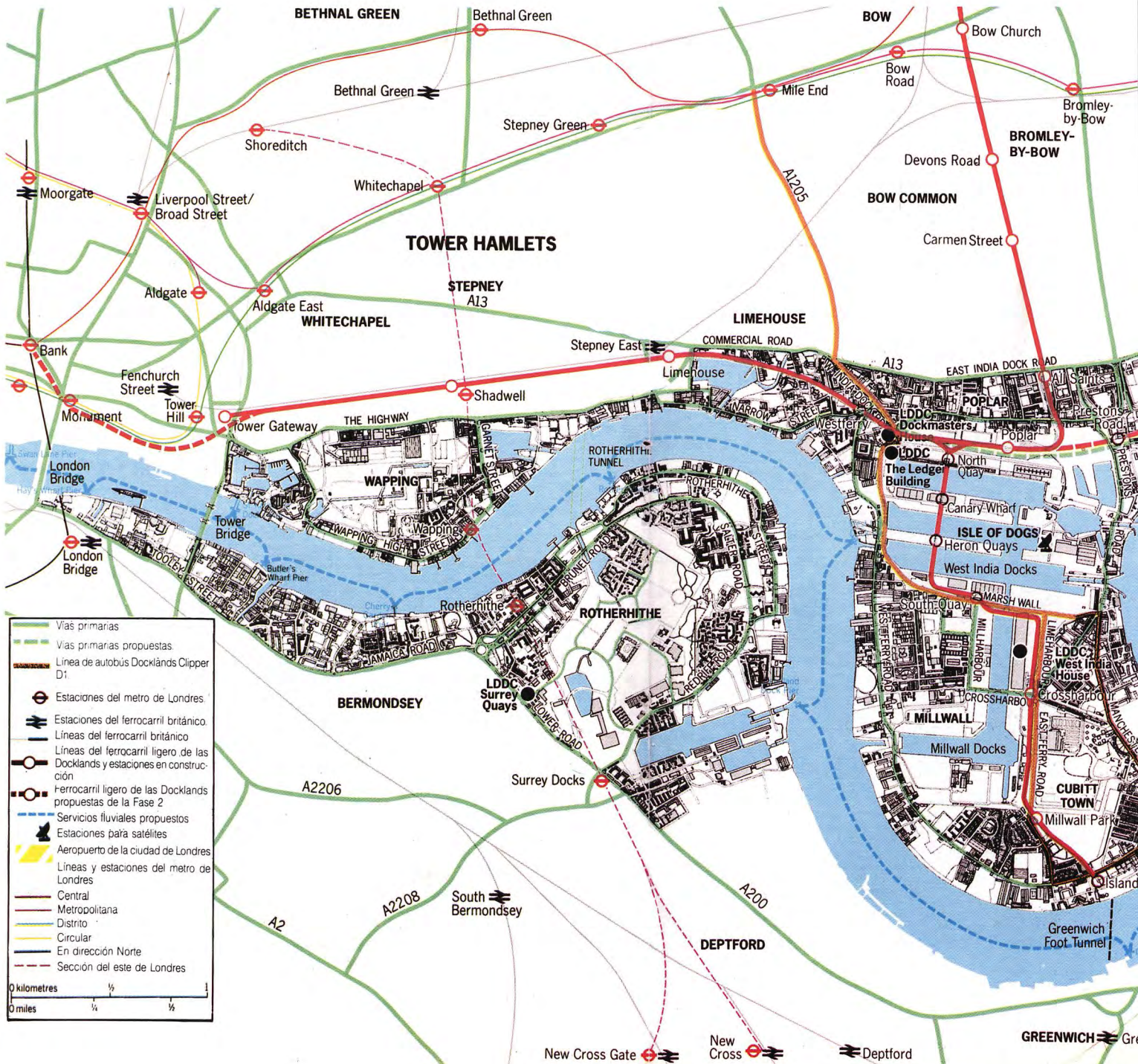
Particularmente notable ha sido la transformación de la antigua escombrera de la Junta del Gas (Gas Board), conocida como Beckton Alps, en un hito paisajístico de interés escénico, tapizado de hierba y utilizable para la práctica del esquí.

Finalmente esta zona de las Docklands, se pretende sea (junto con la Isle of Dogs) uno de los mayores centros de comunicaciones del mundo y tecnológicamente más avanzados, contando con una amplia variedad de equipos, infraestructuras y servicio, que adentren a sus usuarios en el siglo XXI. En relación con este tema, funciona ya el British Telecom London Te-

leport, en los Royal Docks, y Mercury Communications, que ha construido importantes estaciones terrestres para satélites, y proyecta realizar un sistema de comunicaciones integrado de amplio espectro, que atraiga la implantación de actividades económicas basadas en las nuevas tecnologías de información.

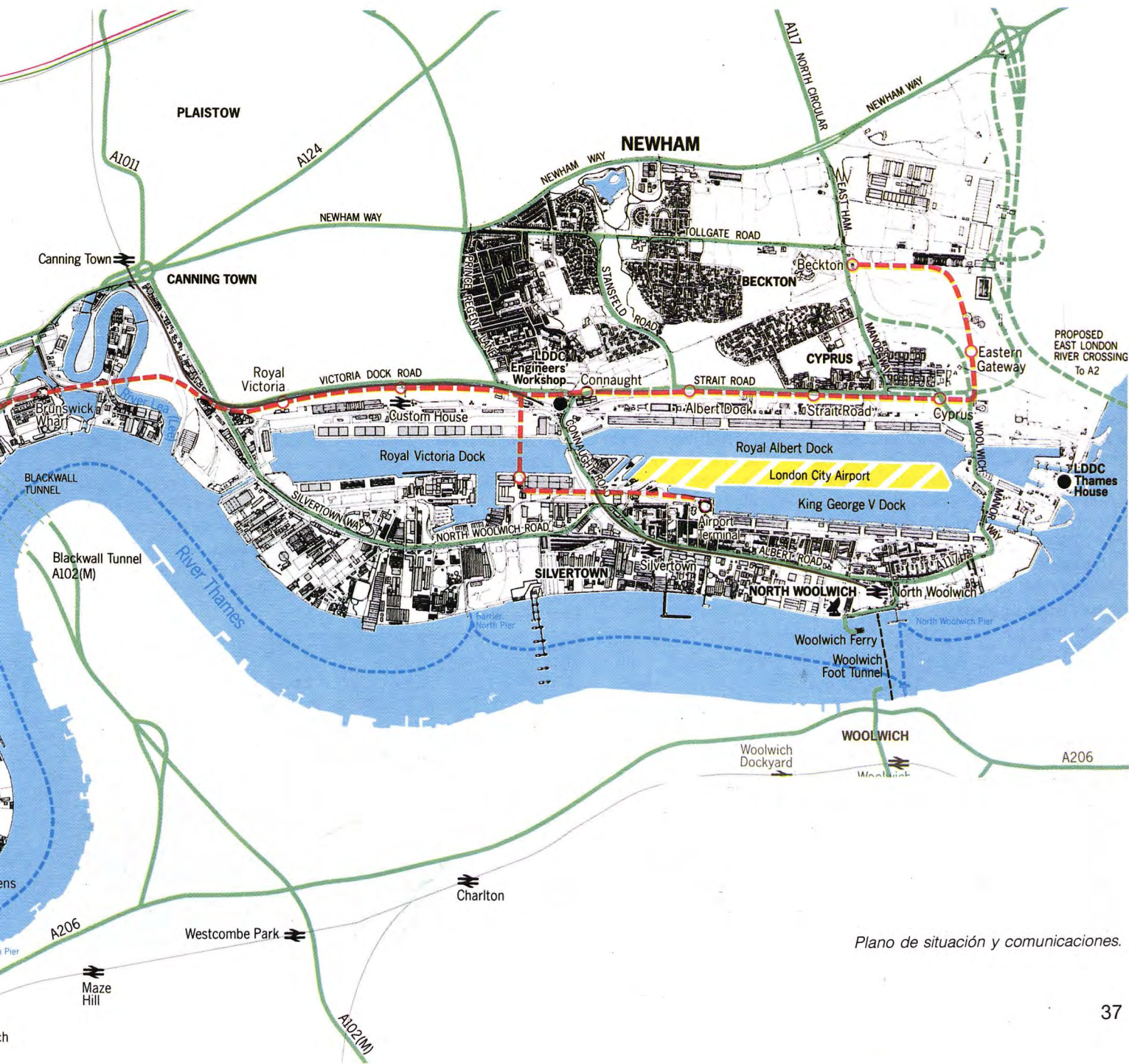


Ferrocarril ligero de las Docklands.





Maqueta para el proyecto del Canary Wharf en la Isle of Dogs.



Plano de situación y comunicaciones.



Viviendas y embarcadero. Isle of Dogs.



Rehabilitación de los almacenes Gun Wharves, Wapping.

VALORACION URBANISTICA

Según Reginald Ward, director ejecutivo de la London Docklands Development Corporation, la regeneración urbanística acometida en las Docklands responde al propósito de hallar un nuevo sentido a una zona que había perdido su razón de ser tras el colapso del gran puerto que albergó en su día, y que se ha logrado por medio de la actividad empresarial. Para ello se ha seguido un proceso que responde a un «enfoque orgánico», basado en un conjunto de principios directores, más que en un plan rígido ponderado, hecho de arriba a abajo¹⁰.

La «Ley de Administración Local, planificación y bienes raíces» de 1980 confiere a las «urban development corporations» una amplia capacidad de planificación ya que, pueden someter al Secretario del Estado propuestas para el desarrollo de suelo dentro de una «urban development area», y éste, tras consultar con la autoridad local de planificación del área correspondiente, y cualquiera otras autoridades locales que entienda afectadas, puede aprobar cualquiera de tales propuestas con o sin modificación. Por otra parte el Secretario de Estado puede decretar que una «urban develop-

New Concordia Wharf.

ment corporation» realice las funciones de una autoridad local de planificación en estas materias¹¹.

Esa capacidad planificadora no se ejerce, sin embargo, mediante la elaboración de planes comprensivos convencionales de ordenación urbana, para la que la corporación no está facultada, sino por medio de la adopción de ciertos principios, o normas directrices para la ordenación de usos y actividades y control del diseño, definidas de modo específico para ámbitos parciales, dejando a la iniciativa privada un amplio campo, tanto para la concreción del contenido de los nuevos desarrollos, como para la ordenación física y diseño pormenorizado de éstos.

Así, por ejemplo, la LDCC publicó en 1982, para regular el desarrollo de las Isle of Dogs, su «Guide for Design and Development Opportunities» —realizada por su arquitecto jefe, Edward Hollamby, junto con el profesor D. Gosling y el experto paisajista Gordon Cullen— y un trabajo similar para los Royal Docks ha sido, posteriormente, elaborado por el arquitecto Richard Rogers.

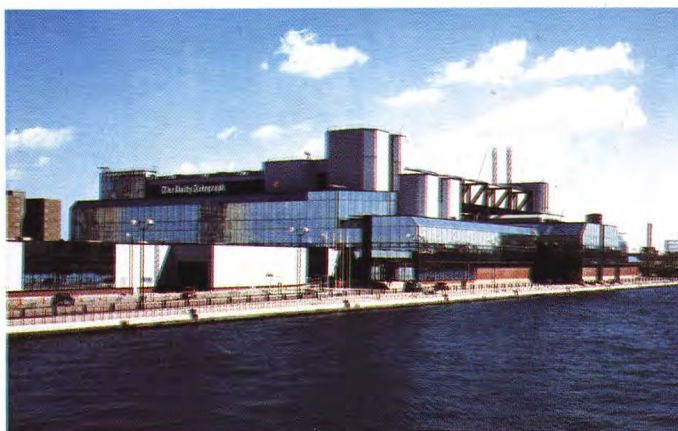
Este tipo de directrices ha sido duramente calificado por profesionales de la arquitectura y el urbanismo como Michael Wilford, socio de James

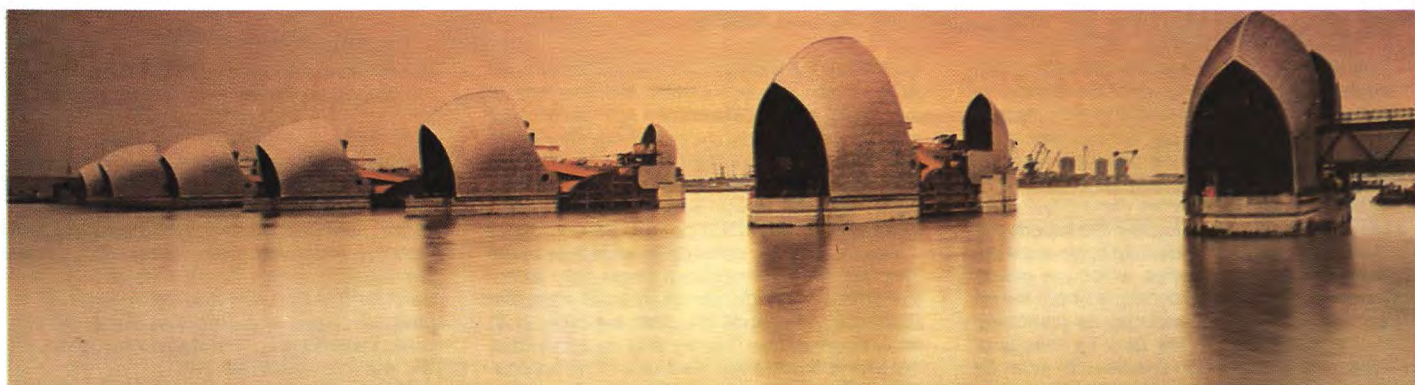
Stirling, como vagas, confusas, carentes de objetivos y concebidas para no predisponer la inversión por el sector privado con un plan explícito. Colin Davies califica el proceso de «azaroso, ad hoc y oportunista» y sus resultados de collage incoherente de sueños de adolescente egoísta, que no merecen el calificativo de ciudad, si bien añade la reflexión de que una ciudad no puede levantarse en el plazo de seis años y, por tanto, lo hasta ahora realizado no debiera juzgarse sino como avanzadillas¹².

El «enfoque organicista» aplicado, en efecto ha dado lugar a que el contenido de los múltiples desarrollos locales de que consta la intervención en las Docklands sea en buena medida casual, cuando no caprichoso. Una muestra de ello es el proyecto de 80 millones de libras de presupuesto, para realizar una réplica de Chinatown alrededor de Poplar Dock (apoyada por el ex Primer Ministro laborista Lord Wilson of Rievaulx). Otra propuesta, que hace temer que algunos lugares de las Docklands se transformen en montajes pastichistas de gran escala, es la presentada a finales del 86 para realizar un ambiente artificial tropical para el Club Mediterráneo.

Parece obvio conocido lo anterior —además de otras objeciones plan-

Daily Telegraph. Isle of Dogs.





La Barrera del Tamésis.

teadas en relación con el grado en que las comunidades locales preexistentes están siendo partícipes de los beneficios del nuevo desarrollo, así como en relación a lo poco democrático que es en última instancia el proceso— que los logros alcanzados en la regeneración de las Docklands han de buscarse en su eficacia para promover nuevos desarrollos, para atraer inversiones que antes se orientaban a otras áreas de la ciudad, o a otras grandes capitales occidentales, y transformar un proceso de decadencia urbana, declive económico y despoblamiento en otro de modernización, expansión y repoblamiento. Y parece también claro, que el ajuste a los instrumentos de planeamiento y procesos de gestión urbana convencionales al uso, lejos de considerarse una condición necesaria en el Reino Unido se ha considerado un obstáculo para el objetivo prioritario de la revitalización en gran escala.

Sin embargo, esta situación no es insólita hoy día, y presenta relevantes similitudes, por ejemplo, con el enfoque seguido en varios de los otros grandes proyectos urbanos de Nueva York y New Jersey, anteriormente citados. Entidades con competencias territoriales muy localizadas, como la Battery Park City Authority y otras de carácter semi-público, tienen una influencia efectiva

en proyectos y planes a gran escala, y se dedican, principalmente, a facilitar el desarrollo, ignorando, a menudo, otros aspectos de interés público y procediendo de manera incremental, sin el potencial beneficio de un enfoque centralizado del planeamiento¹³.

Con todo, tanto en la regeneración de las Docklands como en los otros grandes proyectos urbanos acometidos en ciudades de los EE.UU., lo que resulta evidente es algo que, sistemáticamente, ha sido rechazado en España en recientes revisiones de los planes generales de las principales capitales del país: que el tipo de planeamiento urbanístico que se aplique incide de modo importante en la dinámica de las actividades económicas, en su modernización, nueva implantación o expansión, y que por ello puede ser un elemento incentivador o fomentador, o, alternativamente, disuasorio para aquéllas *per se*. El control de dicha cualidad es, por tanto, en el momento actual de regresión de las actividades económicas de vieja implantación y fuerte desempleo en las grandes áreas urbanas, una responsabilidad tan fundamental de quienes lo redactan y de quienes lo aprueban, como lo es asegurar la provisión o reserva de equipos comunitarios o ámbitos espaciales destinados a mejorar la ca-

lidad de vida en el medio urbano.

Por ello, una parte fundamental de la crítica *urbanística* de grandes proyectos urbanos como los aquí aludidos, debe referirse ¿por qué no? a su capacidad revitalizadora y modernizadora de las ciudades en su conjunto, a su capacidad de captación de inversiones del sector privado —que, en relación con las grandes capitales, contempla las alternativas de localización que en cada momento se le ofrecen y sus ventajas comparativas, desde una perspectiva internacional— y con ello en su capacidad indirecta de generación de empleos, más cualificados y mejor remunerados y de elevación de las rentas familiares, factor éste aún más determinante de los niveles de bienestar social y de la calidad de la vida urbana, que la disposición de equipos y espacios públicos ordenados, conforme a los valores culturales prevalecientes.

ABEL ENGUITA.

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

Notas:

¹ Ver Richard Barras. «Technical Change and the Urban Development Cycle» en *Urban Studies* (1987 24 pp. 5-30).

² Ver B. Secchi: «Un problema urbano: L'occasione dei vuoti» en *Casabella* n.º 503, pp. 18-29.

³ Ver M. H. Zisser «Bright Lights, Big City... Limited Vision» en *Planning*, Marzo 87.

⁴ Reg. Ward. «Building of a new city an organic approach», en *Building Technology & Management*. Febrero/Marzo 1987.

⁵ Los Reference Services, Central Office of Information, de Londres traducen «Enterprise Zones» como «polígonos industriales».

⁶ En Wapping High Street, en una de las primeras reutilizaciones acometidas en un antiguo almacén de té estilo «gótico-victoriano», un apartamiento de 155 m² cuesta 350.000 libras.

⁷ El tramo comprendido entre la Isle of Dogs y Beckton depende de la aprobación por el Parlamento, posiblemente a finales de este año, de una propuesta de Ley en tramitación.

⁸ LDDC Review 1985-86, págs. 87.

⁹ Colin Davies. «Ad hoc in the Docks» en *Architectural Review*. n.º 1080, pp. 31-37.

¹⁰ Reginald Ward, *op. cit.*

¹¹ Ver secciones 148 y 149 de la Local Government, Planning and Land Act. de 1980.

¹² Colin Davies. «Ad hoc in the Docks», en *The Architectural Review*.

¹³ M. H. Zisser. *op. cit.* p. 9.

Fuentes: La totalidad de la información gráfica reproducida en este artículo ha sido facilitada por la London Docklands Development Corporation.

THE «REGENERATION» OF THE LONDON DOCKLANDS

The recent historical evolution of urban planning has been characterized by the scarcity of opportunities to justify far-reaching projects, and the activities have been carried out over small extensions, thereby making it possible to bring a project into being with realistic criteria.

Within this general context, the last few years have seen a particular increase in the importance of the opportunities to undertake large-scale activities offered by void areas, which are generally derelict, or by waterfront strips where the re-occupation of existing land may be combined with the «creation» of new land by means of filling-in operations or of new areas of water by means of the opening of new docks.

In Europe, the London Docklands regeneration project, covering more than 1,000 ha of abandoned land in the old Port of London, which in 1980 was seen as «the worst of the country's problem areas», is today an exceptional opportunity to undertake a great urban planning scheme in an exceptional area, a scheme which perhaps today implies «the biggest urban renovation project in Europe».

The Port of London, governed by the Port of London Authority, takes in the section of the River Thames affected by the tides, from Teddington to the outlet to the sea, covering a total length of 152 km with an operational system of docks and land that is suitable for regeneration and which extends over a surface area of 1,487 ha of which 205 ha are water. The gradual introduction of modern transport techniques, including the loading and unloading of cargo, has meant that, since the 1960s, the Port of London has seen the gradual closing of its formerly busy wharfs.

The progressive shut-down of the Docks was not followed in the 1970s by an alternative economic activity to compensate for the loss of the port traffic and 30,000 previously existing jobs were lost. The Docklands, 11 km of riverside land to the east of Tower Bridge, were turned into London's «back yard», an area lacking in coherence or character, «overshadowed by the progress of the adjacent City of London, and on which the general westward-expanding trend had turned its back»¹.

One of the priorities of the British Government during the last decade has been the regeneration of urban areas in the U.K. with a view to their reactivation as bases for industry. The basic legal framework in which these policies are included is the Local Government Planning and Land Act of 1980 which brought in two instruments specifically designed for this purpose, namely the Urban Development Corporations and the Enterprise Zones. Both of these instruments are being applied in the regeneration of the Docklands.

The specific aim of the Urban Development Corporations is to regenerate their area of activity, and objective which has to be achieved by applying those measures that are considered most suitable (by the corporation) from among the following:

- the effective re-use of land and buildings
- to foster the development of existing or newly-created industry and commerce
- to create and attractive atmosphere, with a guarantee of the availability of housing and social services in order to encourage people to live and work in the area.

As regards its activity in urban planning as such, an urban development corporation will be the local planning authority, should this be laid down by the Secretary of State, instead of any other authority which for this purpose would normally be the local authority.

In July 1981, the London Docklands Development Corporation LDDC was set up as the body

controlling the Docklands Urban Development Area. Today, almost six years after the birth of the LDDC, the Docklands are seen as an area of maximum opportunity, or to quote Reg Ward, executive manager of the LDDC, «the most exceptional development area in the United Kingdom», with the private sector having invested more than 1,100 million pounds up until 1986.

The Docklands, contrary to what one might imagine, do not constitute a single, very extensive area, but a large number of small areas that historically are cut off one from the other, both on account of the Thames and on account of the wharfs themselves. As a result, it is not possible to speak of a single master or general plan but of many different and disconnected development plans and schemes to fit local characteristics of the various areas.

Travelling eastwards from Tower Bridge, the following finished works and projected schemes can be seen:

— Immediately adjacent to the bridge are the St. Katherine Docks, the rehabilitation of which was in fact begun in 1970 upon the initiative of the Greater London Council. This area is today the site for the World Commerce Centre and the London Commodity Exchange which has been in operation since April of this year. Furthermore, it is expected that the European Economic Community. Trade Marks will be located in the area.

On the other side of the river, stretching over 4.8 km of the south bank opposite the City, we find the Surrey Docks. This area is characterized by its diversity, providing, according to the LDDC, a complete sample of London life. At the present time it has a population of 9,000, and it is expected to reach 20,000 in the next few years.

Wapping and Limehouse. This area of narrow streets and small, sheltered wharfs is characterized by including predominantly residential areas together with others —along the approach road and around Limehouse Basin— that are a mixture of commercial activity and light industry, and in which the traditional character is intended to be kept up in the future. Therefore, there will still be pockets of non-residential buildings in predominantly residential areas and vice versa.

— Isle of Dogs. In the middle of this area is to be found the Docklands' only Enterprise Zone which is attracting important economic activities. The Daily Telegraph has already constructed a 75 million pound building for its printing works, and it is envisaged that its reporters will also be moved to a centre to be built there in the future.

Of particular importance are the proposals put forward —and in principle passed by the Corporation— by a consortium of American-Swiss banks (including the First Boston, Morgan Stanley and Crédit Suisse) to build an international finance centre of 924,000 sq m and with a budget of almost 1,500 million pounds, centered around Canary Wharf. It is intended that this centre, as a result of the Big Bang —the deregulation of the City's financial markets—, will house various financial corporations and set up a new level in the development of the Isle of Dogs.

The Royal Docks. Eight kilometres from the centre of London, the Royal Docks (King George V, Royal Albert and Royal Victoria) cover an area of 267 ha of water, bordered by 16 km of wharfs. This huge extension —equivalent to the area of central London stretching— from east to west between Tower Bridge and Marble Arch, and from north to south between Euston and Waterloo and its implicit development possibilities, mean that the «Royals» is the most important urban renovation site in Europe. A particularly dynamic project for the area is the creation of the London City Airport for STOL aircraft (short take-off and landing), which is expected to come into opera-

tion at the end of this year and to be capable of handling more than a million passengers a year arriving from nine British and five European cities.

According to Reg Ward, the urban regeneration plan undertaken in the Docklands answers the call for finding a new meaning for an area that had lost its «raison d'être» after the collapse of the great port that once operated there, an objective which has been achieved by means of business activity. The process that has been used for this purpose follows an «organic approach», based on a collection of guiding principles rather than upon a rigid, pre-ordered plan laid out from top to bottom².

This type of guideline has been harshly described by professionals from the fields of architecture and urban planning such as Michael Wilford, partner of James Stirling, as being vague, confused, lacking in purpose and conceived in order not to hinder investment by the private sector with an explicit plan. Colin Davies describes the process as «hazardous, ad hoc and opportunistic» and its results as an incoherent collage of selfish adolescent's dreams which is unworthy of being called a city, although he adds the thought that a city cannot be put up in six years and therefore what has been achieved up to now should only be judged as frontier advances³.

In fact, the «organic approach» that has been undertaken, has resulted in the content of the numerous local development schemes that make up the overall Docklands plan being, to a large extent, random if not capricious.

It seems obvious once one is aware of the above and of other objections raised with regard to the degree to which the pre-existing local communities are participating in the benefits of the new development activity, as well as with regard to what in the final analysis is the non-democratic nature of the process that the successes achieved in the regeneration of the Docklands must be sought in their efficiency as regards giving rise to further development, attracting investments that were formerly directed at other areas of the city, or at other western capitals, and transforming a process of urban decadence, economic decline and depopulation into a process of modernization, expansion and repopulation. And it also seems clear that sticking to conventional planning and urban management procedures, far from being a necessary condition, has been considered in the U.K. as an obstacle to the priority objective of large-scale revitalization.

Both in the case of the regeneration of the Docklands and in that of other big projects undertaken in cities of the United States, what has become evident is something that in Spain has been systematically rejected in recent revisions of the general plans for the country's main capitals, namely that the kind of urban planning carried out should have an important influence upon the economic activities, upon their modernization, ex novo implantation or expansion, and that it can therefore be per se an element of encouragement or, alternatively, of dissuasion for such activities. The control of this feature is therefore, with regard to those who project it and those who pass it, a responsibility that is just as fundamental as ensuring the supply or reserve of community facilities or spatial environments aimed at improving the quality of life in the urban environment.

¹ Reg. Ward. «Building of a new city — an organic approach» en *Building Technology and Management*. February/March 1987.

² Colin Davies «Ad hoc in the Docks», in the *Architectural Review*, num. 1.080, 1986.

³ Colin Davies op. cit.

EL RENACIMIENTO DEL CORAZON DE BALTIMORE

Alfonso Vegara



Puerto de Baltimore, 1752.

Puerto de Baltimore, 1792.



El renacimiento del corazón de Baltimore se ha producido siguiendo un proceso, que, si bien puede parecer exitoso, en modo alguno podemos caer en la tentación de intentar aplicarlo en un contexto económico, social, cultural y urbano tan distante como el español. Sin embargo, el conocimiento y la comprensión de las ideas y mecanismos que han transformado una ciudad concebida para la producción, en una ciudad con una imagen atractiva y un marco urbano agradable, puede posibilitarnos una reflexión en torno a los valores implicados en tal proceso, que, sin duda alguna, resultará positiva.

Quizá podamos echar de menos preocupaciones urbanas y condicionamientos que en Europa resultan inevitables en cualquier estrategia de crecimiento de la ciudad sobre sí misma, pero, sin duda, podremos aprender de ciertas actitudes y procesos de transformación dotados de una imaginación y fuerza envidiables.

Quizá los proyectos de renovación del centro de Baltimore adolezcan del arraigo histórico que intentamos buscar en las ciudades milenarias.

Quizá el contexto urbano tradicional no tenga el valor y la personalidad suficiente para suscitar un análisis urbano de carácter morfológico que inspiren nuestros proyectos de ciudad.

Quizá echemos en falta mecanismos eficaces de control morfológico de las determinaciones de los planes y percibamos que la fragmentación de las intervenciones resta coherencia formal a determinados proyectos.

Quizá la imagen que percibamos sea el resultado espontáneo de iniciativas yuxtapuestas que expresa más la pujanza de las intervenciones individuales que la armonía de una concepción unitaria.

Quizá no podamos encontrar nuestras habituales contradicciones de propuestas voluntaristas que dibujan un resultado final sin arbitrar los mecanismos para hacerlo viable y cayendo conscientemente en la ineficacia o en el sueño poético.

Sin embargo, si podemos detectar una sociedad optimista, con confianza en sus propias capacidades, que

reta al futuro con grandes ideas y que tiene la valentía de hacerlas realidad, y todo ello, a través de un equilibrado proceso de colaboración de los diversos agentes urbanos que se aglutinan en torno a objetivos comunes con independencia de los, aquí ya manidos, conflictos de intereses.

También podemos valorar la flexibilidad de un proceso negociado de toma de decisiones para conseguir retos urbanos planteados a nivel político o técnico.

Finalmente, nos llamará la atención la insuficiencia con la que se percibe el proceso de desarrollo urbano basado en el estricto resultado formal y el convencimiento de que la renovación de la ciudad requiere, además, la reconversión de la economía local y de las actitudes de los ciudadanos. Jean Baudrillard comenta en su último libro que América es el único lugar donde la utopía se realiza.

Posiblemente, sin el apasionamiento por nuestras modas y sin el delirio por la utopía realizada, podamos comprender y asimilar justamente en su contexto el renacimiento del corazón de Baltimore.

BREVES REFERENCIAS HISTÓRICAS

Baltimore, como la mayoría de las ciudades americanas, cuenta con una historia corta. En el siglo XVIII y, concretamente, en el año 1729 el Parlamento del Estado de Maryland autori-

zó la creación de una ciudad junto al río Patapsco y en 1730 los encargados de llevar a cabo este proyecto, asesorados por el topógrafo Philip Jones, eligieron este particular emplazamiento para el futuro asentamiento.

Inicialmente, la actividad económica más importante de la ciudad fueron los molinos de harina, pero, posteriormente, la gran cantidad de bosques en los alrededores y la fuerte demanda de barcos hizo que la construcción naval cobrara importancia hasta convertirse en la actividad económica básica.

El peso económico de Baltimore fue creciendo poco a poco debido al desarrollo de las actividades descritas. Sin embargo, el punto de despegue de su economía tuvo lugar al final de la guerra de la Revolución Americana, ya que la independencia puso fin a las restricciones que los británicos imponían a su comercio exterior y la apertura de los amplios mercados mundiales causó un impacto decisivo.

La gran afluencia de inmigrantes que provenían de Irlanda, Gran Bretaña y Alemania con capital disponible para invertir en la actividad comercial dió lugar a que Baltimore duplicara su población en la década de 1790 a 1800.

En 1813 se terminó de construir en Baltimore el primer barco propulsado por máquina de vapor de esta región de Estados Unidos y esto generó importantes avances económicos al facilitar el transporte y el comercio. Esta ciudad pasó, poco a poco, a convertirse en el puerto de entrada a la re-

gión ya que al margen de su dinamidad económica contaba con unas condiciones internas de calado y maniobrabilidad excepcionales.

El paso siguiente fué la progresiva diversificación de la economía de la bahía, debido al surgimiento de industrias de transformación de las mercancías que allí llegaban y a la creación de mercados para el abastecimiento de productos a los habitantes de la región de influencia.

La consolidación definitiva del proceso de industrialización requería la creación de una infraestructura de transportes que uniera Baltimore con los grandes centros de producción y consumo del interior de los Estados Unidos. Hacia 1820 se construyó una amplia vía rodada continua que unía esta ciudad con el valle del río Ohío. Una importante adaptación de ríos y canales completó la eficacia del sistema de transporte incorporando a la red a Nueva York y Nueva Orleans que llegó a ser la ciudad de mayor crecimiento de Estados Unidos en la década de los años 1820.

Estos avances, junto a la construcción de un ferrocarril de casi 400 millas entre Ohio y Baltimore, hicieron que esta ciudad pasara de la etapa del intercambio comercial a la etapa de la industrialización.

En 1887 se fundó la Maryland Steel Co. dedicada a la producción de una amplia gama de productos de acero y a la construcción de barcos. Hoy día, esta misma empresa bajo el nombre Bethlehem Steel Co. es la compañía

Vista de la zona «Inner Harbor», 1851.



privada que mayor número de empleados tiene en Baltimore.

Tras la Segunda Guerra Mundial, la competencia vigorosa de Norfolk, el acusado nivel de obsolescencia de muchas instalaciones, el deterioro ambiental y otra serie de factores vinculados a los anteriores desembocaron en una situación de crisis y recesión.

En 1956 se creó una organización llamada Maryland Port Authority que luego se reorganizó y transformó en la Maryland Port Administration, para revitalizar el puerto. Desde su fundación ha invertido más de 300 millones de dólares en la mejora de terminales, haciendo posible la creación de un nuevo comercio y la vuelta del Puerto de Baltimore a una situación de liderazgo.

Durante la década de los 50 se establecieron, además, estrategias de diverso tipo para inyectar vida al centro de la ciudad que estaba en franca decadencia. Durante más de 20 años, una serie de medidas ininterrumpidas han hecho del «Inner Harbor», que es el corazón de la zona portuaria, un área privilegiada y deseada para oficinas, comercio, actividades recreativas, etc. superando así la anterior situación de sucia línea de borde marítimo.

EL PUERTO Y LA CIUDAD

El Puerto de Baltimore representa la fuente económica más importante de la ciudad, con más de 80.000 trabajadores empleados directamente en las

actividades que allí se desarrollan. Además, el puerto genera casi el 10 por 100 del producto bruto del estado de Maryland y el conjunto de actividades situadas en la zona portuaria pagan más de 300 millones de dólares al año en concepto de impuestos locales y estatales. La superficie de terreno del puerto supone, aproximadamente, el 12 por 100 de la superficie de la ciudad, con un total de unas 2.500 Ha. Casi el 70 por 100 de esta superficie, es decir, unas 1.700 Ha., se dedican a industria; aproximadamente 570 Ha. se dedican a residencia y comercio y unas 80 Ha. a parques. Por último, comentaremos que dada la configuración del puerto y su tamaño, existe una línea de borde extraordinariamente larga, casi 42 millas, de las cuales 28 están dentro de los límites del término municipal.

En cuanto a la *actividad marítima* conviene señalar que se trata de uno de los mayores puertos del mundo, en el que entran cada año más de 4.000 barcos, con una carga próxima a los 37 millones de toneladas. Los 2/3 del tonelaje total corresponden al comercio exterior. Las principales exportaciones son maquinaria agrícola, herramientas, carbón, aceros especiales, cobre y piensos. Las importaciones están constituidas básicamente por automóviles, petróleo, minerales, azúcar y productos químicos. Los clientes principales son Japón, Alemania y Gran Bretaña.

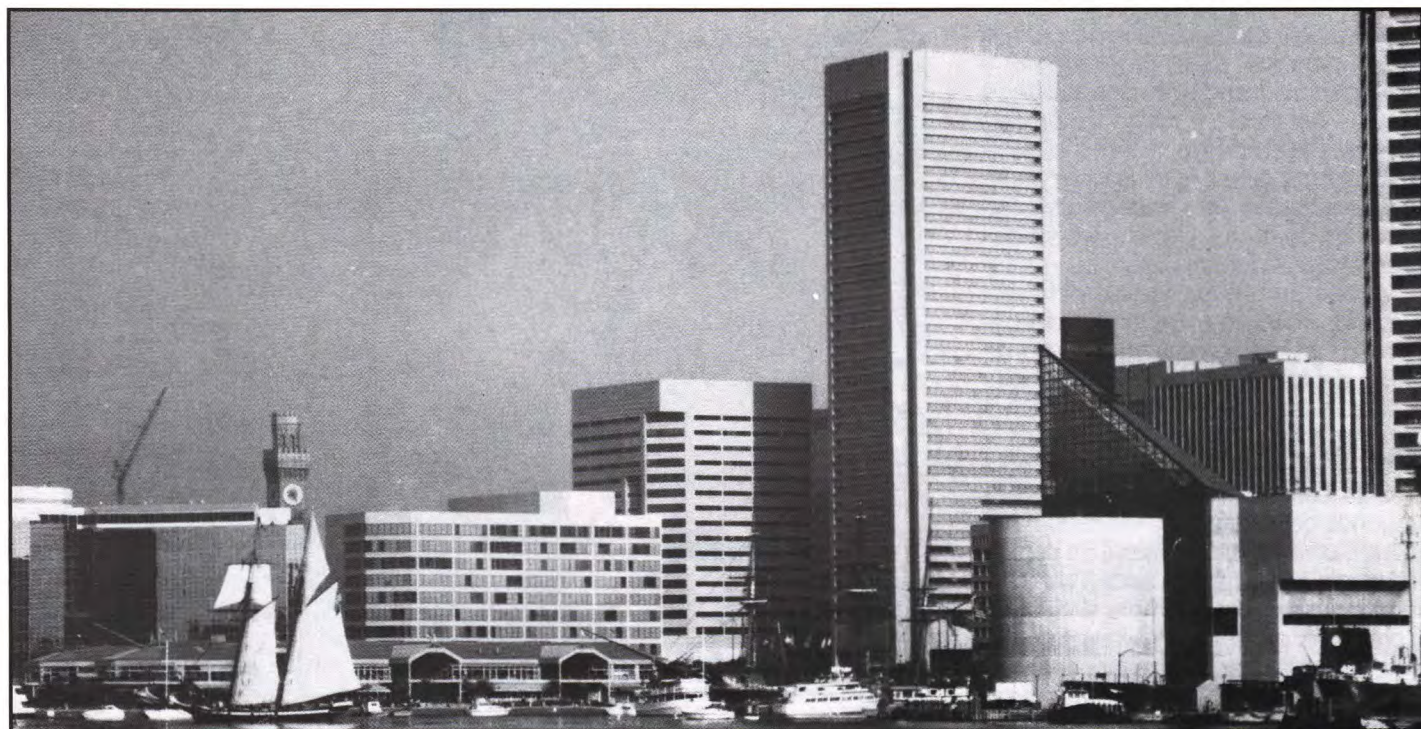
El *sistema de transporte* que da accesibilidad a las instalaciones portua-

rias es muy sofisticado y está constituido por dos líneas ferroviarias principales, «CSX Railroad» y «Conrail», que, conjuntamente, despliegan una red de 1.100 millas en el estado de Maryland y más de 30.000 millas en todo Estados Unidos. Además, existe una completa trama de autopistas interestatales, carreteras regionales y calles locales que dotan de gran accesibilidad al puerto.

La *actividad industrial* vinculada a éste está muy diversificada. Algunos de las mas importantes pueden ser calificadas como dependientes del puerto, tales como las de construcción y reparación de barcos o aquellas que requieren suministros a través del mismo o, incluso, que necesitan el agua para su proceso productivo. En este tipo de industrias trabajan unos 60.000 empleados. Otras industrias son aquellas que mantienen relaciones funcionales con los servicios o actividades del área portuaria, pero sin una relación de dependencia como las anteriores. Por último, hay industrias situadas en esta zona, por motivos históricos, pero los cambios económicos y tecnológicos han alterado su dependencia con respecto al puerto, con el que no se hallan ahora vinculadas. En este grupo hay industrias que emplean a casi 20.000 trabajadores.

Con respecto a la *actividad comercial* diremos que aunque tenga un cierto grado de dispersión por toda la zona portuaria, hoy día, debido a importantes procesos de renovación se ha concentrado en dos áreas principales.

Ambiente urbano en «Inner Harbor», en 1984.



palmente, el «Inner Harbor» y el «Fells Point». Los proyectos de renovación urbana financiados por entidades públicas y grupos de promoción privados han transformado el «corazón» del puerto de Baltimore (Inner Harbor) en la localización más cotizada y deseada de toda la región para actividades comerciales, oficinas y esparcimiento. En los últimos 10 años, el sector privado ha intervenido más de 500 millones de dólares en esta zona. La creación de empleo y la dinamicidad económica en ella son hoy espectaculares.

Los *espacios públicos* en la zona portuaria incluyen los parques, que, en conjunto, ocupan una longitud de 3,1 millas de borde marítimo, es decir, un 7 por 100 aproximadamente del total del borde portuario. El mas famoso es el de fuerte McHenry que es, además, un parque natural y santuario situado en la punta de Locust Point. Otras áreas recreativas son el muelle de Fell's Point, el parque Colgate Creek, el parque Armistead y el sistema de parques del Middle Branch. Aunque ha habido escasez de este tipo de espacios, desde 1970 se nota una dinámica positiva sobre todo en la citada zona de «Inner Harbor».

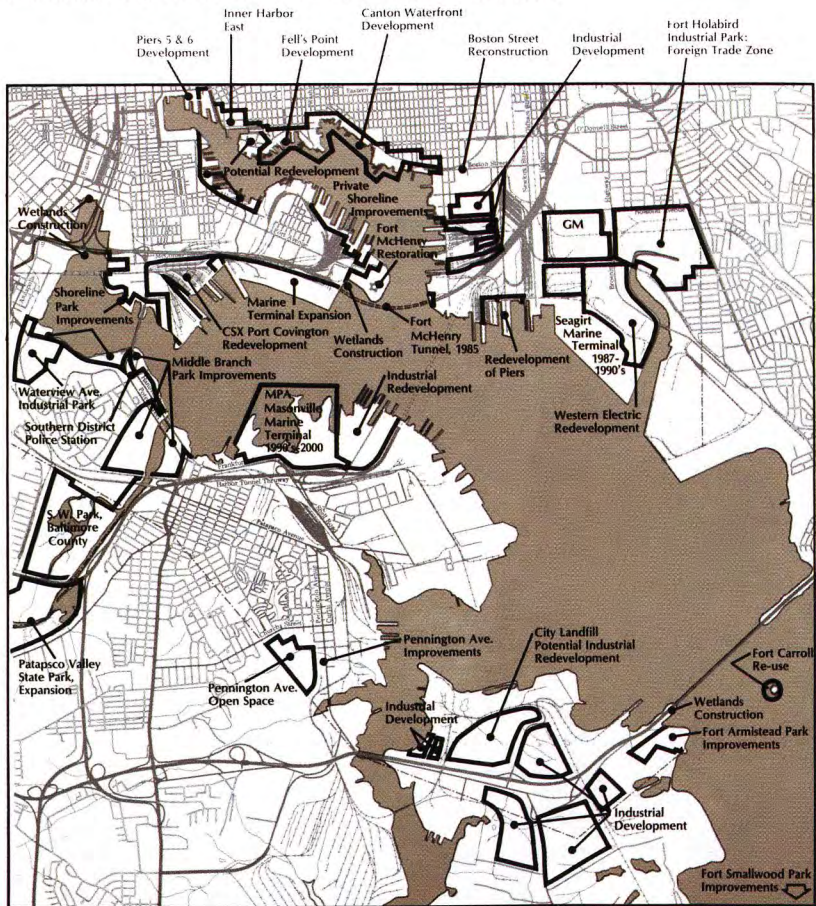


Intervenciones previstas en la zona portuaria de Baltimore.

NUEVAS IDEAS Y CAMBIOS DE ACTITUD

La situación de Baltimore en la década de los 50, sobre todo en las áreas del centro de la ciudad próximas al «Inner Harbor» era realmente crítica con un importante nivel de deterioro y abandono, ausencia de usos atractivos para la población y degradación ambiental. Sin embargo, lo que resultaba más alarmante era la sensación generalizada de que Baltimore era una ciudad con un gran pasado, pero sin posibilidades de futuro, puesto que se encontraba en una espiral de deterioro urbano irreversible. En la primera página de la edición del 16 de julio de 1956 del periódico McVoy, ha prometido transformar el centro de Baltimore en uno de los mas agradables y prósperos lugares urbanos del mundo.

Esta actitud, que es calificada por muchos como utopía y visionaria, encontró un ambiente general de escepticismo. Sin embargo, la idea de abrir la vida urbana de Baltimore al mar, poco a poco, prendió entre los promotores, comerciantes y, también, entre las personas responsables del gobierno local.



El puerto y la ciudad. Sistema de dotaciones recreativas.

Hace un par de años el alcalde de Baltimore, Willian Donald Shaefer, escribía: «Estamos redescubriendo el borde marítimo, no solo como lugar en donde llevar a cabo actividades económicas, sino también, y, sobre todo, como espacio para vivir agradablemente, para disfrutar del tiempo libre y para celebrar acontecimientos comunitarios».

Como en muchos otros ejemplos históricos, la *idea* resulta ser aquí el motor de las grandes relaciones, la magia que ilusiona y une a los distin-

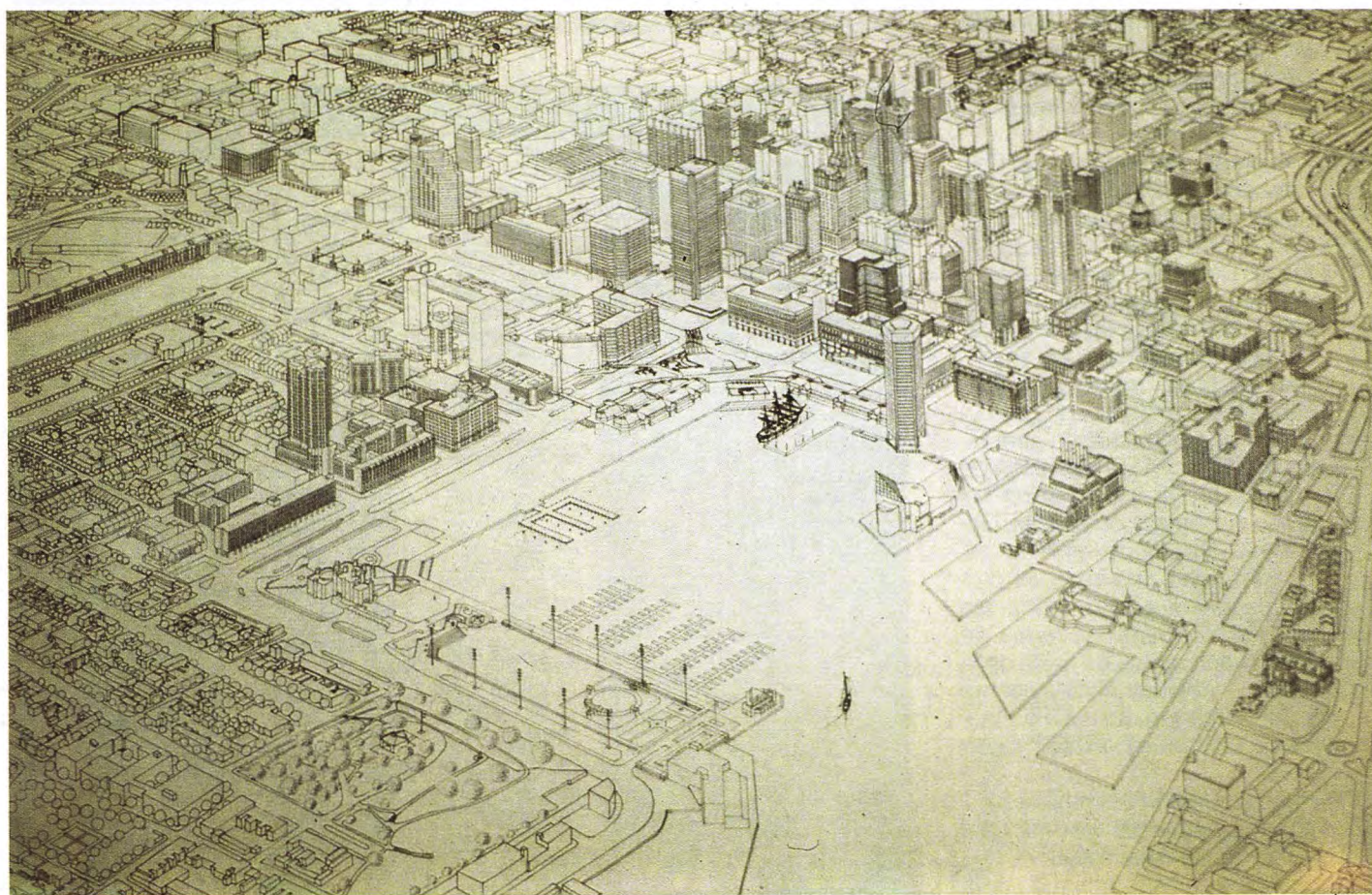
detalle una intervención concreta: la renovación del «Inner Harbor». Es un gran proyecto que ha transformado la imagen de esta ciudad y ha provocado el renacimiento del corazón de Baltimore.

LA RENOVACION DEL «INNER HARBOR» Y EL RENACIMIENTO DEL CORAZON DE BALTIMORE

La secuencia de acontecimientos

para el área de Charles Center, elaborado por un equipo dirigido por el prestigioso planificador y arquitecto David Wallace de Filadelfia.

1960 Creación de una oficina para la gestión y desarrollo de Charles Center, en la que colaboran como socios las autoridades locales y la comunidad de promotores y comerciantes de la zona. Este hecho fué decisivo para crear un clima de estímulo y mutua confianza conducente a la implementación



Vista axonométrica de los alrededores de «Inner Harbor», 1987.

tos agentes urbanos en la búsqueda de un objetivo común de transformación de la ciudad.

A la vista del plano resumen de intervenciones previstas en el conjunto de la zona portuaria de Baltimore, se deduce que la consideración exclusiva del valor de producción de la ciudad está dando paso a una nueva etapa en la que la imagen, el disfrute de la ciudad por los ciudadanos, y, en definitiva, el valor de uso urbano, adquieren un protagonismo que inspira las propuestas de futuro y estimula los mecanismos de implementación. Seguidamente vamos a analizar con más

concretos que han dado lugar a la renovación del «Inner Harbor» ha sido la siguiente:

- 1955 Creación del Greater Baltimore Committee constituido por un centenar de ejecutivos de élite del área metropolitana, que se unieron con el objetivo prioritario común de renovar el «corazón» de Baltimore.
- 1956 Publicación del Plan para la zona del «Inner Harbor», elaborado bajo la dirección del McVoy.
- 1959 Exposición pública y aprobación del plan de renovación urbana

del plan, aprovechando por parte de los intereses públicos, la flexibilidad y eficacia del sector privado y el poder y sensibilidad de las autoridades municipales.

- 1963 El alcalde McKeldin declara que la renovación y desarrollo del «Inner Harbor» es el objetivo más importante de la ciudad.
- 1964 Se autoriza la emisión de 2 millones de dólares en bonos para financiar el comienzo de la ejecución del Plan.
- 1965 Se establece una entidad de gestión que agrupa a dos anteriores y que confiere una nueva eficacia

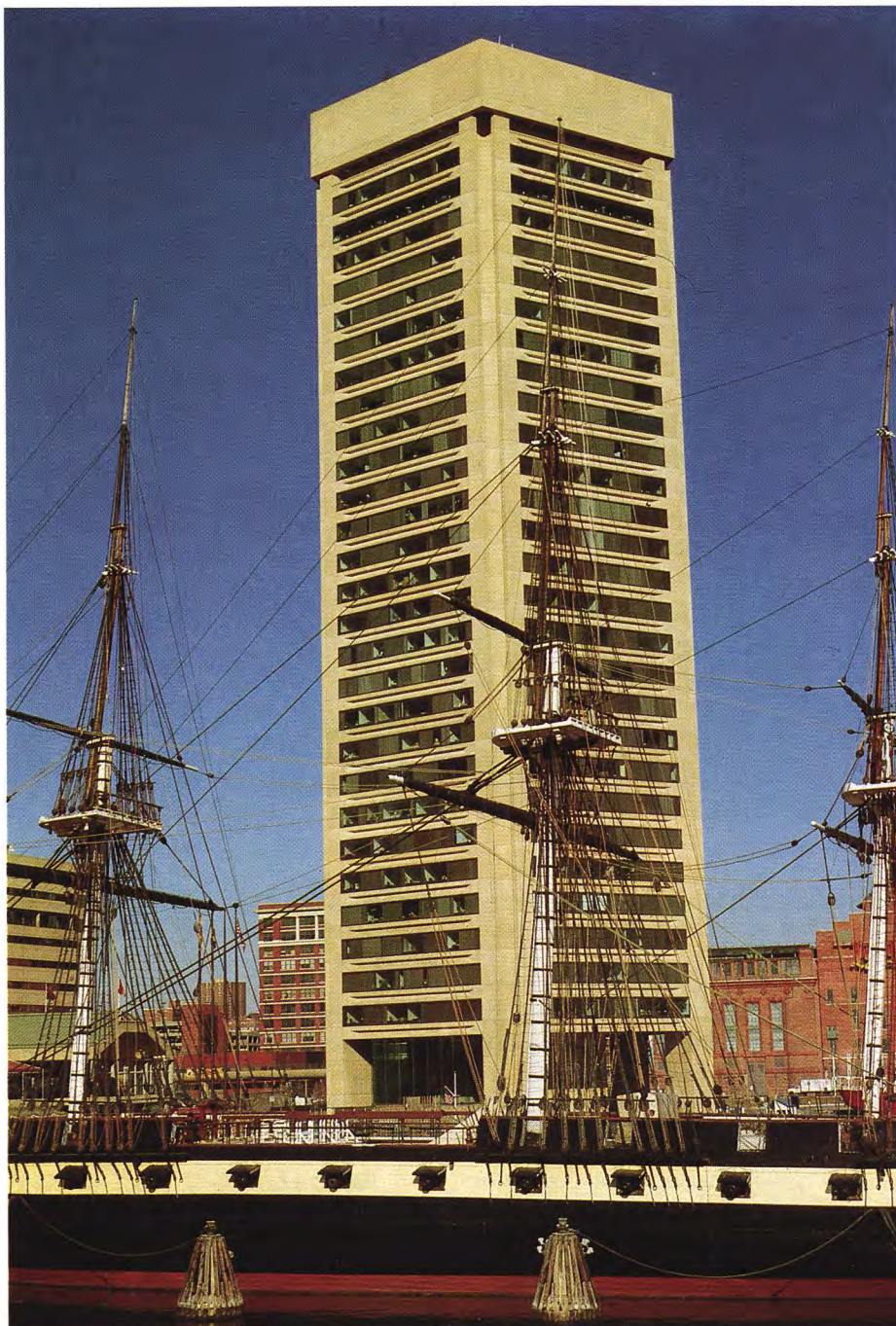
al proceso de implementación de los planes de renovación, Charles Center Inner Harbor Management, Inc. Se trataba de una corporación sin ánimo de lucro presidida por Jefferson Miller.

- 1966 Concesión de préstamos por valor de 12 millones de dólares para desarrollar la primera fase del proyecto del «Inner Harbor».
- 1968 Concesión de una subvención federal de 22,4 millones de dólares que, junto con los recursos anteriores, creó una suma importante con la que pudo llevarse a cabo una importante operación de compras de terrenos, limpieza de antiguas zonas de almacenaje y creación de infraestructura.
- 1970 Presentación del ambicioso Plan llamado Metro-Center, elaborado por el Departamento de Planificación Urbana del Ayuntamiento de Baltimore y que abarca una superficie de más de 400 Ha. del área de influencia urbana de la zona del «Inner Harbor». Se requerían inversiones cercanas a los 1000 millones de dólares y su planteamiento guardaba relación con los procesos de renovación ya iniciados en las áreas marítimas colindantes. Durante la década de los 70 se llevaron a cabo una serie de proyectos coordinados importantes que transformaron de forma radical la configuración física de la zona del «Inner Harbor», y sobre todo, la imagen que los habitantes de Baltimore percibían de su ciudad.
- 1972 Reconstrucción del muelle n.º 1 y emplazamiento permanente de la fragata «Constellation», que es el barco mas antiguo de la marina de los U.S.A. A partir de este momento aparece restaurado como primer elemento de atracción lúdica en la zona del «Inner Harbor».
- 1973 Celebración de la cuarta feria de la ciudad en «Inner Harbor» con lo cual este sector cobró una gran popularidad y adquirió mayor prestigio entre los residentes y visitantes.
- 1974 Inauguración del primer servicio de paseos turísticos por el puerto cuyas instalaciones están situadas en el muelle «Constellation».
- 1975 Terminación del amplio paseo peatonal que bordea el «Inner Harbor».



Paseo peatonal en «Inner Harbor», 1987.

Fragata Constellation y World Trade Center, 1987.



NOMBRE
 PROFESION
 DOMICILIO
 LOCALIDAD
 TELEFONO
 SI ES ARQUITECTO, COLEGIO AL QUE PERTENECE
 N° COLEGIADO

ARTICULO
 PLAN URBANISTICO
 PROYECTO URBANO
 TITULO O TEMA BASICO OBJETO DEL TRABAJO
 N° DE PAGINAS MECANOGRAFIADAS
 N° DE ILUSTRACIONES EN BLANCO Y NEGRO
 Formato original Soporte
 N° DE ILUSTRACIONES EN COLOR
 Formato original Soporte

boletín de suscripción

Deseo subscribirme a la revista urbanismo por el periodo de 1 año.

CUOTA DE SUBSCRIPCION (1 año, 3 números) 4.500 Ptas 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 / 50 US \$)
☐ TWO YEARS (6 issues-subscription price 11.000 Ptas / 90 US \$)

I'm including my cheque/postal order payable to COAM-REVISTA URBANISMO

NOMBRE / NAME:
 PROFESION / PROFESSION:
 DOMICILIO / ADDRESS:
 LOCALIDAD-PROVINCIA / CITY-STATE:
 CODIGO POSTAL / POSTAL CODE: PAIS / COUNTRY:
 FIRMA / SIGNATURE: FECHA / DATE:



Al efecto de cumplir el objetivo de que la Revista «Urbanismo» 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 cauce para la publicación de artículos, planes y proyectos.

1. 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).
2. La Redacción de la Revista clasificará y archivará dichas fichas según los temas tratados.
3. 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.
4. 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.
5. Los temas actuales elegidos para los próximos números correspondientes al año 1987 son:
 - «Urbanismo en el medio rural.»
 - «Revisión del urbanismo turístico.»
6. 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.

COAM

REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID



urbanismo

COAM

BARQUILLO N.º 12 - 5.ª PLANTA
28004 MADRID. ESPAÑA

URBANISMO-COAM es una revista de proyección internacional, dedicada básicamente a la difusión e información de la actividad urbanística del arquitecto.

Conscientes de la necesidad profesional de prestar atención a los problemas y demandas urbanísticos actuales en el ámbito internacional, y con particular referencia al marco europeo, respondiendo a las diversas dimensiones de lo urbano, se pretende una orientación plural, tanto en relación con los temas tratados, como con las características disciplinares y país de origen de sus colaboradores.

URBANISMO-COAM se publica cuatrimestralmente por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid-España. Se imprime en color en formato 21,5 x 31 cms y presta especial atención a su contenido gráfico, potenciando su capacidad informativa en relación con las características físico-espaciales de la ciudad y del territorio.

URBANISMO-COAM is an internationally oriented review, basically devoted to spread and inform the urban planning and design activity of architects. Knowing the professional need to pay attention to current urban problems and demands of the world community, and with particular reference to the European hinterland, giving response to the plural dimensions of the urban question, a diversified orientation is intended, with respect to the subjects dealt with, as well as with the disciplinary backgrounds and nationalities of its authors.

«URBANISMO-COAM» is published every four months by the Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid-España (Official Association of Architects of Madrid-Spain).

It is printed in colour, with a 21,5 x 31 cms format, and pays special attention to its graphic content emphasizing its informative capacity with respect to the physical-spatial characteristics of towns and territory.



- Pennsylvania Station**
A dramatic new landscaped plaza and vehicular entry from Charles Street and a 500-car parking garage.
- University of Baltimore**
Lusk Theater
- Pearlstone Park**
Meyerhoff Symphony Hall
- Mt. Royal Apartment**
Rehabilitation of vacant buildings into 152 apartments, first floor retail space, and a new 140-car parking garage.
- State Office Complex**
Belvedere Hotel
125-room hotel
- Government House**
Reception center for dignitaries visiting the City, and an 18-room inn including a training program for host workers.
- Mount Vernon-Belvedere**
A rich variety of residences, shops, small scale offices, and notable institutions including the Walters Art Gallery, Peabody Conservatory of Music, Meyerhoff Symphony Hall, Lusk Theater and The Baltimore Institute of Art. Significant development opportunities exist along the Charles Street corridor.
- Seton Hill**
Social Security Complex
- Chesapeake Commons**
New Residential Community
Extensive rehabilitation of existing buildings and construction of new buildings to create a new, low-rise residential district. Chesapeake Commons, a 38-apartment unit housing of a former school building, completed.
- Peabody Court**
65-room hotel
- Peabody Center**
150-apartment international house, 250 space apartments, Peabody Theater, and 400 parking spaces.
- Market Center Garage**
600-car parking garage.
- Comfort Inn**
- Market Center**
Traditional hub of retailing includes the world-class Convention Center, 850,000 sq. ft. of new and rehabilitated structures, 1,500 new office jobs assured within potential for growth for another 5,000 jobs.
- Lexington Mall**
- Howard Street Transit Mall**
widened sidewalks, trees and bus shelters. Exclusive bus traffic between Saratoga and Fayette Streets.
- Tremont Hotel**
125-room hotel
- Master Hosts Inn**
120-room hotel.
- Charles Plaza**
Creative redesign of a retail, food, and office complex featuring unique shops, specialty food places, a cafe, and theater.
- Park Charles**
250 apartments, 88,000 square feet of office retail space, and 250 parking spaces.
- The Tremont Plaza Hotel**
250 hotel suites, conference rooms, and office space in converted building.
- Omni International Hotel**
\$12 million refurbishment of 720-room hotel. A new landscaped entrance to the hotel, redesigned entrance lobby, and redecorated guest rooms and ballroom.
- St. Paul Plaza**
Parking garage for 550 cars with first floor retail space. Future development includes a 257,000-square foot office tower on top of the parking garage.
- Lord Baltimore**
Quality Royale Hotel
145-room hotel in rehabilitated building.
- Charles Center**
Union Trust
276,000 square feet of office space and 253 parking spaces in a 24-story tower.
- 6 St. Paul Tower**
79-story structure with 350,000 square feet of office space.
- Metro**
4.5-mile rapid transit line operational between Harborplace Plaza and downtown. Downtown stations at State Office Complex, Market Center, and Charles Center. Northwest extension of the line to Owings Mills and northeast extension to the Johns Hopkins Hospital complex.
- Financial-Municipal Districts**
Jones Falls Boulevard
Rivoli Office Building
New 180,000-square foot municipal office building.
- Commerce Place**
25-story office tower with 448,000 square feet of office space and retail shops.
- Redwood Tower**
New, 26-story, 210,000-square foot office tower above existing parking garage.
- The Brokerage**
New construction and rehabilitation of 17 vacant structures for 122,000 square feet of retail space, 105,000 square feet of office space, and a new 290-car parking garage.
- The Gallery**
Mixed-use complex with a 600-room hotel, 140,000 square feet for retail shops, 300,000 square feet of office space, and 1,150 underground parking spaces.
- The Movies at Harbor Park**
Nine-screen cinema complex with 770 space parking garage and 25,000 square feet of retail.
- World Trade Center**
Six Flags Power Plant
A cogeneration facility and entertainment facility developed within the former Power Plant building, offering state-of-the-art special effects, advanced computer systems, and live entertainment.
- National Aquarium**
Scarlett Place
Conversion of existing five-story building into office and commercial space, and adjacent new 146 luxury apartments. Parking for 245 cars.
- Piers 5-6**
First stage development to include Harborside at Pier 5, a marina complex with 46-room inn, 350-seat seafood restaurant, retail mall, and sport fishing center. Refurbished S.S. Nobska to include an oyster bar and chugging garrison, cruise ship entertainment, and dancing. High speed boats offering fishing and hunting trips to Eastern Shore.
- Future plans include a 250-room hotel, parking garage, and expansion of the marina complex.**
- Major Development Sites**
Over 20 acres of land on the east side of the entrance to the inner harbor to be developed with waterfront dwellings, hotels, restaurants, commercial space, and parking.

- Paca Pratt Building**
257,000 square feet office space in rehabilitated building.
- Ridgely's Delight**
Lexington Market
- Veterans**
Administration Hospital
new 25-story hospital adjoining University Hospital.
- University of Maryland**
new 231 million dollar frame building, a drug and alcohol treatment center, and a 700-car parking garage. Also, a medical diagnostic center and a law center in rehabilitated buildings.
- Holiday Inn**
375-room hotel.
- Baltimore Plaza Hotel**
350-room hotel.
- Stadium**
A new stadium to accommodate 50,000 seats for football, and 65,000 seats for football, is under consideration for the Camden Yards.
- Loft District**
Former center of Baltimore's garment industry. Recycling of elegant Victorian loft buildings into a residential community. Nearly 200 living units occupied. Other projects include Belvedere Square, 45 apartments; Classic Building, 41 apartments; Marlboro Building, 31 apartments; and the Sailcloth Factory, 107 apartments.
- Days Inn**
251-room hotel.
- Festival Hall**
250 West Pratt Street
75-story office tower with 357,000 square feet of office space and retail shops.
- Civic Center**
1,500 seats added to the arena, a new glass facade, entrance lobby, and ticket booth, and a 600-car parking garage.
- Harbor Exchange at Camden yards**
Conversion of vacant six-story warehouse into office-retail complex. Future commercial space in recycled Camden Station and new buildings.
- Sheraton Hotel**
350-room hotel.
- Equitable Bank Center Tower II**
Addition of 8-story tower with 158,000 square feet of office space.
- Convention Center**
27,000-square foot underground expansion of existing facility containing 115,000 square feet of exhibition space, and 25 meeting rooms.
- Inner Harbor West**
Mixed urban community with a high-rise for senior citizens, 225 new townhouses, and 110 nineteenth-century rowhouses restored through the homesteading program.
- Maryland Science Center**
Reformation of the site in the inner Harbor promenade with a dramatic new glass atrium entrance. Also, a large screen, 425-foot IMAX theater.
- Brookshire Hotel**
91-room hotel.
- McKeldin Plaza**
Hyatt Regency Hotel
500-room hotel.
- Harbor Court**
75 luxury high-rise condominiums, 201-room hotel, 71,000 square feet of office and 15,000 square feet of retail space, and a 900-car parking garage.
- Harborplace**
Inner Harbor
Reformation of the site in the inner Harbor promenade with a dramatic new glass atrium entrance. Also, a large screen, 425-foot IMAX theater.
- Constitution Plaza, the World Trade Center, the Maryland Science Center, the National Aquarium in Baltimore, and Convention Center**
Private investment in office buildings, harborplace, the Six Flags Power Plant, restaurants, hotels, and other commercial ventures.
- Federal Hill**
The MetroCenter plan is prepared by the Urban Design Section of the Baltimore City Planning Department. Larry Reicher, Director, Arthur Hillstead, Assistant Director, Raad Shabazz, Chief of Section, Dennis Bueger, Ernest Caldwell and James Hall, Urban Designers, Jay Stubbins, Graphic Designer, Gerald Elkins, Donald Frick, Michael Adelson, and John Holley, Drafting Technicians.
- Baltimore City Department of Planning**
January, 1988

MetroCenter / Baltimore

- 1976 Apertura del «Maryland Science Center».
- 1977 Terminación del gran edificio del Centro de Comercio Mundial.
- 1978 Apertura del club náutico para embarcaciones de ocio, situado en el tramo sur del paseo marítimo.
- 1979 Apertura de un observatorio público en la última planta del edificio World Trade Center, con vistas magníficas sobre todo el puerto de Baltimore. Este mismo año se inauguró el importante Centro de Convenciones que está muy próximo al paseo marítimo.
- 1980 Apertura del «Harbor-Place» cuya construcción había sido autorizada dos años antes. Son edificios multiuso, de carácter lúdico y con una importantísima capacidad de atracción, que han provocado un aumento significativo de la vida urbana en esta zona.
- 1981 En este año se llevaron a cabo intervenciones puntuales de gran interés tales como la inauguración del impresionante Acuario Nacional de Baltimore, la apertura del Hyatt Hotel y la terminación del Pabellón de Conciertos del muelle 6.
- 1982 Decisión de la Corporación «Six Flags» de desarrollar el muelle 4 con dotaciones para esparcimiento de carácter familiar.
- 1983 La Corporación Rouse anuncia su plan para la construcción de un nuevo hotel de 500 habitaciones, 1.200 plazas de garage, edificio de oficinas y amplias galerías comerciales próximas a «Harbor-Place».
- 1984 Inicio de la reconstrucción de los muelles 5 y 6 con un centro marítimo, espacios libres, aparcamientos y cafeterías.
- 1985 Apertura del muelle 4.

El conjunto de todas estas intervenciones ha provocado un cambio sustancial del ambiente urbano y de la percepción de la ciudad por sus habitantes. El pesimismo y escepticismo que en la década de los 50 impregnaba a amplios sectores de la población de esta ciudad ha derivado hacia un sentimiento de orgullo por lo realizado y de confianza en el futuro. La eficacia y armonía del trabajo de los diversos agentes urbanos ha generado un proceso positivo de transformación de la morfología urbana y de reconversión de la economía local.

CUADRO I.

VALOR TOTAL DE INTERCAMBIO COMERCIAL EN EL PUERTO DE BALTIMORE

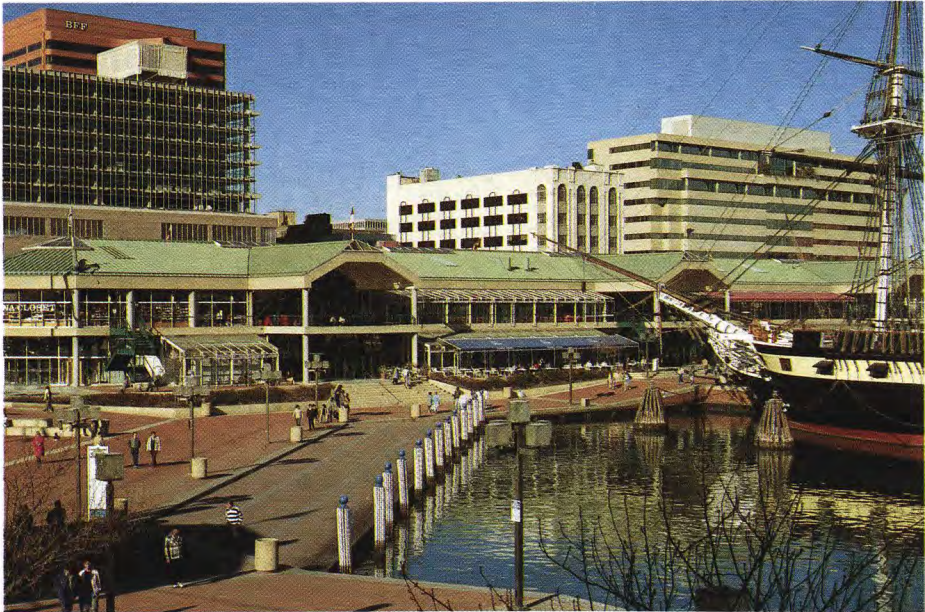
Años	millones de dólares
1980	15.288
1981	15.100
1982	14.224
1983	12.797

Fuente: Baltimore City Department of Planing



Vista de Inner Harbor, 1950.

Harbor Place, 1987.



CUADRO II.

CRECIMIENTO DE LAS VENTAS AL POR MENOR

Ciudades	1982	1984	% Incremento
Baltimore	10,54	12,87	+ 22
Washington D.C.	18,99	22,86	+ 20
Pittsburgh	10,21	11,15	+ 9
Chicago	29,43	33,15	+ 13
Houston	19,66	20,89	+ 6

Fuente: Survey of Buying Power 1984, 1982
Nota: Valores en miles de millones de dólares



Vista de Inner Harbor, 1984.

Aquarium Nacional en Baltimore, 1987.



Como se desprende del cuadro I, la actividad portuaria de Baltimore decrece en los primeros años de la década del 80. Sin embargo, en el cuadro II se observa cómo en estos años las actividades comerciales de carácter urbano experimentan en esta ciudad un crecimiento sin precedentes, muy por encima de los que sucede en otras ciudades similares de Estados Unidos.

Estas cifras las presentamos porque evidencian una realidad consistente en la reconversión de la economía local dentro de un brillante proceso asociado a una singular estrategia de renovación urbana, principalmente en el «Inner Harbor».

Aunque estos importantes trabajos constituyen una de las experiencias con más éxito en Estados Unidos, sin embargo, las 1,5 millas del borde reconvertido sólo suponen el 4 por 100 del total del borde marítimo de Baltimore. El resto sigue hoy día destinado a terminales marítimas, comercio al por mayor y sólo una pequeña parte se destina a usos públicos de carácter lúdico.

El proceso de renovación de Baltimore no está terminado, pero tras esta experiencia, de más de 20 años de trabajos magistralmente coordinados, puede acometerse el reto y las ambiciones de futuro de esta ciudad sobre la base del optimismo, la confianza y el éxito conseguido.

Alfonso Vegara
Arquitecto.

Profesor Titular de Urbanística
de la ETSAM

AGRADECIMIENTO: Quiero agradecer a Baltimore City Department of Planning, la valiosa ayuda prestada sin la cual no hubiera sido posible publicar este artículo en España. No obstante, cualquier error o imprecisión que pueda aparecer en la exposición del tema es de mi absoluta responsabilidad.

Fuente:
Baltimore City Department of Planning.

THE REBIRTH OF THE HEART OF BALTIMORE

The rebirth of the heart of Baltimore has come about following a process which, although it may seem successful to us, must nevertheless in no way tempt us to try to apply it in such a different economic, social, cultural and urban context as our own. However, a knowledge and understanding of the ideas and procedures that have transformed a city conceived for production into a city with an attractive image and a pleasant urban setting, may allow us to reflect upon the values that are implicit in such a process, and this will doubtless constitute a positive step.

Perhaps we shall miss certain urban concerns and conditions which in Europe are inevitable in any city growth strategy, but we shall no doubt be able to learn from certain attitudes and transformation processes that show enviable force and imagination.

Perhaps we shall miss the efficient morphological control mechanisms that come into operation when plans are being drawn up, and we might also notice that the fragmentary nature of the development activities detracts from the formal coherence of certain projects.

Perhaps the image we perceive is the spontaneous result of juxtaposed initiatives that express the force of individual creations rather than the harmony of an unified concept.

Perhaps we are unable to find our usual wilful and contradictory proposals which paint a final result without bringing in the mechanisms to make it viable, and consciously slip into inefficiency or poetic dreaming.

However, what we do see is an optimistic society with confidence in its own capabilities, which challenges the future with great ideas and which is courageous enough to turn them into reality, this being achieved through a balanced process of collaboration between the various urban bodies that go off in pursuit of common objectives regardless of conflicting interests which here is such a trite problem.

Finally, our attention will be drawn by the restricted way in which urban development processes based upon a strict formal result are seen, and the conviction that the remodelling of the city requires the reconversion of the local economy and of the attitudes of the population.

Possibly, however, stripped of the passion for our fashions and of the delirium over utopia turned into reality, we may understand and assimilate the rebirth of the heart of Baltimore in its true context.

Brief historical notes

Baltimore, like most American cities, has but a short history. In the 18th Century, in 1729 in fact, the Parliament of the State of Maryland authorized the building of a city on the Patapsco River and, in 1730, the people entrusted with carrying out the project chose this particular site for the future city.

Initially, the city's most important economic activity was based upon flour mills but later the vast areas of woodland that surrounded it, together with the big demand for boats, meant that ship-building began to take on importance, and finally became the basic economic activity.

However, the real upsurge of its economy took place after the War of Independence since independence brought an end to the restrictions that the British placed upon its overseas trade, and the opening up of the big world markets caused a decisive impact.

The great influx of immigrants who came from Ireland, Great Britain and Germany with capital available to invest in commercial activities result-

ed in Baltimore's doubling its population in the decade between 1790 and 1800.

Little by little, the city became the port of entry to the region since, quite apart from its economic power, its harbour provided exceptional conditions as regards depth and manoeuvrability.

The next step was the progressive diversification of the port economy with the appearance of industries devoted to transforming the goods that arrived there, and the setting-up of markets in order to supply the inhabitants of its area of influence.

The final consolidation of the industrialization process required the creation of a transport infrastructure that would link Baltimore with the large production and consumer centres of the inland areas of the United States. Around 1820, a wide, continuous transport route was built to link the city with the valley of the River Ohio, and a big project aimed at adapting rivers and canals completed the efficiency of the transport system bringing into the network New York and New Orleans which became the fastest-growing city in the United States during the 1820s. These advances, together with the construction of an almost 400 mile-long railway between Ohio and Baltimore meant that the city moved on from the stage of commercial interchange to that of industrialization.

After the Second World War, the strong competition of Norfolk, the high level of obsolescence of many installations, the deterioration of the environment and another series of factors linked to the above led to a situation of crisis and recession.

In 1956, an organization called the Maryland Port Authority, later to be reorganized and transformed into the Maryland Port Administration, was created in order to give a fresh boost to the port.

Also during the 1950s various kinds of strategies were set up with the aim of injecting life into the city centre which had clearly fallen into decadence. For more than 20 years, a series of uninterrupted measures have turned the Inner Harbour, which is the heart of Baltimore's dockland, into a privileged area that is greatly sought after for offices, shops, recreational activities, etc., and in this way it has been able to break away from being just a dirty strip along the seafloor.

The port and the city

The Port of Baltimore is the city's most important source of economy with more than 80,000 workers being directly employed in the activities carried out there. Furthermore, the port generates nearly 10% of the gross product of the state of Maryland, and the total amount paid in local and state taxes by the activities based in the dockland area comes to over 300 million dollars. Covering a surface area of 2,500 ha. the port represents approximately 12% of the overall surface of the city. Almost 70% of this area, in other words around 1,700 ha., is devoted to industry; approximately 570 ha. are devoted to residential zones and commerce, whilst about 80 ha. are taken up by parkland.

As regards maritime activity, it must be pointed out that this is one of the biggest ports in the world in which over 4,000 ships a year dock, bringing with them a total cargo close on 37 million tons.

The transport system that provides access to the port installations is very sophisticated and is made up of two main railway lines, «CSX Railroad» and «Corail» which, jointly, deploy a network of 1,100 miles in the state of Maryland and more than 30,000 miles in the whole of the United States. Moreover, there is a complete system of interstate motorways, regional roads and local streets which make access to the port very easy.

The industrial activity linked to the port is very varied, although some of the more important industries may be described as depending on the latter.

With regard to commercial activity, due to important renovation processes this is mainly concentrated nowadays in two areas, the Inner Harbour and Fells Point.

The public spaces in the dockland area include the parks which, together, are spread along a 3.1-mile length of waterfront, this being approximately 7% of the total harbour front.

New ideas and changes in attitude. The rebirth of the heart of Baltimore

The situation in which Baltimore found itself in the 1950s, especially in the city centre areas close to the Inner Harbour, was really critical with a high level of deterioration and neglect, a lack of attractions for the population and environmental degradation. There was a general feeling that Baltimore was a city with a great past but with no hope for the future since it had slipped into an irreversible spiral of urban deterioration. However, in 1956, the city's urban planning chief, Arthur McVoy, promised to transform the centre of Baltimore into one of the most pleasant and prosperous urban areas in the world.

The idea of opening up the urban life of Baltimore to the sea gradually caught on among promoters, traders and also among those responsible for local government.

As in the case of other historical examples, the idea here turned out to be the driving-force behind great achievements, the magic that spurred and united the different urban sectors in the search for the common goal of transforming the city.

Today, in view of the summary plan of the works envisaged for Baltimore's dockland area, one may conclude that the exclusive dedication to the city's production value is giving way to a new stage in which the image, the enjoyment of the city on the part of its inhabitants and, all things considered, the value of the city, are taking on an importance which inspires proposals for the future and sets the development wheels in motion.

The renovation of the Inner Harbor and the rebirth of the heart of Baltimore

The pessimism and scepticism which, in the 1950's pervaded wide sectors of the population of Baltimore has gradually turned into a feeling of pride on account of what has been achieved and of confidence in the future, the efficiency and harmony of the work of the various urban sectors have brought about a positive process based on the transformation of the city's shape and on the reconversion of the local economy.

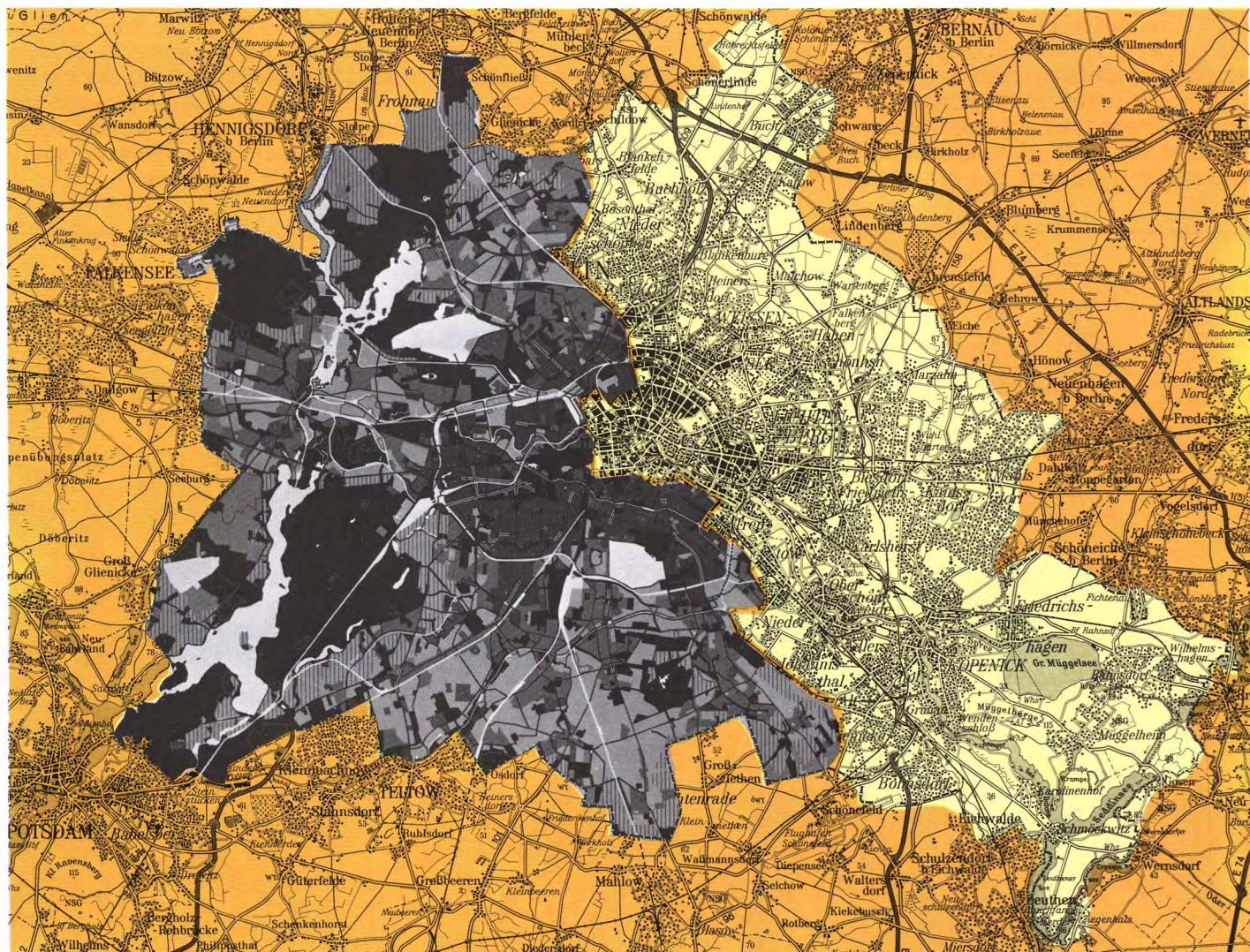
Baltimore's harbour activity decreased at the beginning of the 1980's. However, during these years, there was an unprecedented growth in commercial activities of an urban nature, a growth rate that reached a much higher level than in other United States cities of similar characteristics.

However, the mile and a half of reconverted waterfront represents only 4% of Baltimore's total waterfront. The rest is still today devoted to maritime terminals, wholesale trade and only a small part is set aside for public recreation.

The Baltimore renovation process is therefore unfinished but, after the experience of 20 years of magnificently co-ordinated work, the challenge and future ambitions of this city may be undertaken with optimism, confidence and from the base of the success already achieved.

LAS ALTERNATIVAS EN EL PROCESO DEL PLANEAMIENTO: EL CASO DEL PLAN DE BERLIN

Abel Enguita



LA LOGICA DE LA PARTICIPACION PUBLICA EN EL URBANISMO

El concepto de participación pública en el urbanismo se interpreta, en general como la sustitución de una aceptación pasiva de lo realizado en esta materia —planeamiento, gestión o ejecución indistintamente— por una intervención activa, orientada a la mejor adecuación del urbanismo al interés de la comunidad específicamente representada, e, idealmente, al interés público general.

Pese a los condicionamientos básicos de la eficacia de la participación pública en el urbanismo —entre los más relevantes de la presuposición en las personas involucradas de una vo-

luntad y una capacidad para integrarse en la búsqueda en colaboración solidaria del bien común— ésta se reconoce como fenómeno deseable desde, entre otros, los siguientes puntos de vista⁰.

1. Gran parte del temor y la incertidumbre sobre el impacto negativo del planeamiento urbanístico en la libertad personal y el derecho de propiedad, es consecuencia de malentendidos ocasionados directamente por la falta de intervención del ciudadano en su elaboración, y lleva como consecuencia una reacción negativa, pese a los efectos positivos que pueden resultar de dicho planeamiento.

2. Los ciudadanos están, en general, mucho más familiarizados con las circunstancias específicas de las localidades donde viven que los urbanistas técnicamente competentes, y pueden, en consecuencia, hacer una contribución positiva a la base informativa sobre la que se formulan los planes.

3. Los ciudadanos son, en general, sensibles a las posibilidades prácticas de ejecución de los planes, y pueden, por tanto, contribuir a la formulación tanto de las alternativas viables, como de procedimientos operativos para dicha ejecución, en cada localidad particular.

4. Si el planeamiento ha de ser

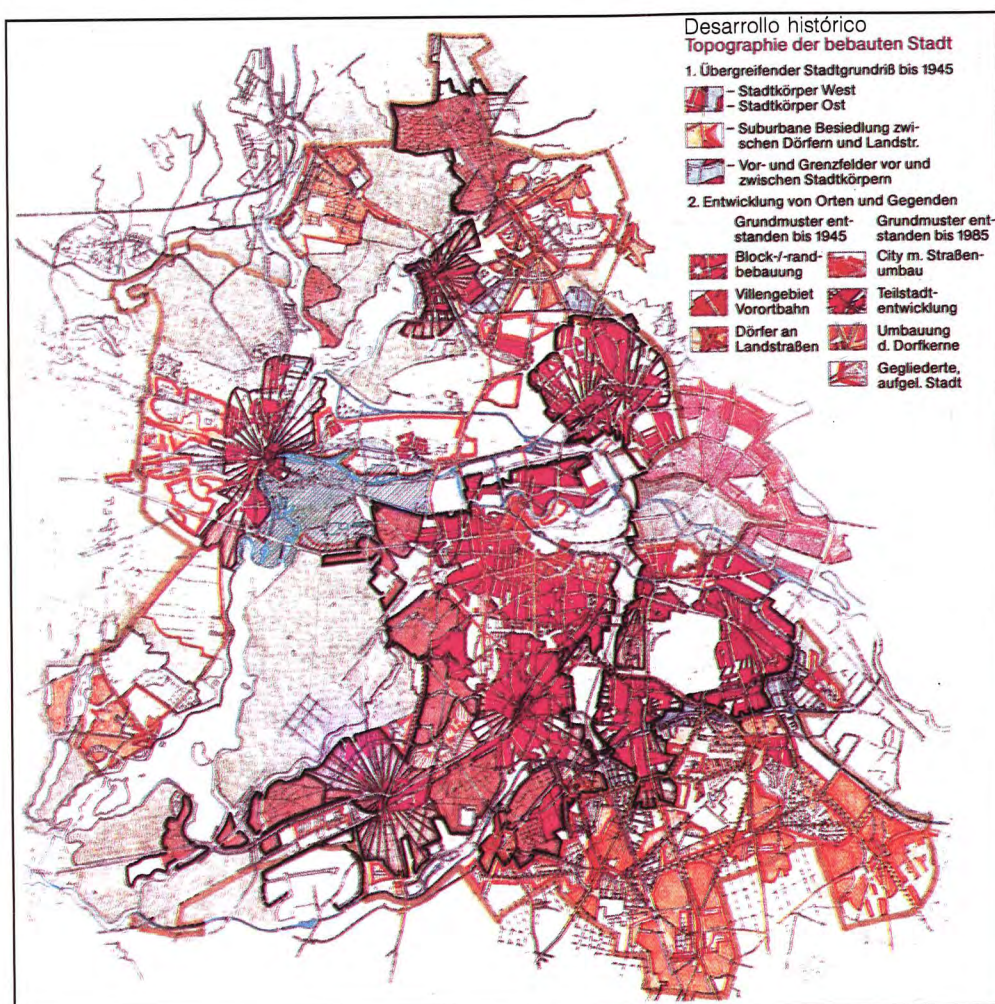
efectivo a largo plazo, debe estar política y públicamente apoyado; la intervención del ciudadano en todas las fases y componentes tiende a aumentar la aceptación política y el respaldo del público.

5. La participación ciudadana en el urbanismo, puede, por otra parte, complementar su orientación original reivindicativa, con la finalidad de ejercer una función crítica, reequilibradora, o contrarrestadora de enfoques excesivamente sesgados en su origen por orientaciones ideológicas, o presenta-

da por el ente de gobierno que ha de ponerla en práctica.

Esta aproximación por fases sucesivas supone el tener que elegir en puntos intermedios del proceso, entre opciones alternativas cuando no radicalmente contrapuestas, que alcanzan un nivel suficiente de concreción y comprensión, cuando se plantean las líneas directoras básicas o propuestas estructurales del planeamiento, momento que viene a coincidir, en nuestro contexto, con la definición del «Avance» del planeamiento.

banística de una ciudad debe hacerse teniendo en cuenta los deseos de sus ciudadanos, si, efectivamente, se cree que los ciudadanos deben participar en el planeamiento del futuro de su ciudad, las posibilidades de elección entre las opciones básicas o «alternativas» identificadas, han de serles especificadas, incluyendo la explicación, la evaluación de los efectos correspondientes, y de manera que tanto el contenido, como los efectos derivados, hayan sido suficientemente entendidos por la mayoría.



dos pretenciosamente como técnicamente indiscutibles.

LAS ALTERNATIVAS COMO REQUISITO INDISPENSABLE PARA LA PARTICIPACION

El trabajo de elaboración del planeamiento es, en esencia, un proceso de aproximación, en fase sucesivas, a una propuesta de ordenación final, asumi-

Cada una de dichas opciones implica consecuencia desiguales: incide de manera diferente en la morfología de la ciudad, demanda mayores o menores inversiones infraestructurales, mejora o empobrece la calidad ambiental respecto de la situación de partida, afecta desigualmente a sus habitantes, beneficiando más a unos que a otros, y determina, en suma, unos costes y unos beneficios económicos y sociales globales específicos.

Es obvio, por tanto, que, si efectivamente se cree que la ordenación ur-

La transcendencia de esta cuestión, supone, a mi juicio, la necesidad de valorar preferentemente las fases intermedias de consulta pública sobre el planeamiento en elaboración. Y, en particular, aquellas en que se abre la posibilidad de que el ciudadano, o las organizaciones intermedias, sugieran o propongan otras opciones, más que aquellas otras en que ya sólo cabe «alegar» o «recurrir».

La evidente contrapartida de aceptar con rigurosidad este enfoque es el mayor alargamiento, coste y compleji-

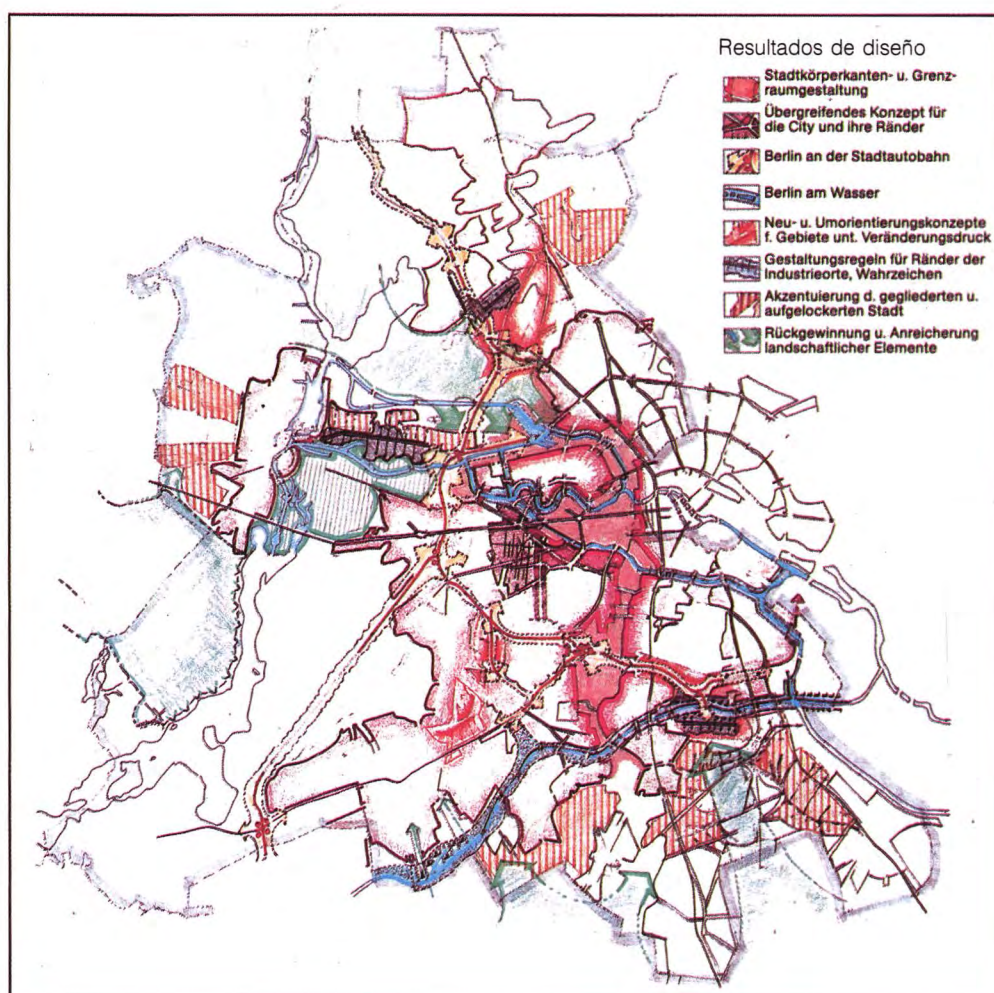
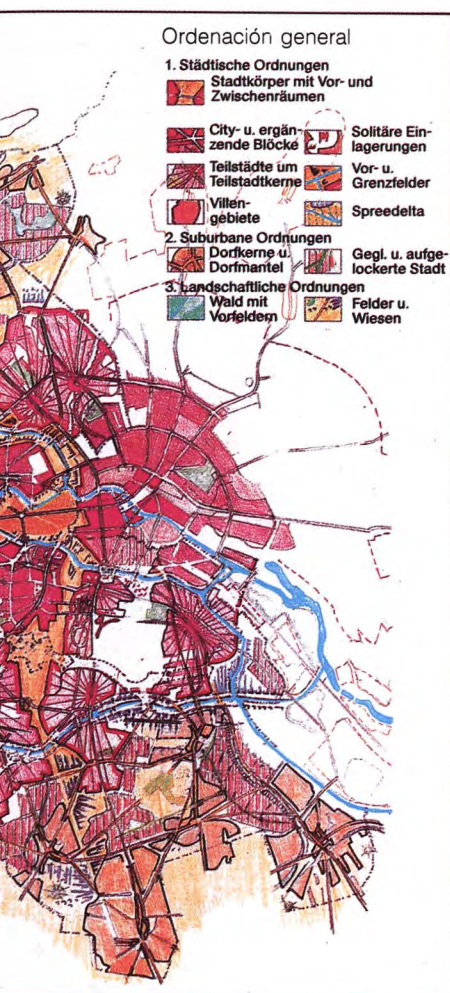
dad del proceso planificador. Pero si entendemos el plan como un marco de referencia (de vigencia indefinida, según la vigente Ley del Suelo) para la actividad urbanística, no «pétreo», sino sujeto a modificaciones en aras del mantenimiento de su utilidad efectiva, lo que resulta primordial es asegurar el más amplio consenso ciudadano sobre sus características esenciales, con la conciencia de que estos serán los elementos que incidan no sólo en la ciudad que ellos van a vivir, sino también en la

adquirido el suficiente grado de desarrollo que permita formular los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento»¹. Es decir, cuando se hayan definido sus propuestas fundamentales que, por serlo, deberían poderse sintetizar y exponer fácilmente.

Con ser ya un paso importante, si bien sólo ocasionalmente dado, pues un número relevante de los documentos de planeamiento elaborados en los últimos años se ha caracterizado por su carácter críptico —llegándose patológicamente a considerar la «incom-

len alternativas es implantable y la vía queda únicamente abierta, en el mejor de los casos, para aquellas organizaciones intermedias que pueden disponer del necesario asesoramiento de expertos.

Es a los planificadores a quienes corresponde identificar y explicar al público los distintos caminos posibles a elegir y sus consecuencias en cada encrucijada, para que éste, con plena conciencia del contenido y las implicaciones de las distintas posibilidades, pueda elegir con conocimiento de causa.



que habrán de habitar próximas generaciones.

EL MARCO LEGISLATIVO Y LA EXPERIENCIA ACUMULADA EN ESPAÑA

La vigente Ley del Suelo abre una primera oportunidad a la participación pública en el proceso de elaboración del planeamiento «en el momento en que los trabajos de elaboración hayan

previsibilidad» de los mismos para el *profesional* medio, como muestra y resultado de sofisticadas técnicas planificadoras, sólo dominadas por una reducida élite ilustrada— no basta para que el ciudadano intervenga en una cuestión fundamental: la elección entre opciones alternativas para esas propuestas fundamentales.

Obviamente, si ya ha sido difícil que los ciudadanos comprendan el contenido de las líneas básicas o propuestas fundamentales de los planeamientos, el esperar que ellos mismos formu-

Este procedimiento, sin embargo, rara vez se ha seguido en los planeamientos realizados en esta década. Incluso en aquellos casos, tomados por muchos como modélicos, como ha sido el del Plan General de Madrid —en que justo es reconocer se hizo un importante esfuerzo en otros aspectos del proceso de participación pública—, al ciudadano se le ha presentado a consulta, en la fase de Avance, directamente «la opción de Plan» o «la alternativa de Plan», reduciendo las posibilidades de opinión, para la ma-

yoría, a la observación de detalle, la aceptación resignada o, predominantemente, la simple abstención e indiferencia ante el proceso, por su incapacidad de comprensión del mismo.

UN POSIBLE MODELO: LA EXPLICACION DE ALTERNATIVAS SEGUIDA EN LA REVISION DEL PLAN GENERAL DE BERLIN-OESTE

En febrero de 1984 se decidió la realización un nuevo Plan General de Ordenación Urbana para Berlín Oeste (Flächennutzungsplan FNP 84)², presentándose un primer avance de este Plan a la consideración de los expertos correspondientes —portavoces representantes de los organismos públicos competentes— en julio de 1984. Una vez discutido su contenido, se introdujeron en el mismo diversas modificaciones y en abril de 1986 se abrió el proceso de participación ciudadana, con la presentación al público de las soluciones generales de planeamiento suficientemente desarrolladas.

El procedimiento formal de participación pública en el planeamiento se plantea (en Alemania Federal), de acuerdo con la Ley Federal de Construcción y Urbanización (BB au G)*, del modo siguiente:

- Se requiere que los ciudadanos participen en el procedimiento lo antes posible (epígrafe 2a, apartado 2 del BB au G).

- La municipalidad puede determinar de qué modo y durante cuánto tiempo debe tener lugar la participación ciudadana (epígrafe 2a, apartado 3 del BB au G).

- Se permite participar a los representantes de los intereses públicos (acreditados por distintas administraciones, o, en el caso de Berlín, por las distintas secciones del Senado, juntas de los dos distritos, empresas públicas, etc.) (epígrafe 2, apartado 5 del BB au G).

- En cuanto que entran en consideración soluciones distintas, esencialmente diferentes, para la reforma o desarrollo de un área, éstas han de ser expuestas por la municipalidad (epígrafe 2a(2) frase 4 BB au G).

En el marco de una exposición abierta (párrafo 2a, apartado 6 del BB



Diseño de la ciudad de Berlín-Oeste.



au G), se ofrece a la opinión pública la oportunidad de manifestar sus dudas y sus sugerencias. Y teniendo en cuenta estas dudas y/o sugerencias, el Senado define el Plan de Ordenación y lo presenta a continuación a la Cámara de Diputados, para su aprobación.

Para facilitar la comprensión de la nueva propuesta de ordenación (FNP 84) por parte del público, ésta se presentó contrapuesta con el Plan hasta entonces vigente. Pero, además, con este mismo fin de posibilitar efectivamente la participación popular en la propuesta de sugerencias, la exposición del FNP 84 comprendía la presentación de treinta y seis soluciones alternativas para las áreas principales a conformar y a desarrollar.

Dichas alternativas de planeamiento ponían de manifiesto tanto distintas posibilidades para el desarrollo de la ciudad, como para la aplicación específica de aprovechamientos urbanísticos conflictivos en diversos ámbitos espaciales de la ciudad. No limitándose, por tanto, a la exposición de las variantes de aprovechamiento de zonas individualizadas.

La base jurídica para la presentación de alternativas de planeamiento, es la Ley Federal de Construcción y Urbanización, que en su artículo 2a, apartado 2, epígrafe 4, dice textualmente:

«En el caso de que se presenten varias soluciones diferentes entre sí para la reforma o desarrollo de un área, se someterían a la opinión de la comunidad.»

Pero, quizá, el punto crítico y decisivo de ese sistema de instrumentación de la participación pública radique en el «mandamiento (imperativo) de la ponderación medición» correspondiente al 31 (7) BB au G, que obliga a ponderar con equidad los intereses públicos y los privados, contrastando unos y otros.

En el caso analizado, las treinta y seis soluciones alternativas presentadas, concernientes a las áreas más importantes de la ciudad, habrían de ser luego valoradas aplicando básicamente los mismos criterios. Es decir, la presentación, por ejemplo, de la solución 1 para un área de actuación (o alternativa A1) no debería ser objeto de ninguna preferencia por parte de la Administración actuante, respecto de sus alternativas equivalentes 2 ó 3 (o alternativas A2 y A3).

Con el fin de ilustrar el procedimiento seguido para obtener los fines explicados, se han reproducido las soluciones alternativas planteadas —comprendiendo tanto los esquemas

gráficos de ordenación correspondientes, como la traducción literal de las leyendas explicativas incluidas en la publicación facilitada al público durante el trámite de participación— para la ordenación de las siguientes áreas de Berlín Oeste:

1. Sector Central: desde el recodo del Spree hasta el Foro Cultural (Kulturforum).

2. Sector Central: Gleisdreieck a Sachsenendamm.

3. Südgüterbahnhof (planificado Estación de Mercancías del Sur).

4. Autopista Federal 101.

10. Neukölln: Ferrocarril de Mittenwald entre la Gradestrasse y el Buckower Damm.

La localización de estas áreas en la ciudad aparece claramente señalada en el plano general de ordenación —trazado originalmente a escala 1/20000— asimismo reproducido.

Con todo y siendo ejemplar el modelo teórico establecido, su aplicación real en la práctica tampoco alcanza en el caso de Berlín los objetivos posibles. Así en la elaboración del FNP ha falta-

do algo previo a su iniciación, que la Ley preve sólo de forma limitada: la elaboración, presentación y discusión de distintas directrices básicas de desarrollo que son posibles de analizar en forma de escenarios. Por ejemplo, unas directrices propulsoras del desarrollo (de Berlín) como lugar para el comercio y el sector terciario; o para habitar; o para el turismo o la cultura o el reposo en las zonas naturales intersticiales, o como una ciudad con presuposiciones políticas diferentes a las actuales.

Zonas donde se han proyectado soluciones alternativas.



ZONAS CON DISTINTAS ALTERNATIVAS

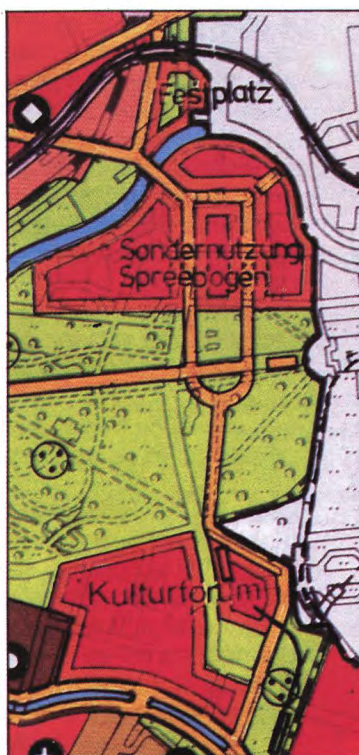
Casco central y su periferia

1. Area central-«Spreebogen» y foro cultural «Kulturforum».
2. Area central-Triángulo de rieles Gleisdreieck Sachsendamm.
3. Estación de ferrocarril Südgüter
4. Autopista Federal 101
5. Colonia Kühler Grund en la Sonnentallee.
6. Espacio para parking
7. Aeropuerto Tempelhof en la periferia sur.
8. Prolongación Neukölln de la autopista federal
9. Antigua zona de negocios en la Ringstrasse en Neukölln.
10. Trayecto de rieles Neukölln Mittenwalder entre Gradestrasse y Buckower Damm.
11. Area ajardinada al sur de la Mohriner Allee
12. Metro Betriebshof Britz
13. Colonia Sandkrug al sur de la Bornholmer Strasse.
14. Area alrededor del polideportivo que se encuentra al norte del Heckerdamm.
15. Charlottenburg norte al sur del Heckerdamm.
16. Sector Huttenstrasse en Moabit
17. Areas alrededor de la esclusa de Charlottenburger.
18. Patio de iglesia Luisenkirchhof en Charlottenburg.

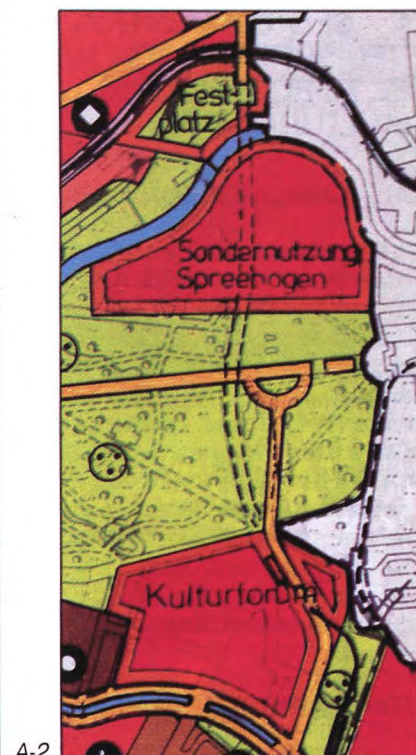
Periferia de la ciudad

19. Zonas al este del parque de recreación Lütbars.
20. Zonas al norte de la pista industrial en Lütbars.
21. Prados Lasszing en Spandau.
22. La colonia Ludwig Heim al sur de Brunsbutterdamm.
23. Zona agrícola en el camino de Cosma en Staaken.
24. Sector al sur del Abfanggrabens en el Weinmeisterhornweg en Spandau.
25. La colonia Bockfelde en el Weinmeisterhornweg en Spandau.
26. Area entre los campos Riesel y Havel en Gatow.
27. Zonas agrícolas al sur del aeropuerto de Gatow.
28. Antiguo depósito Wannsee.
29. FU, centro deportivo Düppel.
30. Domäne Dahlem.
31. Colonia Sonnenschein al norte del cementerio Parkfriedhofs Lichterfelde.
32. Area al sudeste de la Central eléctrica Lichterfelde en el Ostpreussendamm.
33. Zona agrícola en el Tirschenreuter Ring en Marienfelde
34. Zona agrícola en el Nahmitzer Damm al norte del parque recreativo Marienfelde.
35. Zona agrícola en el Schichauweg al sur de Marienfelde.
36. Zona agrícola al pie del Topchiner Weg en Neukölln.

Area 1



A-1



A-2

Area 2



A-1



A-2

1. SECTOR CENTRAL DEL SPREEBOGEN HASTA EL FORO CULTURAL (KULTURFORUM)

A1. COMUNICACION NORTE-SUR

La meta es la reforma urbanística del Spreebogen con el Reichstag y el futuro Museo de Historia Alemana, añadiendo servicios públicos, administraciones y posiblemente viviendas. El área ubicada al norte del Spree, justo entrente del Spreebogen está destinada, sobre todo, a espacios de vivienda, recreación y recuperación de la población Moabitense. Un ámbito ferial ubicado en el Humboldthagen realiza adicionalmente esta área.

Este espacio es objeto de un curso de urbanización.

ITINERARIO DEL TRAZADO

El trazado se dibuja desde Landwehr kanal a través de la Linkstrasse, Bellevuealle y de allí continuando hasta el eje de la Siegessaule al sur de la calle 17 de junio, y se divide luego en una arteria de tránsito principal, que transcurre al este y otra al oeste del monumento Soviético. Estas arterias se unen nuevamente sobre la Fürst Bismark Strasse, en la Moltkebrücke. Bordeando la periferia este de la antigua estación Lehrter, esta calle desemboca en la Heidestrasse.

La calle actualmente destinada a descongestionar la circulación puede ser dirigida hacia el parque.

También en un futuro inmediato, el Zoo tendrá que amortiguar el tráfico entre Kemperplatz y Moltkebrücke, así como las consecuentes intervenciones ecológicas y el ruido y contaminación.

A2. CONEXION NORTE-SUR A TRAVES DE UN TUNEL

En esta alternativa de circulación se destaca una notoria preferencia por albergar el tráfico sobre-nivel.

El trazado va, en su comienzo, desde el Landwehrkanal en el flujo de la Linkstrasse, se desvía luego hacia el Kemperplatz, y desde allí es dirigido hacia el tráfico norte-sur superior (sobre-nivel), en forma de túnel hasta la estación Lehrter y la Heidestrasse.

En el paso a nivel, se bifurca una calle, con dos carriles, en el Kemperplatz, circunvalando, como la variante A, al Spreebogen. Se dirige luego sobre la Moltkebrücke al Alt Moabit. Al norte de

la calle 17 de junio, pierde su carácter de calle principal de nivel superior, de alta circulación, y a partir de ese entonces no figura en el FNP.

El túnel alivia al Zoo de una parte substancial del tránsito que actualmente circula por dicha área. La calle actualmente destinada a descongestionar el tránsito puede ser desviada hacia el parque.

Del Moabit, entre Invalidenstrasse y Moltkebrücke, desaparece como arteria principal de alta circulación a nivel superior.

A causa de la construcción del túnel, así como de las obras resultantes, como bocas de ventilación; se han de efectuar importantes intervenciones en el Jardín Zoológico.

Es difícil acoplar las rampas del túnel al contexto urbanístico planeado, tanto en el ámbito ferial del Lehrter Bahnhof como en el Kemperplatz.

Por su alta capacidad de circulación esta calle supone una barrera en el área del Kulturforum que aísla el área prevista para el centro cinematográfico, entre Postdamer Platz y Kemperplatz.

2. AREA CENTRAL GLEISDREIECK A SACHSENDAMM

A1. CONEXION NORTE-SUR CON ENLACE A NAUMANNSTRASSE; PARKING Y AREAS DEPORTIVAS

Desde la Naumannstrasse la calle norte-sur se desvía hacia el lado este de la estación Lichtenrader y así se dirige hasta Yorckstrasse. La calle se desvía hacia el noreste, hacia la Flottwellstrasse conectando con la Bulowstrasse.

Hasta Landwehrkanal el trazado continúa en el borde oeste de la antigua estación de mercancías Postdamer.

En los espacios así ganados se presentarán zonas de deportes y parking que ofrecerán una conexión directa con los parkings planeados en los terrenos de la antigua estación Anhalter.

Una zona de conexión verde transcurriendo entre Yorkstrasse y Sachsen-damm deberá mejorar la apariencia de Schöneberg con regiones verdes y servirá como protección de las zonas de vivienda lindantes.

Por medio de la extensión de la calle Bulow y su ramificación a la Nord-süd strasse, puede descargarse del tránsito la región al sur del Dennewitzplatz.

La Nord-süd strasse toma, en la zona Gleisdreieck, simultáneamente funciones de apertura.

Desaparece la obra de conexión con la autopista federal (BAB) técnicamente complicada en Sachsen-damm (Túnel).

No existe una conexión directa con la autopista federal BAB con la nord-süd strasse, por eso la Postdamerstrasse está menos congestionada.

No puede esperarse, por prácticamente imposible la creación de un amplio desvío del flujo de tránsito en el área Nord-Neukölln-Krenzberg.

Nueva arteria de elevada circulación superior:

La Martin-Luther-strasse entre la calle principal y J.F. Kennedy Platz.

A2. CONEXION NORTE-SUR CON ENLACE BAB EN EL CRUCE SCHONEBERGER-PARQUES Y AREAS DEPORTIVAS, AREAS DE CONSTRUCCION; COMERCIAL E INDUSTRIAL EN LA ESTACION MERCANTIL POSTDAMER

La conexión norte-sur, ya presentada aparece más fluida que la alternativa, apta para acoger más tránsito.

El trazado se conecta directamente en el lazo de la autopista a la altura del cruce Schöneberg y se desvía a través del túnel sobre el recorrido del tren expreso de la Lichtenrader Bahn, la cual es transferida a la Wannseebahn.

El recorrido atraviesa el área del Gleisdreieck, en línea recta por el borde de la estación mercantil Postdamer, sin conectar con la Bulowstrasse, o sea manteniendo a esta calle como arteria principal de alta circulación superior.

Junto a parques y áreas deportivas, se encuentra al borde oeste del Gleisdreieck, una zona de construcción para empresas esencialmente tranquilas, como por ejemplo, de alta tecnología.

Con esto resulta difícil mejorar considerablemente el abastecimiento de espacios libres.

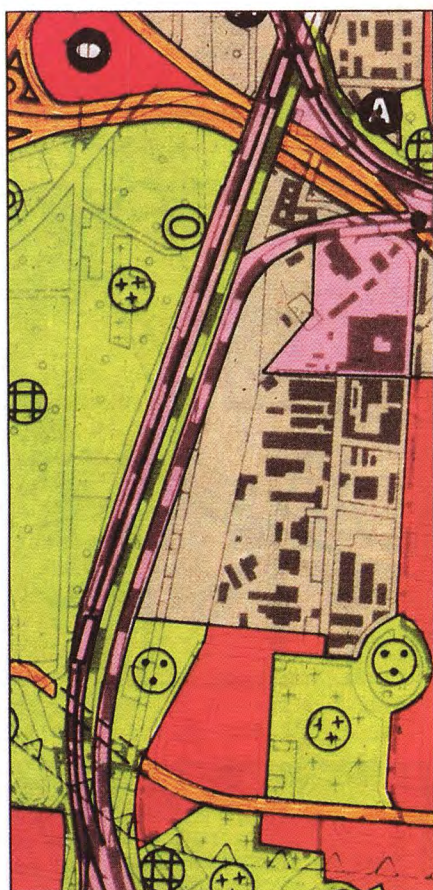
A causa del enlace directo con la BAB (autopista federal) el tráfico es más denso, descargando en cambio la calle principal Postdamer y la Boeck/Katzbachstrasse.

Las siguientes calles pierden su carácter de arterias principales de alto tráfico superior pasando a ser vías principales de alto tráfico regionales:

Calle principal (del Innsbrucker Platz al Kleistpark)

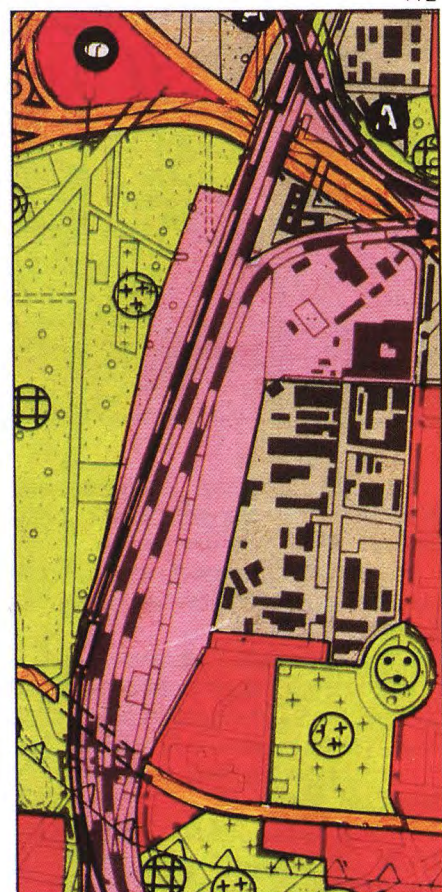
La Postdamer strasse entre la Pa-lasstrasse y Bulowstrasse.

Se efectúan construcciones que in-



A-1

Area 3



A-2

intervienen considerablemente en el aspecto de la ciudad, en el área del borde sur de la «Insel».

3. SUDGUTERBAHNHOF

A1. AREAS FERROVIARIAS

Aquí se presenta la solución que corresponde al acuerdo entre el senado de Berlín y la red federal de ferrocarriles.

A2. REDUCCION DE LAS AREAS FERROVIARIAS EN FAVOR DE ZONAS AJARDINADAS Y ESPACIOS PARA LA CONSTRUCCION DE AREAS COMERCIALES E INDUSTRIALES

El senado pretende modificar el acuerdo en lo concerniente al Schöneberger Südgelände.

La cesión de estas áreas ferroviarias implica nuevos acuerdos con la red federal de ferrocarriles.

La meta de planificación consiste en equilibrar las diferentes necesidades de aprovechamiento, o sea comerciales e industriales, verdes y ferroviarias. Se destinarán al uso deportivo alrededor de tres hectáreas de terrenos baldíos al oeste de la estación.

El espacio incluido en el ámbito de la estación será destinado a zonas verdes y parking; que a su vez se integrarán al Grünzug al norte del Sachsen-dammes.

Al oeste se produce una circunscripción de áreas para la construcción de comercios e industria. La presentación de las áreas de ferrocarriles se limitan a un trazado en el oeste y a la obra de reforma de la red federal de ferrocarriles (reichsbahn) en el Noreste incluyendo las vías de llegada separadas.

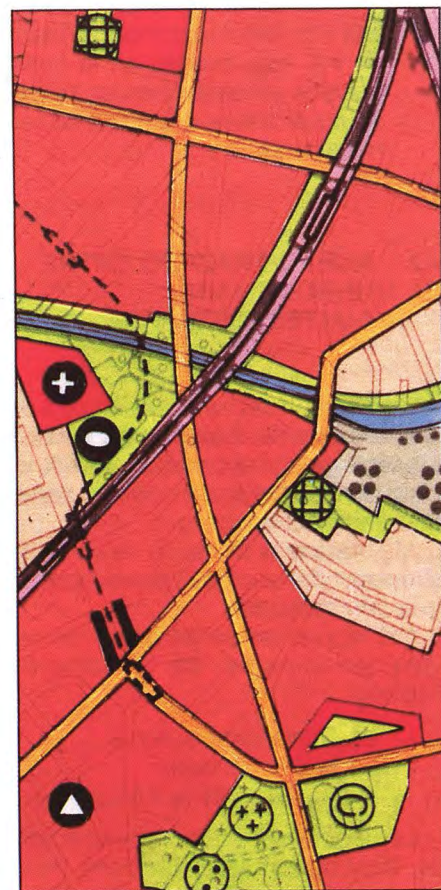
4. AUTOPISTA FEDERAL 101

A1. NO ES UNA CALLE DE CONEXION

La comunicación entre las zonas Lankwitz/Marrienfelde con la autopista federal y el casco interior de la ciudad sigue siendo incómoda.

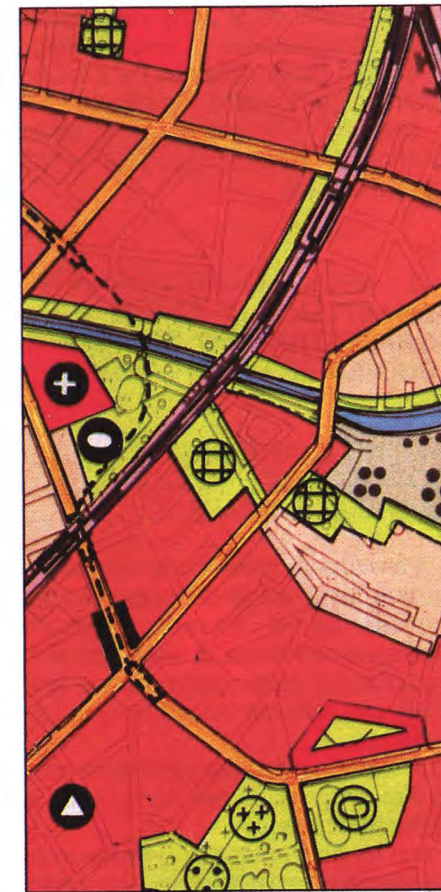
- El tráfico en las calles Leonoren/Siemens, -Halske, y Albercht es muy congestionado.

Congestión en las calles: Crailsheimerstrasse, Alt-Lankwitz y Mühlens-trasse.



A-1

Area 4



A-2

- Las intervenciones mencionadas en A2, que inciden en la construcción presente y en las parcelas de jardinería existentes, no son necesarias.

A2. NUEVO TRAZADO ENTRE EL MUNSTERDAMM Y LA MALTESERSTRASSE

Una comunicación más cómoda de las áreas residenciales en Lankwitz y Marienfelde con el centro Steglitz/Autopista federal y el cruce con la autopista federal Schöneberg.

Mejoras de la situación de vivienda alrededor de las calles Halske-Albrecht y Leonorenstrasse.

Las siguientes calles dejan de ser vías principales de circulación regional:

- La Crailshaimerstrasse.
- La Mühlenstrasse.
- Y parcialmente la Alt-Lankwitz.

Las siguientes calles Albrechtstrasse, Birkbuschstrasse, Siemens Halskestrasse, Leonorenstrasse, Paul Schneiderstrasse de tránsito superior serán convertidas en vías regionales de circulación principal.

División y densificación de las áreas residenciales en la zona Halskestrasse y Borstelstrasse y Langkofelweg.

Surgen inconvenientes para los habitantes de la colina Weinviertel.

División y utilización parcial de las colinas Weinviertel, Einigkeit y Karl Lange-Brücke.

10. NEÜKOLLN-FERROCARRIL DE MITTENWALD ENTRE LA GRADESTRASSE Y EL BUCKOWER DAMM

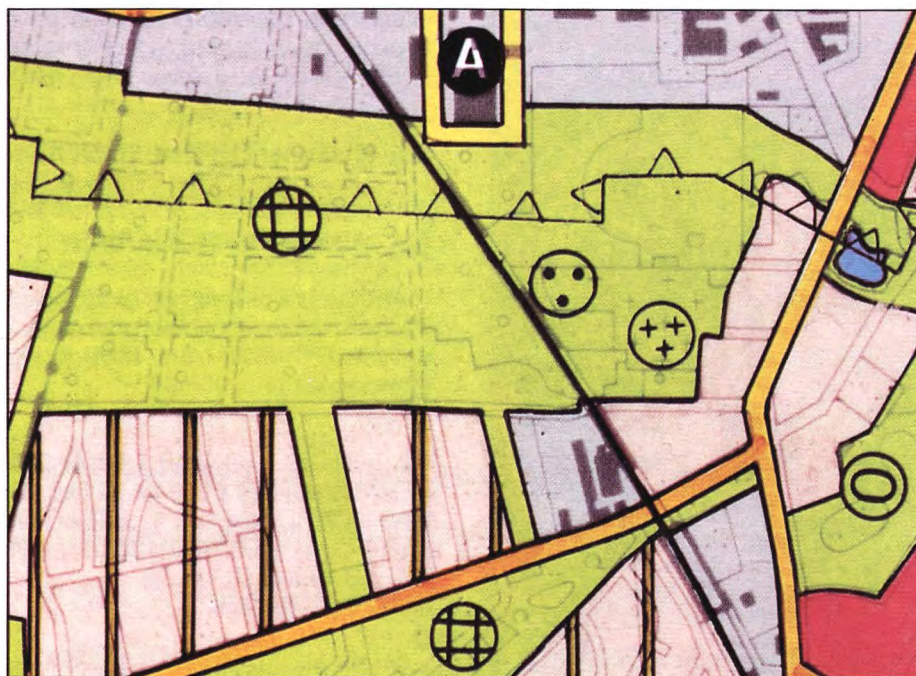
A1. NO EXISTE UNA COMUNICACION DIAGONAL ENTRE LAS CALLES

Permanece abierta una opción para una zona verde de comunicación bordeando el trazado Neukölln-Mittenwalden hasta el Teltowkanal.

Conexión inadecuada entre el área BBR y la rotonda sur de la autopista federal.

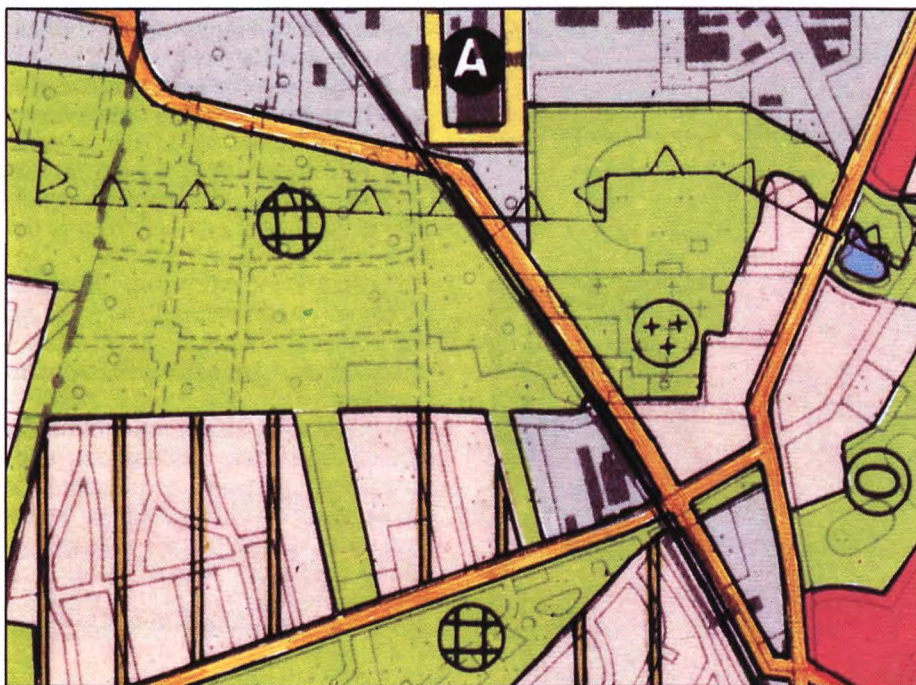
Alta congestión para la Parchimer y la Fulhamer Allee así como para el Tempelhofeweg.

No es necesaria la intervención en las parcelas de jardinería ya existentes.



Area 10

A-1
A-2



A2. COMUNICACION DIAGONAL ENTRE EL FINAL DE LA ROTONDA SUR DE LA AUTOPISTA FEDERAL, GRADDESTRASSE Y LA GUTSCHMIDTSTRASSE

Mejor comunicación del área BBR con la rotonda sur de la autopista federal BAB y descongestión de la Fulhamer y Parchimer Allee con el núcleo del pueblo Alt-Britz así como Blaschkoallee.

Perderán su carácter de vías principales y superiores de circulación las siguientes calles:

La Gradestrasse parcialmente/ Blaschboallee, Tempelhofeweg entre Gradestrasse y Britzerdamm.

Pierden su carácter de vías regionales de alta circulación las siguientes calles:

Fulhamer Allee/ Parchimer Allee.

Incremento del embotellamiento, lo cual conduce a congestión en el eje de la Gutschmidtstrasse y Fritz-Erler-Allee.

Empleo de parcelas de jardinería y áreas de construcción.

Desvío de la conexión evidente entre la Gropiusstadt y el centro de Neukölln.

THE ALTERNATIVES IN THE PARTICIPATION PROCESS OF TOWN PLANNING: THE MODEL EXAMPLE OF THE BERLIN PLAN

THE LOGIC OF PUBLIC PARTICIPATION IN TOWN PLANNING

The concept of public participation with regard to town planning is generally interpreted as the substitution of a passive acceptance of what has been carried out in this field—planning, management or implementation indistinctly—for active involvement, aimed at bringing town planning more into line with the interests of the community that is represented in each particular case and, ideally, with the public interest in general.

Despite the basic conditioners that affect the efficiency of public participation in town planning, this type of participation is recognized as being good policy from the following points of view:

1. The non-involvement in town planning on the part of the citizen leads to fear and uncertainty as regards the negative impact of such activity upon personal freedom and property rights.

2. As they are more familiar than the planner with the areas in which they live, resident citizens are able to provide a positive contribution to the information base for the drafting of the plans.

3. In general, citizens are aware of the practical possibilities of the plans to be carried out, and so they can contribute, in each particular area, to the identification of viable alternatives and operational procedures.

4. Citizen involvement in all the planning process stages results in greater political acceptance and increased public support for the project.

5. Public participation in town planning makes it possible to play a critical role in the procedure, thereby acting as a moderating influence against postures that are biased as a result of ideological viewpoints, or pretentiously put forward as being technically unquestionable.

THE ALTERNATIVES AS AN INDISPENSABLE REQUIREMENT FOR ACTIVE PARTICIPATION

If it is really believed that members of the public should participate in planning the future of their

city, the choice between the basic options or clear «alternatives» must be pointed out to them, and the explanation and appraisal of the corresponding effects must be sufficiently understood by the majority.

The importance of this question brings about, in my opinion, the need to give preference to the intermediate stages of public consultation over the plan being drawn up. And, in particular, those stages which offer the possibility for the citizen, or the intermediate bodies, to suggest or propose other options—apart from those which one can only dispute or appeal against.

In fact, it is up to the planners to identify and explain to the public the different choices that are open to them, and the consequences of these at each stage of their development, in order that the public, with full awareness of the content and implications of the different possibilities, may make its choice from a solid base of knowledge.

However, this procedure is rarely followed in a rigorous manner, the possibilities of forming an opinion being reduced, for most of the citizens, to the observation of detail, resigned acceptance or, most of all, simple abstention or indifference in the face of the planning process, due to their lack of understanding.

A POSSIBLE MODEL TO BE FOLLOWED: THE EXPLANATION OF EQUIVALENT PLANNING ALTERNATIVES USED IN THE REVISION OF THE GENERAL PLAN FOR WEST BERLIN. (FLÄCHENNUTZUNGSPLAN-FNP 84)

In February 1984, it was decided to carry out a new General Urban Development Plan for West Berlin (FNP 84), and a first draft of this Plan was put forward to be considered by the relevant experts. In April 1986, the process of citizen participation was opened when the overall planning solutions, by now sufficiently developed, were put before the public.

In order to make it easier for the public to understand the new development proposal (FNP 84), the latter was presented in contrast to the Plan previously in force. Moreover, and with the same purpose of making it really possible for the public to participate in the proposals, the presentation of FNP 84 included thirty six alternative solutions for the main areas to be shaped out and developed. These planning alternatives opened up both the different possibilities regarding the development of the city and the specific application of conflictive urban development schemes in various areas of the city. Therefore, it was not simply confined to the presentation of development variants for individualized areas.

In order to illustrate the procedure that was followed with a view to achieving the aforementioned aims, the alternative solutions put forward for the development of the following areas of West Berlin have been reproduced:

1. Central Sector—from the bend of the Spree to the Cultural Forum (Kulturforum).
2. Central Sector-Gleisdreieck to Sachsenendamm.
3. Südgüterbahnhof-(planning of southern goods station).
4. Federal Motorway 101.
10. Neukölln-Mittenwald railway between the Gradestrasse and Buckower Damm.

All things considered, and although the theoretical model is exemplary, its actual application in the case of Berlin does not, in practice, attain the possible objectives. Thus, as regards the drawing-up of the FNP, something previous to the initiation, that the Law provides for only in a limited way, is missing. The drawing-up, presentation and discussion of different basic development guidelines that may be analysed by means of «sceneries».

ABEL ENGUITA
Arquitecto Profesor titular
de Urbanística de la ETSAM.

Notas:

⁰ Ver William R. Lassey «Planning in rural environments», 1977. McGraw-Hill Inc.

¹ Art. 125.1 del Reglamento de Planeamiento.

² Esta decisión corresponde al Senador res-

ponsable del desarrollo urbano y la protección del medio ambiente.

Beteiligungsverfahren nach dem Bundesbaugesetz.

Fuentes:

Planos reproducidos del Vorgezogene Bürgerbeteiligung Flächennutzungsplan FNP 84. Senat Für Stadtentwicklung und umweltschutz. Berlin.

EL PLAN ESPECIAL DEL CASCO MEDIEVAL DE VITORIA

Juan Adrián Bueno

Se presenta el Plan especial del Casco Urbano Medieval redactado por un equipo dirigido por Juan Adrián Bueno Agero y que fue presentado por el Consejo Superior de Arquitectos al Premio para la mejora de la calidad de los asentamientos humanos convocado por la Unión Internacional de Arquitectos.

La necesidad de una política de acciones decididas y ordenadas, en defensa del patrimonio edificado se hace evidente en Vitoria a principios de los setenta, cuando el proceso de sustitución en el Ensanche del siglo XIX adquiere proporciones alarmantes y la degradación progresiva del sector medieval comienza a producir el abandono poblacional, amenazando seriamente su supervivencia.

Ante esta situación, comienza a manifestarse la preocupación de los sectores sociales más próximos al fenómeno y del propio Ayuntamiento, y aparecen las primeras manifestaciones y tomas de posición ante el problema en forma de conferencias, estudios urbanísticos, etc., que constituyen el origen de una nueva actitud ante el modo de construir la ciudad.

La formación del Plan Especial de Rehabilitación Integrada del Casco Medieval, y la indudable eficacia y rápida expansión del hecho rehabilitador, en Vitoria no hubiera sido posible sin el concurso de una serie de factores que se agrupan en nuestra ciudad en el último decenio, sin los cuales no se hubieran logrado los notables resultados alcanzados y entre los que cabe destacar los siguientes:

- La recuperación de la cultura urbanística de la población que ha producido en la historia una serie de «piezas urbanas» tan notables como el primer ensanche de Olaguibel y los trazados románticos de Parques y Jardines.

- La especial sensibilización del Ayuntamiento ante el proceso de destrucción del patrimonio edificado, reseñada en el párrafo anterior, que ha sabido establecer una política de rehabilitación que supere el concepto clásico monumentalista asumiendo el papel de impulsor de una estrategia de recuperación urbana global, abarcando tanto al sustrato edificado como el tejido humano que lo habita.

- La existencia de un colectivo de moradores, que ha constituido a través de su Asociación un grupo dinámico en defensa de su barrio ejerciendo activamente las acciones de crítica y sugerencia que han permitido la adecuada decantación de las propuestas del Plan.

- Finalmente, de la existencia de un marco institucional y de una legislación propia que ha permitido disponer oportunamente de los mecanismos de financiación necesarios, sin lo que hubieran resultado estériles todos los esfuerzos rehabilitadores.

ANTECEDENTES

Con anterioridad a la redacción del Plan Especial se realizan una serie de estudios que merecen mención especial ya que sirven de banco de datos, fundamental para la elaboración de la información urbanística:

- 1974. Catálogo del Casco Medieval y del Ensanche del siglo XIX. J. Lafuente, arquitecto.
- 1976. Estudios socio-económicos del Casco Histórico. V. Gago, ingeniero y C. Lacalle, economista.

- 1978. Normas complementarias de Planeamiento del Casco Medieval y del ensanche. J. Lafuente, arquitecto.

- 1980. Estudio previo de rehabilitación integrado 1. (EPRI-1). E. Tabuenca y J. A. Bueno, arquitectos.

- 1981. Estudio previo de rehabilitación integrada 2. (EPRI-2) E. Tabuenca y J. A. Bueno, arquitectos.

- 1983. Estudios urbanísticos de cuatro manzanas edificadas del casco medieval. F. Ruiz de Ocenda, A. Yeregui, E. Marimon, J. Erbina, arquitectos directores.

- 1984. Estudio del comercio del Casco Medieval. M. Ferrer, M. de Oza y R. Precado, profesores.

Además de los estudios anteriores, han tenido decisiva influencia en la posibilidad de redacción y aprobación del Plan Especial del Casco Medieval los siguientes acontecimientos:

- La constitución del Departamento de Centro Histórico en 1982, que ha permitido contar con un interlocutor cualificado con conocimiento de la problemática de gestión del proceso de rehabilitación y ha supuesto el motor de animación y coordinación de las actuaciones privadas y públicas en la recuperación urbana del área.

- La promulgación del Decreto de Financiación del Gobierno Vasco en diciembre de 1983 que ha supuesto la columna vertebral económica, soporte de cualquier acción rehabilitadora.

- La aprobación por parte de la Diputación Foral de Alava de un Plan de renovación total de infraestructuras con una inversión total de mil millones de pesetas.

- Y, finalmente, la formación simultánea del Plan General de Ordenación Urbana, cuyo Avance fue aprobado en abril de 1984, ha propiciado la confrontación de los criterios de Ordenación del área entre los equipos redactores de ambos Planes, depurando al máximo la interrelación entre ambos documentos, modificando la primitiva idea del Plan General de Ordenación Urbana de regulación de la Edificación mediante un mecanismo de asignación unitaria de volumen por otro más específico de definición volumétrica pormenorizada más acorde con las características de la zona, y favoreciendo el ajuste de las determinaciones que definen la articulación del Plan Especial en el Contexto del Plan General de Ordenación Urbana que fue aprobado definitivamente en junio de 1986.

TRAMITACION DEL PLAN ESPECIAL

1982. Noviembre. Encargo del Plan Especial.
1983. Diciembre. Presentación de la Información Urbanística.

1984. Enero. Formación del nuevo equipo redactor.

1984. Julio. Entrega del Avance del Plan Especial.

1985. Marzo. Aprobación del Avance del Plan por el Excmo. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz con la introducción de las correcciones pertinentes.

1985. Octubre. Entrega del Plan Especial de Rehabilitación Integrada del Casco Medieval.

1986. Octubre. Aprobación por el Excmo. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz del Plan Especial.

CRITERIOS BASICOS DE REHABILITACION

Denominamos criterios básicos de rehabilitación a las pautas generales en base a las cuales se deberán establecer los principales objetivos, en relación con los diferentes temas que se planteen, los que se van a dirigir las acciones encaminadas a conseguir la rehabilitación integrada del área urbana correspondiente al casco antiguo. Vendrían a constituir los puntos de apoyatura de la filosofía que va a presidir toda la acción posterior. Dichos criterios básicos afectan a aspectos de órdenes diferentes de la realidad y son los siguientes:

- Preservar los valores históricos y morfológicos.
- Elevar la calidad de vida de los habitantes.
- Garantizar la permanencia de la población.
- Revitalizar las diversas actividades urbanas.
- Potenciar la instalación de nuevas actividades económicas.
- Favorecer la progresiva elevación del espectro social en la zona.
- Conseguir la viabilidad económica de las actuaciones de rehabilitación, estableciendo los sistemas de actuación que garanticen la necesaria participación de la acción privada en el proceso.

ANALISIS, OBJETIVOS Y SOLUCIONES DE LAS PRINCIPALES AREAS TEMATICAS

A partir de los criterios básicos se ha establecido una metodología de trabajo que permite una aproximación independiente a los principales temas de análisis. Para ello se han diferenciado ocho áreas temáticas definidas de forma que aún no constituyendo un sistema lineal permitan abordar desde los aspectos más significativos toda la problemática planteada.

A) SISTEMA DE ORGANIZACION EDIFICATORIA

Análisis

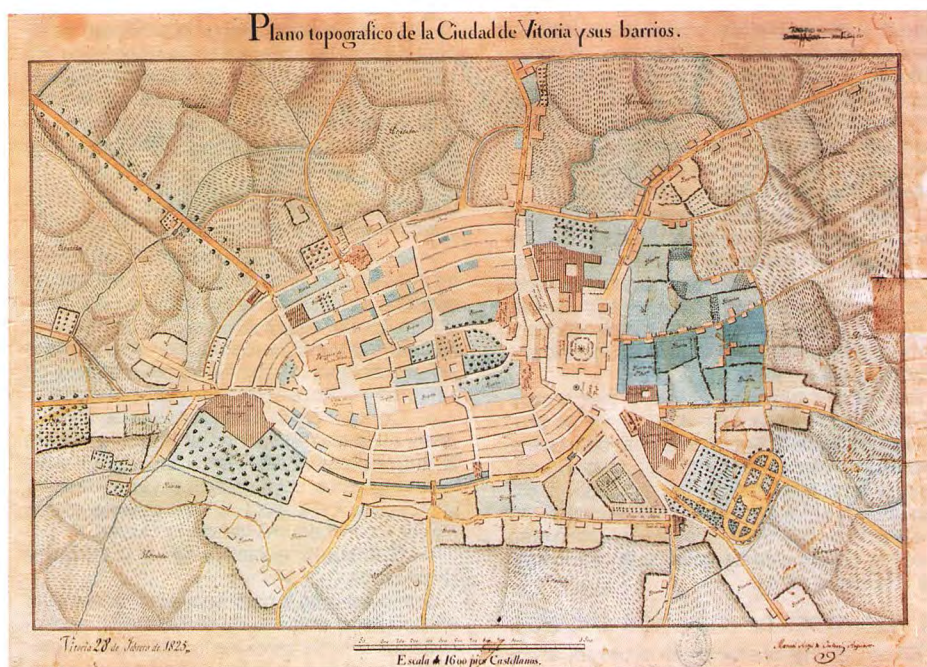
El casco medieval se estructura según un esquema organizativo lineal formado por islas edificadas alargadas y estrechas de características parecidas. No obstante, dentro de esta sistemática general pueden detectarse claramente diferencias de composición entre grupos de manzanas que resultan de aplicar una misma idea de organización en zonas de condiciones topográficas y tipologías diferentes.

El tipo de edificación predominante es el que corresponde a la sistematización residencial entre medianeras, según modelo gótico, sobre un lote en profundidad con frente estrecho a la calle y trasera de caño o espacio interior de la manzana.

Objetivos

- Mantenimiento de las características generales de la trama y de las alineaciones exteriores de la edificación, aceptando, sin embargo, los reajustes aconsejables en las zonas no consolidadas por la edificación o cuando ésta sea inadecuada.

- Mantenimiento de las formas de constitución de los diferentes tipos de manzana y de las tipologías que la componen, resolviendo los puntos singulares y aceptando un cierto grado



Plano de Vitoria, 1825.

Foto aérea del casco medieval de Vitoria.



Caño de Manzana

Calle Zapatería

Cantón de la Soledad



de agrupación de las tipologías edificatorias, que permitan mejorar las condiciones de habitabilidad de las viviendas.

- Establecimiento de las alineaciones interiores a los caños de manzana, para conseguir una distancia mínima que asegure la adecuada ventilación y salubridad de las piezas interiores de las viviendas; y de los fondos máximos edificables en todos los casos que deslinden claramente los límites de la edificación y la titularidad de las propiedades.

- Establecimiento de las alturas máximas de la edificación y de sus características volumétricas y formales de acuerdo con las constantes históricas de la arquitectura existente.

Ordenación

Las alineaciones exteriores de las manzanas son las existentes en la actualidad.

En relación con las alineaciones interiores se han definido, en las denominadas manzanas interiores, unos ejes coincidentes con los ejes actuales de los caños que determinan unos corredores alargados de dos metros de anchura. De esta forma mediante la acción rehabilitadora de cualquiera de los elementos enfrentados en una manzana se conseguiría una anchura mínima transitoria de tres metros, que pasaría a cuatro metros en el caso de doble acción rehabilitadora.

La altura de la edificación queda fijada en cuatro plantas en aquellas actuaciones sin recuperación de la edificación existente. En los demás casos se fijan máximos y mínimos en función de aquélla.

Las condiciones de parcelación en las actuaciones de rehabilitación con recuperación de la edificación serán las existentes admitiéndose, sin embargo, agrupaciones de hasta tres lotes con una longitud máxima de fachada de catorce metros. En las actuaciones de rehabilitación sin recuperación podrán ser las existentes siempre que se repita básicamente el tipo edificado no pudiendo exceder de siete metros de fachada en caso de modificación del tipo.

B) SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

Análisis

Además de las calles y cantones, el sistema de espacios libres está constituido por una serie de espacios de diferente entidad, características, y significación urbana, distribuidos sobre todo en las zonas Sur, Norte y parte Superior de la Colina. Se trata de espacios de elevado valor morfológico y ambiental que constituyen la imagen más reconocible de la ciudad. Desde el punto de vista de estructuración espacial es importante señalar la concentración de los principales espacios libres en el sur, en el norte y en la parte superior, situados todos ellos en una sucesión secuencial, en la cual queda patente la insuficiencia formalizadora de los elementos de la parte superior.

Objetivos

- Mantenimiento de las condiciones morfológicas generales admitiendo modificaciones para conseguir una adecuada formalización de los mismos y una mayor integración en el marco histórico en el que se encuentran.

- Mejora de las condiciones generales de utilización del sistema de espacios mediante el adecuado diseño de sus elementos, que garanticen la funcionalidad de los mismos, de acuerdo con las nuevas utilizaciones que se planteen.

- Tratamiento integrado de los espacios públicos de la parte superior que constituya el esquema básico de reorganización de esta zona desprovista actualmente de la coherencia estructural necesaria.

- Ampliación dentro de lo posible del Sistema de Espacios Libres en intervenciones rehabilitadoras que permitan la reducción del déficit existente.

Ordenación

El sistema de Espacios Libres de Esparcimiento estará compuesto por los espacios libres públicos de esparcimiento actuales más los espacios libres privados o semiprivados incorporados, más los espacios libres públicos que, no formando parte en la actualidad del subsistema de espacios libres públicos de esparcimiento, pasen en el futuro a formar parte del mismo previa transformación de sus características actuales.

El plan propone acciones concretas principalmente, en la zona Norte y Sur y en la parte superior en cumplimiento de los objetivos propuestos.

C) LA RED VIARIA Y SISTEMA DE TRANSPORTE

Análisis

La red viaria viene condicionada por las características generales de la trama medieval, compuesta por calles estrechas longitudinales de trazado Norte-Sur confluyentes en el extremo norte, y cantones transversales de fuerte pendiente en la vertiente Oeste, inaptos para el tráfico rodado y pendiente más suave en la vertiente Este. A efectos del sistema de tráfico general de la ciudad, el casco se comporta como una «isla» rodeada por las vías de enlace entre los diversos sectores de la ciudad que forman un anillo a su alrededor. La previsión de plazas de aparcamiento en la zona es muy reducida no existiendo la posibilidad de ampliación de la misma en superficie.

Funcionalmente las calles aseguran el tráfico rodado y los cantones, el flujo peatonal, permitiendo no obstante los cantones de la vertiente oriental una cierta intensidad de tráfico rodado de enlace. Las plazas de aparcamiento en superficie son prácticamente inexistentes en la red interior, y se concentran en su exterior en las calles de borde, en una cuantía muy reducida en proporción a las necesidades actuales y sobre todo futuras del área. Las características generales de la red interior de vías de gran angostura ocasionan grandes dificultades en las operaciones de abastecimiento necesarias para la revitalización.

Objetivos

- Reducción de la demanda del tráfico rodado en la zona, eliminando el enlace a través de la misma entre áreas urbanas exteriores interrumpiendo la continuidad de los itinerarios, y destinando la totalidad de la red exclusivamente al abastecimiento interno, utilizando para funciones de enlace únicamente el anillo externo.

- Garantía de la accesibilidad y del abastecimiento de las actividades, residencial, comercial y en general de todas las actividades previstas en el casco de forma suficiente, convenientemente reglamentada para conseguir la mayor eficacia y disminuir las perturbaciones al mínimo.

- Establecimiento de las actividades de nueva implantación, que tienen por objeto el aprovechamiento más racional de las edificaciones existentes y los efectos de revitalización perseguidos, en las localizaciones más convenientes en relación con los grados de accesibilidad y los efectos de concentración previsibles.

- Previsión de la dotación de aparcamientos más elementales para las necesidades derivadas de las nuevas actividades incorporadas, inmediatas a su emplazamiento o en su proximidad, en la medida que ello resulte posible.

Ordenación

La solución propuesta se basa en la idea de que la zona histórica debe ser dominio del peatón, máxime si se pretende su revitalización en el desarrollo de las actividades comerciales y de servicios, pero que simultáneamente debe

permitir una accesibilidad suficiente del vehículo para su abastecimiento y para su servicio de las actividades dotacionales, sin olvidar las necesidades propias de la actividad residencial. El modelo propuesto se desdobra en los esquemas de flujo rodado y peatonal que se superponen en el espacio, de acuerdo a las necesidades planteadas y según sus posibilidades de utilización.

El esquema del tráfico rodado está basado en el establecimiento de un Anillo Perimetral de circulación de enlace con el sistema viario general de la ciudad y otro anillo Interior en la Parte Alta, que recibe acceso y obtiene salida desde el primero a través de tres vías de conexión, donde se sitúa el único aparcamiento (subterráneo) que se prevee dentro del área.

Respecto al tránsito peatonal si bien puede utilizarse a través de todo el conjunto, se propone reforzar los itinerarios peatonales mediante el establecimiento de zonas de prioridad peatonal (y en algunos casos de exclusividad), estructuradas estratégicamente de acuerdo con el Sistema de Espacios libres de esparcimiento y con la distribución de actividades y usos de las diferentes zonas.

D) LAS REDES DE SERVICIOS URBANOS

En un Plan Rehabilitación reviste especial importancia además del aspecto fundamental de la recuperación de las edificaciones, la renovación de las redes de infraestructura que por su antigüedad suelen presentar condiciones graves de deficiencia y deterioro.

En este caso la oportuna previsión municipal de formación de un proyecto de infraestructuras del área hace que las circunstancias sean prácticamente las inversas, puesto que no solamente se halla redactado el Plan de renovación de infraestructura sino que incluso se han realizado los trabajos correspondientes a las primeras fases del mismo. Aspecto éste que resulta determinante a la hora de plantearse las actuaciones y estrategias del Plan Especial de Rehabilitación.

E) DISTRIBUCION E INTENSIDAD DE LOS USOS

Análisis

La distribución de usos presenta dos características fundamentales: su gran especialización (predominancia de la actividad residencial) y la infrautilización generalizada del conjunto edificado. Los locales de negocio de la planta baja están ocupados por actividades comerciales dinámicas en un porcentaje muy reducido. Otra característica de la zona es la irrelevancia del resto del sector de servicios. En el sector productivo cabe señalar la existencia de determinados talleres, cuyas ubicaciones no siempre son las más oportunas.

Objetivos

- Reforzamiento de la actividad comercial favoreciendo la implantación de un tipo de comercio especializado superando y completando el comercio de primera necesidad existente que resulte adecuado a las actitudes especiales de la ciudad histórica, mediante el establecimiento de las estrategias oportunas.

- Favorecer la implantación de una proporción adecuada al resto del sector de servicios y actividades profesionales, hosteleras, etc. en la zona, teniendo en cuenta los efectos negativos que pudieran producirse por una terciarización excesiva del área y las necesidades de aparcamientos, etc., que generan.

- Mantenimiento dentro de lo posible y de los márgenes de tolerancia aceptables de las actividades productivas existentes permitiendo el desarrollo de las mismas en condiciones de intensidad, distanciamiento, etc., que no resulten nocivas ni molestas y sean compatibles con las actividades prioritarias.

- Consideración de la posibilidad de la construcción de aparcamientos en edificios, zonas y circunstancias que por sus condiciones particulares de accesibilidad y por las características de los edificios en que se ubiquen resulten aconsejables y no lesionen gravemente objetivos prioritarios.

Ordenación: asignación de usos y localización de actividades

- Predominancia de la actividad residencial en el área, que se materializa en la ocupación genérica en altura de las edificaciones que componen las manzanas, a excepción de las regiones de manzana ocupadas por edificaciones singulares cuyo destino futuro previsto es el de servicios públicos y utilizaciones especiales.

- Concentración de las actividades dotacionales en la parte superior en la que se sitúan la mayor parte de los elementos monumentales y singulares, cuya gestión pública permitirá la recuperación adecuada de los elementos de mayor valor monumental de la ciudad.

- Distribución selectiva de las actividades productivas.

Como estrategia para conseguir una mayor eficacia en el proceso de revitalización económica del área se propone la adopción de medidas de estímulo que tiendan a agrupar determinadas actividades productivas complementarias entre sí en ciertas zonas, favoreciendo la aparición de itinerarios de cierta especialización en la oferta comercial o de servicios, de manera que consiga una atracción mayor de las demandas específicas hacia zonas concentradas. Otro factor que se ha tenido muy presente para la distribución de las actividades en el área ha sido la localización de las actividades de interés actualmente existentes.

F) SISTEMA DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Análisis

Se detecta la insuficiencia generalizada de las dotaciones del área, que se hace especialmente patente en los aspectos educativo, deportivo y cultural, y, en menor grado, en el asistencial y sanitario.

Otro aspecto corresponde a la obsolescencia de ciertas instalaciones y a la escasa adaptación de algunos edificios para las dotaciones que albergan, así como la infrautilización de otros. En el mismo sentido es importante constatar la existencia de determinados servicios en que por sus necesidades de accesibilidad, etc., ocasionan problemas de congestión. Este es el caso del cuartel de la policía.

Finalmente, hay que subrayar la abundancia relativa de edificaciones monumentales o de valor arquitectónico vacías, infrautilizadas o con actividades impropias y en diferentes estados de deterioro, que por sus características reúnen condiciones óptimas para albergar algún tipo de servicio comunitario.

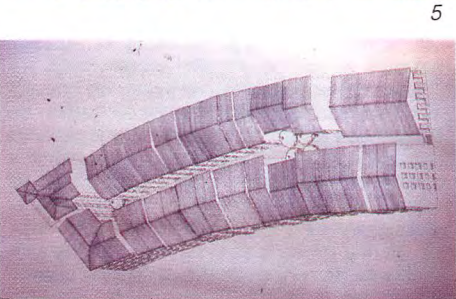
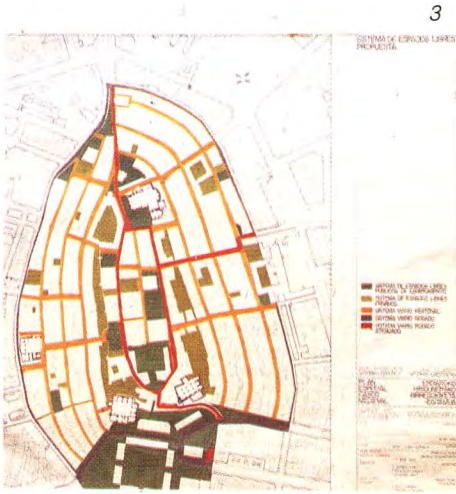
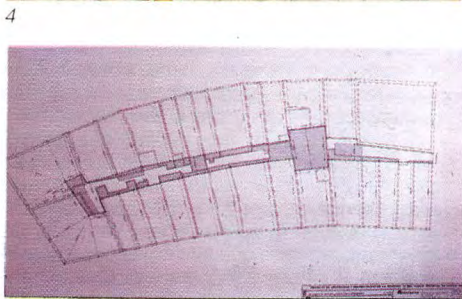
Del conjunto de estas circunstancias y de la distribución especial de los principales contenedores o espacios cualitativamente capacitados para su reutilización como elementos de servicio, se evidencia la posibilidad de realizar una importante actuación de reequipamiento en esta zona que permita resolver: los principales déficits de equipamiento local y redefinir el papel que va a jugar en el futuro el casco histórico en el equipamiento general de la ciudad y que al tiempo pueda resultar un motor de reactivación que colabore eficazmente con el proceso de rehabilitación del conjunto.

Objetivos

- Corrección de los déficits actuales de los diferentes equipamientos públicos de carácter local, y determinación de los estándares adecuados en los diferentes períodos de vigencia



1. Problemática edificadora del casco medieval de Vitoria-Gasteiz.
2. Avance. Catálogo de la Edificación.
3. Avance. Respuesta de espacios libres.
4. Estudio urbanístico manzana «H». Ordenación del caño o podio interior con indicación de las afecciones de la edificación.
5. Estudio previo Manzana «H». Perspectiva.



del Plan, de acuerdo con las previsiones de evolución de la población. Todo ello dentro de las limitaciones impuestas por las condiciones especiales del área.

— Establecimiento de las alternativas de equipamiento general para las distintas edificaciones singulares y espacios públicos que se encuentren en la actualidad inadecuadamente utilizados de acuerdo con las características arquitectónicas o urbanísticas y el valor histórico de los mismos.

— Selección de actividades dotacionales de ámbito general de gran dinamicidad, para conseguir una efectiva reactivación de la zona, que resulten compatibles con las características específicas de funcionalidad y ambientales de la misma.

Ordenación

Respecto al equipamiento de carácter local se mantienen las dotaciones existentes calificándose una serie de edificaciones para corregir las demandas potenciales del área en los diferentes campos: escolar, asistencial (guarderías-residencias) sanitario, socio-cultural y deportivo.

Respecto al equipamiento de carácter general la propuesta se estructura en los siguientes puntos:

— El mantenimiento de la totalidad de las actividades centrales, excepto las que se consideran inadecuadas en sus actuales emplazamientos: el cuartel de la policía nacional y el depósito de abastecimiento de agua.

— La promoción de un conjunto de actividades artísticas y oficios artesanales en la «parte superior» de la ciudad, alrededor de la nueva plaza del extremo sur que pudiera integrar una gama de actividades artísticas: musicales, artes plásticas, artes aplicadas y oficios artesanales.

— Potenciación de la implantación de servicios universitarios en el área aprovechando la existencia de contenedores especialmente aptos para acoger dichos usos. Los servicios que podrán implantarse serán principalmente residencia de estudiantes, seminarios, institutos de investigación, biblioteca, etc., pudiendo incluso llegar a albergar el Vicerrectorado del Campus Alavés.

— Establecimiento de las alternativas de utilización del resto de las edificaciones de carácter singular. Además de las edificaciones analizadas como equipamientos de carácter general o local.

G) ADECUACION DE LAS EDIFICACIONES A LOS DIFERENTES USOS Y CONDICIONES DE HABITABILIDAD

Análisis

En relación con el uso residencial predominante se deduce que los niveles de habitabilidad se encuentran muy por debajo de los admisibles, obedeciendo a causas urbanísticas, de programa y de estado de conservación.

La situación urbanística influye en las distancias entre edificaciones y afecta normalmente a los edificios que componen las manzanas interiores cuyas piezas con luces al caño se ven afectadas por las reducidas dimensiones de las mismas, produciendo deficientes condiciones de ventilación, así como insalubridad de los propios caños debido a su angostura y a la dificultad de la limpieza.

Las viviendas en general presentan: alturas insuficientes preponderantemente en la planta primera y de entrecubierta, servicios sanitarios incompletos (el número de viviendas que disponen únicamente de inodoro y lavabo es del 72 por 100), reducidas dimensiones (el 40 por 100 no alcanza los 60 metros cuadrados), habitaciones interiores sin ventilación, etc.

— El estado de conservación de las edificaciones es muy defectuoso, correspondiendo los deterioros más graves a los elementos de cubrición, elementos estructurales, elementos de

CUADRO I

Categorías base		Clases
GRUPO I	Espacio de valor Histórico-Urbanístico	1. Espacios Históricos de máximo valor
		2. Espacios Históricos de valor relevante
		3. Espacios históricos de valor
GRUPO II	Espacios de valor urbanístico	4. Espacios de valor urbanístico
		5. Espacios adaptables.

CUADRO II

Categorías básicas		Clases de edificaciones
GRUPO I	Edificios de carácter monumental	1. Grandes monumentos
		2. De valor excepcional
		3. De valor especial
GRUPO II	Edificios de valor Histórico-Arquitectónico	4. De gran interés
		5. De interés
		6. Susceptibles de ser adaptados
GRUPO III	Edificios sin valor Histórico-Arquitectónico	7. Sin interés
		8. Inadecuados

cerramiento e instalaciones. Las edificaciones en mal estado alcanzan el 57 por 100 del total y requieren niveles profundos de intervención para su rehabilitación, el 20 por 100 de las edificaciones se encuentran en estado regular y requieren intervenciones ligeras y medias, y solamente el 23 por 100 se encuentran en buen estado, no requiriendo sino las acciones normales de conservación.

Objetivos

— Alcanzar a través de la rehabilitación de las viviendas los niveles mínimos de habitabilidad que han de establecerse en sus aspectos:

- Urbanismo: reapertura de caños.
- De programa: alturas mínimas, ventilación, iluminación, servicios sanitarios y superficies.
- Estado de conservación; establecimiento de los niveles de intervención rehabilitadora que permitan devolver las construcciones a las condiciones de seguridad, protección e higiene necesarias de acuerdo con lo establecido en el Decreto 287/83 del Gobierno Vasco.

— Mantenimiento dentro de lo posible de la capacidad residencial de la zona evitando reducciones en los edificios que no resulten imprescindibles para la obtención de las condiciones mínimas de habitabilidad establecidas o por razones urbanísticas de primer orden.

— Establecimiento de diferentes niveles de exigencia según los casos de recuperación o de sustitución de las edificaciones en el proceso de rehabilitación que permitan obtener una mayor flexibilidad en las intervenciones conservadoras.

— Favorecer la diversificación en la oferta de la vivienda, muy reducida en la actualidad, admitiendo agrupaciones ponderadas en la lotificación o altura, que permitan la obtención de vivienda de mayor dimensión sin alteraciones graves de las constantes tipológicas de la trama.

Ordenación

Las ordenanzas del Plan Especial fijan las condiciones, urbanísticas, de programa de las viviendas, de dimensionamientos y de conservación que permitan conseguir los objetivos propuestos de mejora de conservación y tamaño y dimensiones de las mismas, sin reducir la capacidad residencial adaptándose, al mismo tiempo a las exigencias del Decreto sobre rehabilitación del Patrimonio Urbanístico edificado del Gobierno Vasco.

H) VALOR DE LA EDIFICACION Y DE LOS ESPACIOS URBANOS

Análisis de las edificaciones.

La clasificación del conjunto de las edificaciones del área se ha realizado atendiendo al grado estimable de importancia de cada elemento en relación con su interés histórico, con su valor arquitectónico y su relevancia urbanística como elemento referencial, ordenador de la trama o simplemente integrado en la misma, estableciéndose tres categorías básicas con ocho clases de elementos jerarquizados que son los siguientes:

Análisis de los aspectos urbanos públicos

Se han establecido variables con las cuales han sido clasificados los distintos espacios urbanos, dichas variables son: el interés histórico de los mismos, es decir, en relación con el origen y su forma de creación, sus condiciones de configuración espacial entre las que adquiere singular importancia las envolvente y las dimensiones y condiciones de utilización, las características de formalización exterior de los elementos que la componen. El resultado ha sido la clasificación en las siguientes categorías:

Objetivos

— Mantenimiento y puesta en valor de las edificaciones de valor histórico y/o arquitectónico, definiendo las formas de intervención para cada uno de los grados establecidos que permitan el equilibrio necesario en cada caso para adecuar las actuaciones a las necesidades

de recuperación de patrimonio, y la adaptación de los contenedores a los usos asignados.

— Establecimiento de las condiciones a las que se han de someter las edificaciones de nueva planta o las sustituciones de las edificaciones existentes para conseguir su integración ambiental y morfológica de acuerdo con las características del área.

— Favorecer las operaciones de recuperación de las edificaciones actuales sobre la sustitución en todos los casos salvo cuando se trate de edificios inadecuados en los que se establecerán las condiciones más favorables para su sustitución por elementos integrados como se ha expresado en el objetivo anterior.

— Mantenimiento y puesta en valor de los espacios libres públicos y privados de valor histórico y/o urbanístico, definiendo las formas de intervención en cada caso que hagan posible la recuperación de los elementos originales de interés y la eliminación o rediseño de los elementos inadecuados y la incorporación, si fuera necesario, de los elementos nuevos precisos para conseguir un grado óptimo de funcionalidad de los mismos.

— Definición de las condiciones generales de configuración y formalización de aquellos espacios de interés urbanístico clasificados como «Espacios adaptables» susceptibles de ser reconvertidos.

Ordenación

Condición de conservación de las edificaciones.

La primera medida de protección es la del mantenimiento de todas las edificaciones comprendidas en los grupos I y II, que no podrán ser derribadas, salvo cuando concurren en ellas, alguna de las siguientes circunstancias:

— Edificaciones del grupo I, en ningún caso, siendo obligatorio el mantenimiento y la rehabilitación de las mismas.

— Edificaciones del grupo II, únicamente en el supuesto contemplado en el párrafo 2 del art. 41 del decreto de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado del Gobierno Vasco.

Para las edificaciones correspondientes al Grupo III no se recogen limitaciones especiales para su derribo y nueva construcción.

Las ordenanzas definen las formas de intervención constructiva y rehabilitadora en función de los grupos y clases del conjunto de edificaciones catalogadas. Las distintas formas se enumeran a continuación correspondiendo a cada una de las ocho clases catalogadas de forma jerarquizada: restauración científica, rehabilitación conservadora, reforma conservadora, reforma con mantenimiento de elementos singulares, reforma, reforma adaptatoria, sustitución, nueva planta.

Se establecen las condiciones de actuación en los diferentes espacios urbanos de acuerdo con el espacio de formalización actual y en relación con los usos que puedan acoger. Se prevén tres tipos de actuación diferente:

— Reforma, cuando las condiciones formales del espacio deban ser modificadas, para lo que se procederá al rediseño del mismo.

— Reposición, cuando las condiciones formales generales del espacio no requieran su modificación para su adecuación funcional, pero el deterioro o la inadecuación de los elementos existentes aconsejen su sustitución parcial o total por otros similares o diferentes de acuerdo con su grado de adaptación ambiental.

— Conservación, cuando las condiciones formales no requieran su modificación y los elementos y materiales estén adaptados y, por tanto, las actuaciones deban reducirse a los necesarios cuidados de mantenimiento.

Se establecen las condiciones de tratamiento de los diferentes espacios urbanos de acuerdo con las categorías establecidas en el catálogo de los mismos. Se prevén dos tipos de tratamiento diferencial:

— Restaurador: dirigido a los espacios de mayor valor. Supone una intervención muy respetuosa empleando elementos que no alteren

las condiciones formales del espacio y de los edificios de configuración del mismo y materiales tradicionales (piedras naturales) con diseños similares a los originales. Corresponden los espacios del grupo I a excepción de las calles de Ladera y de Borde de ambas vertientes.

— Ambiental: dirigido al resto de los espacios. Permite una intervención más económica, debiendo, sin embargo, mantener, preservar las condiciones ambientales existentes mediante un cuidadoso diseño del conjunto y una apropiada selección del resto de los elementos. Corresponden los espacios del grupo II así como las calles de Ladera y de Borde.

FORMA DE GESTION

La forma de gestión para el desarrollo del plan está basada en la colaboración de las iniciativas públicas y privada, en la que esta última adquiere el protagonismo en el grueso de la operación, tomando a su cargo la rehabilitación mayoritaria de las edificaciones de carácter residencial, asistida por la Administración en los aspectos técnicos, financieros y de gestión necesarios. La iniciativa pública tendrá a su cargo el control del cumplimiento del plan, la realización de las obras de infraestructura y urbanización de los espacios públicos, la consecución de las unidades de equipamiento y la ejecución de las unidades de actuación de gestión pública de carácter residencial. Podrá intervenir, subsidiariamente, en la ejecución de las unidades de actuación privadas en los casos previstos y mediante los sistemas que se desarrollan en la normativa de gestión.

SISTEMA DE GESTION DE LOS ESPACIOS LIBRES DE LAS MANZANAS

El sistema previsto para obtención de los espacios libres interiores de las manzanas se basa, mayoritariamente, en la adecuación espontánea de las edificaciones a las alineaciones interiores definidas en el Plan a través de los procesos particulares de rehabilitación de iniciativa privada.

Existen, sin embargo, determinados casos de edificaciones cuya ocupación masiva del tramo del caño correspondiente hace necesaria la cesión de una parte importante de la misma para la consecución del espacio libre necesario.

En estos casos se hace necesaria la determinación de unidades de actuación compuestas por más de una parcela de forma que se haga viable la nueva ordenación y puedan distribuirse equitativamente los beneficios y cargas. En algunas unidades en que las cargas por cesiones son muy elevadas y no parece posible su gestión por la iniciativa privada se prevee directamente en el Plan de gestión pública de las mismas.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que si la consecución mayoritaria queda supeditada a las acciones privadas de rehabilitación existirá un período difícil de prever en su magnitud durante el cual dichos espacios se encuentren en una situación de apertura incompleta.

Todo ello aconseja facultar a la Administración para la intervención directa y puntual en aquellos tramos de los caños en que sea precisa una acción previa a la rehabilitación.

Finalmente se faculta a la Administración a intervenir en la fase de finalización de la rehabilitación de cada manzana cuando se haya alcanzado el 85 por 100 de rehabilitación de la misma para que mediante la expropiación total o parcial de las unidades restantes pueda completar la labor rehabilitadora.

Juan Adrián Bueno

NOTA.—El equipo director inicial del plan especial estaba integrado por Juan Adrián Bueno, Eduardo Tabuenca y Paulino Medina, arquitectos, siendo el equipo redactor de la propuesta definitiva el formado por Juan Adrián Bueno, Enrique Marimón, Fernando Ruiz de Ocenda e Iñaki Usandizaga, arquitectos.



PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE TORREJON DE ARDOZ

Alvaro Hernández

DIAGNOSTICO

El crecimiento demográfico de Torrejón ha sido de una gran intensidad: los 8.000 residentes con que contaba el municipio en 1960 se convirtieron en 75.600 en 1981. Hasta 1972 el crecimiento fue moderado, con saldos anuales en torno al millar de nuevos habitantes, pero a partir de 1973 el ritmo se aceleró y los incrementos pasaron a ser del orden de los 7.000-8.000 nuevos vecinos por año. El proceso migratorio que ha protagonizado esta evolución demográfica parece haber remitido un poco en los últimos años, si bien no es de esperar su total desaparición en un horizonte próximo. Según los datos del padrón municipal de 1981, sólo el 5 por 100 de la población había nacido en el municipio y mas de la mitad de la población llevaba solamente cinco años residiendo en él.

La estructura demográfica de la población del municipio refleja claramente la amplitud del fenómeno de crecimiento descrito y sus previsiones es que existirá un crecimiento vegetativo que será todavía importante en los próximos años, en razón de unos índices de natalidad elevados y unos de mortalidad lógicamente reducidos.

El Plan considera que la población futura de Torrejón se aproximará, con toda probabilidad, a la proyección recogida en la alternativa siguiente:

Población	Habitantes
en 1983.....	81.012
en 1987.....	91.313
en 1991.....	100.023
Incremento	Habitantes
1983-1987.....	10.301
1987-1991.....	8.710
1983-1991.....	19.011

La justificación de tal elección se basa en la hipótesis mas fiable, ya que las alternativas que contemplan crecimientos demográficos menores se justificarían únicamente si la ordenación incorporada por el Plan fuese radicalmente restrictiva respecto a la oferta de futuras viviendas en el municipio.

El parque de viviendas en el periodo 1970-1981 se enmarca en el boom de la corona metropolitana: de 6.200 en 1970 a 25.035 en 1981, desbordando el núcleo primitivo y produciéndose una fuerte segregación social. El crecimiento se ha situado en torno al casco antiguo sin llegar a destruirlo completamente, formando un mosaico de urbanizaciones sin conexión formal entre sí. La tipología es principalmente de bloque abierto, siendo el 70 por 100 de las viviendas posterior a 1971.

En relación con los equipamientos, la villa adolece de falta de plazas preescolares, ya que tiene 5.200 niños en edad preescolar y sólo 1.540 puestos.

En la EGB el déficit es pequeño: 13.440 niños en edad escolar para 13.300 puestos, por el contrario existe un déficit de 1.280 plazas para BUP y COU

En Torrejón escasean los centros culturales: para una población actual de unos 90.000 habitantes, sólo se dispone de 2.600 m² para actividades de este tipo. No existe residencia de ancianos, y el ambulatorio se encuentra masificado, siendo superior a 170.000 los habitantes a los que presta sus servicios; el municipio carece de centro hospitalario, así como de servicio de urgencias. En cuanto a las zonas verdes, Torrejón es una ciudad con grave carencia: sólo 1'2 m² por habitante, mal distribuidos y poco accesibles, especialmente el área central.

En relación con la industria, entre 1971 y 1973 se crearon 4.000 de los 12.000 empleos industriales de Torrejón, lo que supuso la cuarta parte de su suelo industrial. La mayoría de empresas son de pequeño tamaño, sin embargo, las 88 empresas de más de 30 trabajadores cubrían casi las dos terceras partes del empleo industrial.

La crisis fue dura en Torrejón: desde 1979 se cerraron 77 empresas, perdiéndose 2.600 empleos industriales, especialmente en grandes empresas, pero se crearon también nuevas empresas: 200 desde 1979, que supusieron 1.350 empleos. Existe, pues, una gran dinamicidad y movilidad de la pequeña industria especializada (especialmente en sectores de tecnología avanzada), favorecida por la proximidad al aeropuerto, a la terminal TIR, y a las buenas comunicaciones ferroviarias y por carretera. Sin embargo, es escaso el suelo dedicado a actividades terciarias, ya que las fábricas tienen su sede social en Madrid.

En cuanto al medio físico, el principal problema es el excesivo nivel acústico que tiene que soportar la población, ya que los conos de vuelo de la Base Aérea atraviesan el núcleo principal.

El estado actual de contaminación de las aguas, tanto en las cauces de los ríos como en la capa freática y acuíferos subálveos, es crítico; los índices de contaminación del Henares en la zona, son muy superiores a los admisibles. La situación se debe, en gran medida, a que los vertidos se realizan directamente sin depuración.

Es importante destacar el fuerte proceso de degradación ecológica a que está siendo sometido el medio rural en el municipio. Las actuaciones responsables de tal situación, son ge-

neralmente de tres tipos: actividades extractivas, principalmente graveras, vertidos incontrolados y ocupación urbana de suelo de valor agrícola, cultural y paisajístico.

OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO

Como objetivo general se plantea la necesidad de controlar el crecimiento urbano, tanto en el plano demográfico y residencial, como en el plano industrial. Las posibilidades de crecimiento derivadas de las oportunidades de actuación inmobiliaria o de localización industrial serán puestas al servicio de la ciudad existente, y no al contrario, como venía siendo norma en Torrejón.

El crecimiento deberá canalizarse hacia el remate y la colmatación de la trama urbana; no se contempla la extensión de las áreas urbanas hacia el exterior de las áreas consolidadas, puesto que existe una abundante reserva de suelo vacante, apto para todos los usos urbanos posibles, dentro del actual perímetro de la ciudad.

Deberá insertarse dentro del casco urbano aquellos elementos que permitan vertebrar la aglomeración y convertirla en ciudad. Ni una posibilidad puede ya ser desperdiciada, desde la significación de un entorno gracias a una intervención singular, hasta un control riguroso de la tipología de las futuras edificaciones.

El Plan se propone evitar la actual segregación de usos, fomentando su diversificación en las áreas residenciales de nueva edificación y flexibilizando el tratamiento de las zonas de localización industrial.

Se procurará aprovechar los espacios vacantes que quedan dentro de la trama para introducir áreas de uso mixto y de densidad media, recuperando la figura de la calle tradicional.

El Plan asume como objetivo prioritario el de reforzar decididamente la centralidad del casco antiguo, con intensa multiplicidad de usos compatibles entre sí. El Ayuntamiento deberá situar también en esta área un porcentaje importante de las dotaciones culturales.

Será necesario diversificar la oferta tipológica de vivienda, que hoy se limita al piso en bloque abierto. La conveniencia de implantar edificación de baja densidad es obvia: la flexibilidad de la pequeña escala hace que ésta sea idónea para pequeñas actuaciones, lo que redundará en favor de la pequeña empresa constructora y permite recoser los bordes de la ciudad allí donde se termine con un tejido de transición entre el campo y las torres.

El Plan fija como objetivo prioritario el avanzar en la diversificación del sistema de transporte colectivo en los desplazamientos de carácter metropolitano, negociando la mejora de la utilización del tren (nueva estación). Se tratará de evitar que el tráfico pesado metropolitano atraviese el tejido urbano, y se tratará de resolver las actuales situaciones insostenibles en materia de tráfico municipal, como son los pasos de la vía del FFCC., los cruces entre travesías y los enlaces a la N-II.

Favorecer la terciarización de la actividad económica será uno de los objetivos básicos del Plan, tanto con vistas a equilibrar el aparato económico del municipio, excesivamente escorado hacia la actividad industrial, como a lograr mayores cotas de autonomía para Torrejón dentro del sistema metropolitano.

El Plan propone la regeneración de los polígonos industriales degradados. Los procesos de recuperación de estos espacios serán aprovechados para crear una oferta de suelo e instalaciones industriales especialmente capacitada para recibir a la nueva tipología de empresas que está naciendo al calor de la crisis y del pro-

Objetivos

Análisis

En el casco antiguo se manifiestan los orígenes y desarrollo de Torrejón

Los medios antiguos de control de los patrones de desarrollo, el transporte con carruajes, etc., determinaron calles anchas, avenidas irregulares, calles tortuosas.



Pero está modificándose profundamente

Se han creado nuevas avenidas, se han ensanchado las calles, se han creado nuevas avenidas, se han ensanchado las calles, se han creado nuevas avenidas, se han ensanchado las calles.

El casco es el principal centro de actividad ciudadana

En él se concentran negocios, servicios, edificios públicos, de recreo, etc., es el verdadero corazón de Torrejón.



Objetivos

Análisis

Además del casco hay un salpicado de barrios tradicionales

Estos tienen un carácter propio no reconocible por el tipo de vivienda que presentan, ni por su estructura, ni por su tipología.



Objetivos

Análisis

Todas las nuevas zonas residenciales de Torrejón se han construido a base de bloques abiertos que no crean ciudad

El bloque abierto, al depender de la intervención exterior, no crea ciudad, sino que depende de ella. No crea ciudad, sino que depende de ella. No crea ciudad, sino que depende de ella.



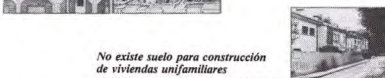
En cambio, la edificación en manzana cerrada crea ciudad, y genera la misma rentabilidad que el bloque abierto

La manzana cerrada define la calle. Favorece la utilización de los espacios públicos, crea una identidad propia, genera una rentabilidad propia, genera una rentabilidad propia.



Respecto de la industria, no existe suelo para actividades de baja inversión

Los terrenos, en su mayoría, están destinados a usos industriales de alta inversión, no a usos industriales de baja inversión, no a usos industriales de baja inversión.



Respecto de la industria, no existe suelo para actividades de baja inversión

Los terrenos, en su mayoría, están destinados a usos industriales de alta inversión, no a usos industriales de baja inversión, no a usos industriales de baja inversión.



Objetivos

Análisis

Existen usos que no encuentran suelo apropiado y, por otra parte, hay zonas caídas en desuso que podrían albergarlos

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Hay zonas de uso residencial mezcladas con industrias molestas para las viviendas

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Quedan espacios intersticiales en el casco que hay que revalorizar y conectar con su entorno

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Y otros consolidados que, por su situación y especiales características, interesa transformar

Algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Objetivos

Análisis

Existen usos que no encuentran suelo apropiado y, por otra parte, hay zonas caídas en desuso que podrían albergarlos

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Hay zonas de uso residencial mezcladas con industrias molestas para las viviendas

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Quedan espacios intersticiales en el casco que hay que revalorizar y conectar con su entorno

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Y otros consolidados que, por su situación y especiales características, interesa transformar

Algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Objetivos

Análisis

Existen usos que no encuentran suelo apropiado y, por otra parte, hay zonas caídas en desuso que podrían albergarlos

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Hay zonas de uso residencial mezcladas con industrias molestas para las viviendas

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Quedan espacios intersticiales en el casco que hay que revalorizar y conectar con su entorno

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Y otros consolidados que, por su situación y especiales características, interesa transformar

Algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Objetivos

Análisis

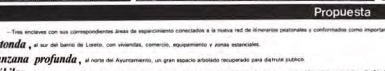
Existen usos que no encuentran suelo apropiado y, por otra parte, hay zonas caídas en desuso que podrían albergarlos

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Hay zonas de uso residencial mezcladas con industrias molestas para las viviendas

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Quedan espacios intersticiales en el casco que hay que revalorizar y conectar con su entorno

En algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.



Y otros consolidados que, por su situación y especiales características, interesa transformar

Algunas zonas de la ciudad existen edificios que no encuentran suelo apropiado para su uso, por lo que se propone reconvertirlos para su uso como viviendas, como viviendas, como viviendas.

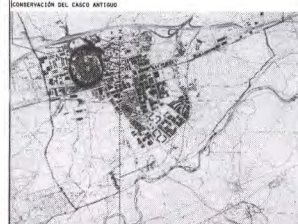


Objetivos

Objetivos

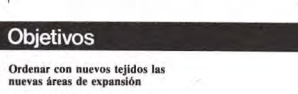
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



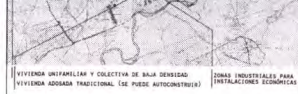
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



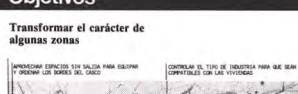
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



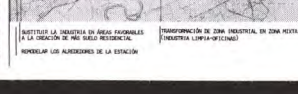
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



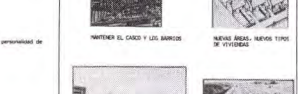
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



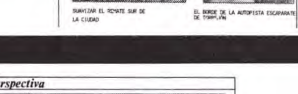
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



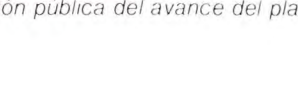
Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo



Mantener ambientes y edificios tradicionales

Observación del casco antiguo

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

Propuestas

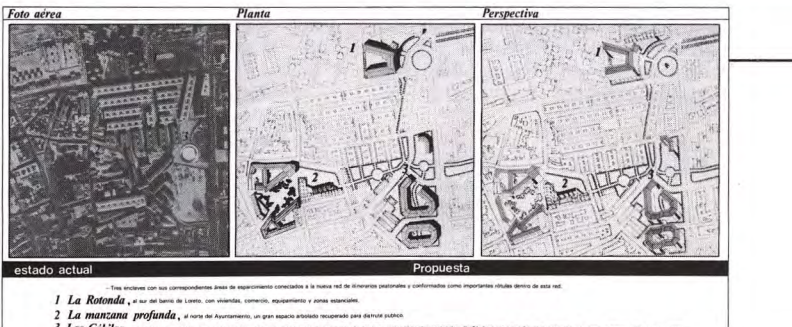
Propuestas

Propuestas

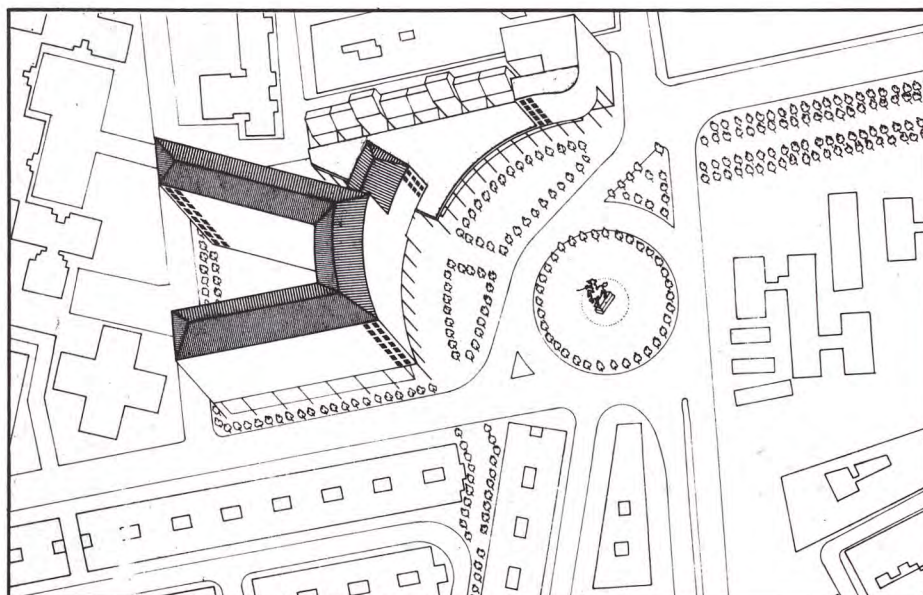
Propuestas

Propuestas

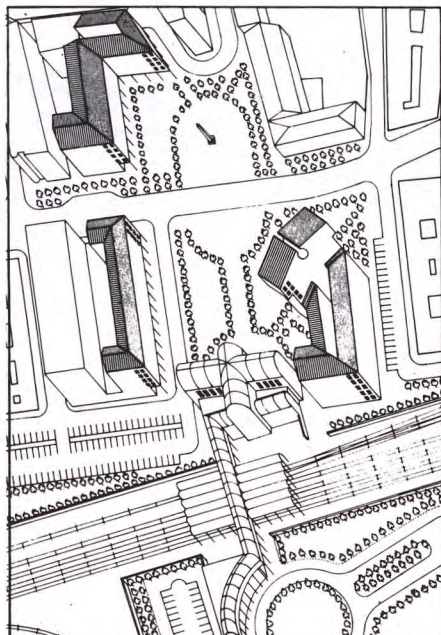
Propuestas



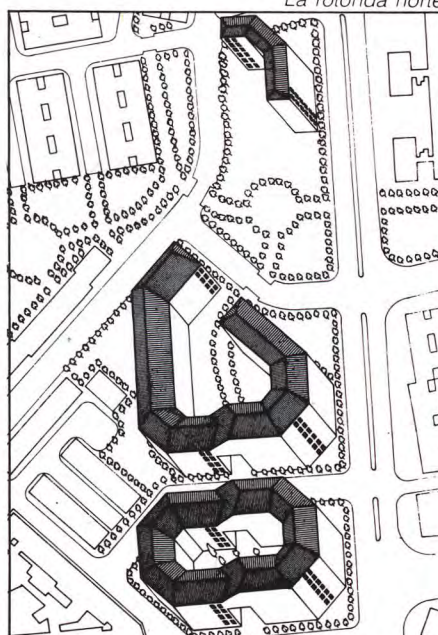
Exposición pública del avance del plan.



La rotonda norte

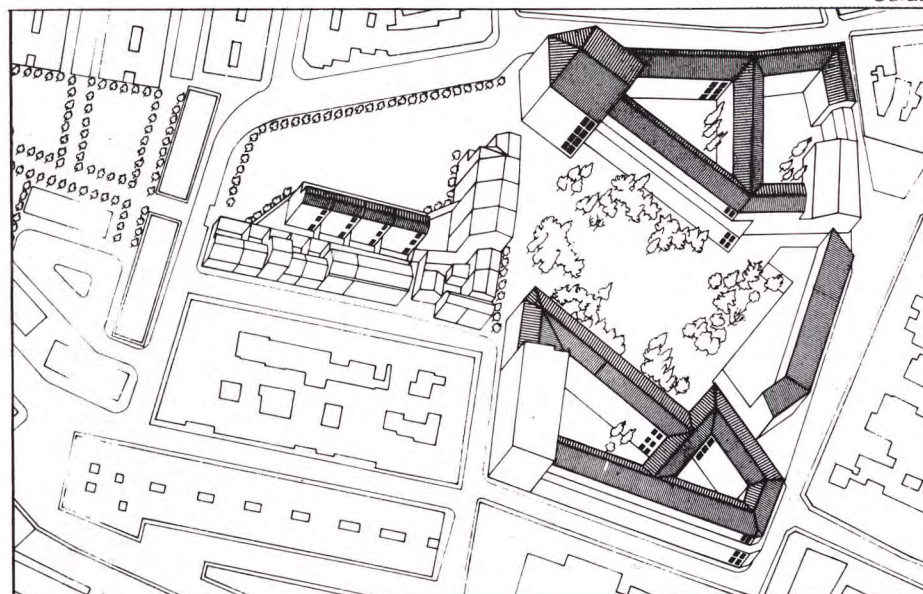


Plaza de la estación.



Cabilas.

Curas.



Avance del plan (detalles de enclaves).

ceso de desarrollo tecnológico. Se minimizarán los cambios de calificación de suelo industrial a residencial, que podrían conducir al cierre de empresas con fines especulativos.

En materia de educación se reservará suelo para la implantación de nuevos centros capaces de eliminar los déficits actuales y responder a las necesidades futuras.

Objetivo prioritario de la ordenación propuesta es la creación de nuevos espacios verdes y deportivos, tratando por una parte de concertar esfuerzos en una operación de envergadura como la de dotar a Torrejón de un parque urbano a la medida de sus necesidades, y por otra, de multiplicar las pequeñas actuaciones puntuales.

PROPUESTAS

La primera propuesta que hace el Plan es dotar a Torrejón de un esquema global de funcionamiento. El doble corte Este-Oeste que producen la vía del ferrocarril y la antigua carretera de Barcelona dividen la ciudad en dos zonas hoy mal comunicadas entre sí. Y el eje Norte-Sur, la carretera de Loeches, completa el primer gran troceo de Torrejón en cuatro sectores.

El cuadrante noroeste, el casco antiguo, muy pequeño y vandalizado, será recuperado —en lo posible— en su forma de hacer tradicional. Cumplirá el papel de centro cualificado de la ciudad, con comercio tradicional y con, las áreas ambientales de mayor calidad; se reduce cualquier tráfico de paso por el centro, el cual queda contorneado por vías colectoras periféricas, a modo de circunvalación parcial.

El cuadrante noroeste, zona tradicional de expansión residencial e industrial del casco original, ve confirmado, en este plan, la tendencia a recibir grandes promociones residenciales, básicamente porque las existentes son recientes, y el suelo vacante está comprometido, habiendo derechos adquiridos.

En el cuadrante sureste, se implantó el grueso de la industria, en una mezcolanza descontrolada de usos, tamaño de nave, modalidad de ocupación de suelo, etc. El Plan confirma en general el uso del suelo en este cuadrante, pero introduciendo modificaciones sustanciales, que tienden a esponjar, racionalizar y equipar el tejido industrial; a organizar la transición y coexistencia entre éste y el residencial, y a rematar el borde sur del cuadrante en transición hacia el río, introduciendo nuevas zonas verdes y residenciales de densidad decreciente.

Por último, el cuadrante suroeste, que, hasta el momento, se encuentra libre de edificación. Aquí, el Plan propone la expansión de la ciudad para satisfacer los grandes déficits de zonas verdes y las pequeñas necesidades de crecimiento residencial. Se traza el cuadrante, uniendo entre sí las diferentes zonas con un viario de cosido, y organizando la implantación residencial a lo largo de un esquema lineal. Surge aquí el gran parque de Torrejón, que penetra en cuña por el norte hasta la estación de RENFE; la Base de Automovilismo del Ejército transforma su uso y se desplaza fuera del casco más por voluntad —cuando exista— de traslado que por imposición del Plan.

Para vertebrar la ciudad, el Plan propone una estructura viaria muy sencilla y efectiva: una cruz para el tráfico interlocal (Loeches-Torrejón en dirección Norte-Sur; San Fernando-Alcalá en dirección Este-Oeste) y un anillo para el tráfico intralocal: vía colectora de circunvalación que intersecta con la cruz descrita en cuatro puntos clave: dos puentes (sobre el ferrocarril), dos cruces (con la antigua carretera de Barcelona) y dos plazas.

Tan sencillo esquema se une a la N-II por el Norte en los dos enlaces existentes, que se rediseñan para completar giros o para

impedirlos, según sean las necesidades. Todo el viario descrito está construido excepto el tramo suroeste; pero este tramo se construirá próximamente, a cargo de inversiones del MOPU, siendo de responsabilidad municipal la realización o mejora de las intersecciones en suelo hoy consolidado. Se abandona, pues, el antiguo esquema del planeamiento vigente, de circunvalación periférica con viario de gran capacidad, y se sustituye por un anillo más interior, que en sus diferentes tramos vertebrará zonas de la ciudad (eje) en lugar de poner fin a la misma (borde, barrera).

La vivienda debe diversificar su oferta, para lo que el Plan propone la transformación de las morfologías abiertas (bloque exento) en cerradas (manzanas) para reinsertar en Torrejón la imagen de calle; una ocupación de suelo algo mayor, menos altura de edificación, y más continuidad en tratamiento de las fachadas de la calle.

La edificación tradicional se protege en el Plan: el casco antiguo y los barrios periféricos tendrán protegidas sus tipologías tradicionales mediante la normativa adecuada.

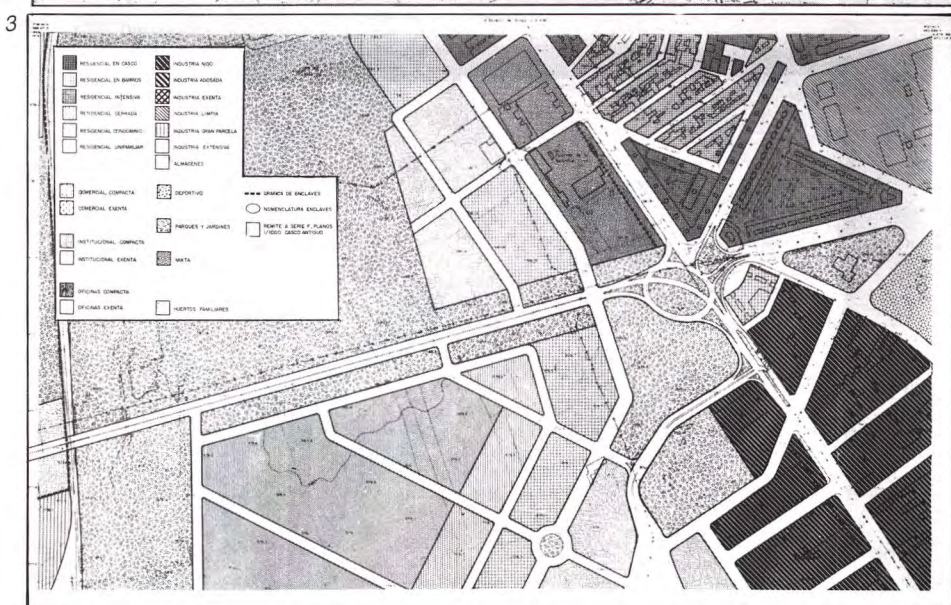
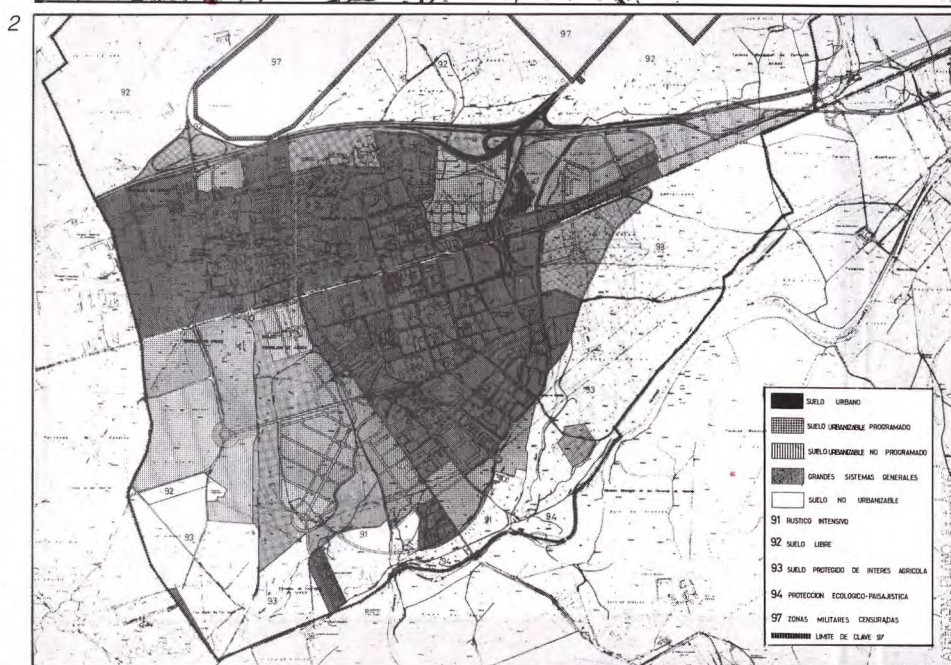
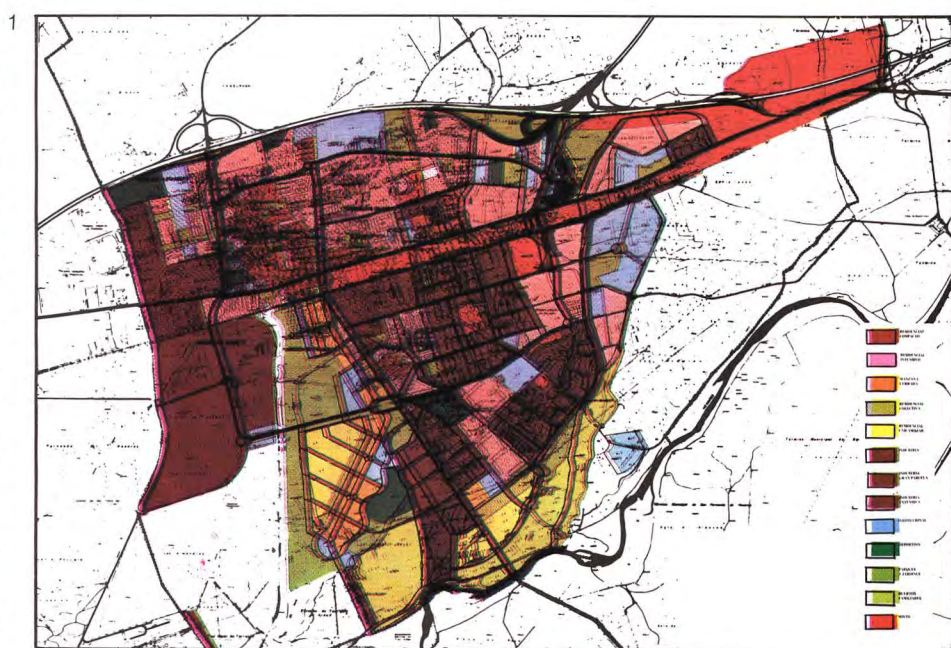
En las zonas donde se implanta vivienda de nueva creación, se organiza la vivienda en torno a tres morfologías hoy existentes en Torrejón: la manzana cerrada de baja densidad, el edificio exento para pequeños condominios y la vivienda unifamiliar, a su vez en dos modalidades: adosada o exenta. Estas tres tipologías tienen una densidad decreciente según su orden de descripción y permiten la existencia de un surtido de oferta que no sólo interesa al futuro comprador en función de su capacidad de gasto, sino al futuro promotor o constructor en función de su capacidad de inversión.

El Plan propone, mejores condiciones para la industria por lo que en la normativa se contempla un espectro industrial amplio que va desde la industria-nido (adosada, con ocupación total de suelo y pequeña parcela) hasta la industria en gran parcela (exenta, sobre parcela mayor de una hectárea), pasando por todas las situaciones intermedias.

Por último, el Plan dedica una especial atención a las zonas periurbanas, regulando la utilización del suelo no urbanizable en ciertas áreas (de ribera, de borde de casco) de manera que el mismo pueda dar cabida a usos difícilmente homologables en calificaciones poco flexibles (perreras, viveros, psicofactorías y, en general, aquellos usos extensivos del suelo que no requiera condiciones estándar de urbanización), pero cuya aparición se hace inevitable en la periferia de una villa industrial (reciclado, desgüace, almacenamiento al aire libre, etc).

Alvaro Hernández

Arquitecto Director del Equipo
redactor —Compañía Planificadora—
del Plan General de Torrejón de Ardoz.



Con la figura de Pedro Bigador Lasarte, «Urbanismo-COAM» inicia una nueva sección, Historia Contemporánea del Urbanismo Español, que alternará periódicamente con la de Cátedras, en la que se pretende incluir una serie de reseñas biográficas y profesionales de aquellos arquitectos que, en el marco temporal del presente siglo, desarrollaron un relevante trabajo urbanístico, que pueda considerarse como contribución efectiva a la historia del urbanismo español contemporáneo.

En lo posible, se abordarán prioritariamente los casos de aquéllos arquitectos vivos, aunque se encuentren ya retirados del ejercicio profesional, los cuales, a parte de poder aportar su visión protagonista al análisis de su obra, pueden ser, al mismo tiempo, comentaristas excepcionales de problemas urbanísticos actuales, en alguna medida relacionados con su propia experiencia.

PEDRO BIDAGOR LASARTE

1906

Nace el 12 de noviembre en San Sebastián.

1916-1922

Estudia el Bachillerato en los colegios de los Marianistas de San Sebastián y de los Jesuitas de Orduña.

1922-1931

Estudia la carrera de arquitecto de la E.T.S.A. de Madrid. Título de 1931.

1939-1949

Jefe de la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de la Gobernación.

1939-1946

Director de la Oficina Técnica de la Junta Reconstrucción de Madrid.

1939-1942

Redacción del Plan General de Madrid aprobado Ley de 1 de Marzo de 1946.

1942-1943

Avance del Plan Provincial de Guipuzcoa (1942). Redacción de los Planes Comarcales de Bilbao (1943).

1943-1957

Profesor de Generalidades de Urbanismo en el Centro de Estudios Urbanos del Instituto de Estudios de la Administración Local.

1944-1945

Asesor del Ayuntamiento de Sevilla para la formulación de su Plan General.

1945-1956

Director Técnico de la Comisaría de Urbanismo de Madrid.

1944-1957

Asesor de las Comisiones Provinciales de Guipuzcoa, Santander, Barcelona y Gerona.

1947-1953

Asesor del Ayuntamiento de Barcelona para la redacción del Plan Comarcal de Barcelona aprobado por la Ley de Ordenación Urbana de Barcelona de 3 de Diciembre de 1953.

1949-1956

Desempeña la Jefatura Nacional de Urbanismo creada por Decreto de 22 de Julio de 1949 en el seno de la Dirección General de Arquitectura.

1949-1956

Participación en la elaboración de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de Mayo de 1956.

1957-1969

Director General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, creado por Decreto Ley del 25 de Febrero de 1957.

1958-1961

Vicepresidente de la Comisión Técnica Especial para la formación del Plan Sur de Valencia, aprobado por Ley de 23 de Diciembre de 1961.

1958-1960

Presidente de la Comisión Especial para la formulación del Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol, aprobado por Orden del Ministerio de la Vivienda de 26 de Noviembre de 1960.

1962-1969

Director Gerente de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda creada por Ley de 30 de Julio de 1959.

1958-1961

Miembro de la Comisión Interministerial para la Descongestión de Madrid.

1962-1969

Vocal representante del Ministerio de la Vivienda en Consejos Nacionales de Transportes y Aeropuertos, Patronato del Instituto de Estudios de Administración Local y Banco de Crédito Local. Participación en las Comisiones y Ponencias de los Planes de Desarrollo.

1970

Asesoramiento al Gobierno de Venezuela para la creación del Ministerio de la Vivienda.

1972-1976

Presidente del Consejo Superior del Ministerio de la Vivienda.

La información y documentación de este artículo ha sido elaborada por Luis Rodríguez-Avial.

ACTIVIDAD PROFESIONAL

El comienzo de la actividad profesional de Pedro Bidagor se enmarca en el campo del Urbanismo, en los años 40, en los que, como el mismo dice, «a favor de la nueva etapa política de paz, se inició una intensa labor de planeamiento urbano —Planes Generales de Madrid, Bilbao, Valencia y otras capitales— que fue de gran trascendencia en la evolución de las ciudades españolas»¹.

El arranque concreto lo sitúa el propio Bidagor en Madrid al acabar la Guerra Civil —abril de 1939— en el encuentro entre arquitectos de las dos zonas, momento en el que se produce «un movimiento espontáneo de cohesión alrededor de la persona de Pedro Muguruza Otaño, con la ilusión de conquistar una situación profesional nueva»².

Creada la Dirección General de Arquitectura por Ley de 23 de septiembre de 1939, bajo la dependencia del Ministerio de Gobernación, y regentada la misma durante su período constitutivo por el arquitecto Pedro Muguruza, la Jefatura de la Sección de Urbanismo correspondió, desde el primer momento, a Pedro Bidagor que, de esta forma, iniciaba su dilatado servicio a la Administración Pública que había de durar tres décadas, hasta 1969.

Por el conjunto de puestos desempeñados, así como de responsabilidades asumidas y tareas desarrolladas, tal como veremos a continuación, puede considerarse al arquitecto Pedro Bidagor principal protagonista del urbanismo moderno español pues de su mano se produjo la creación de la administración urbanística, la elaboración de la imprescindible legislación sectorial hasta entonces inexistente y la redacción y puesta en ejecución del planeamiento, a partir, por primera vez, de una visión integral del territorio.

En este dilatado y extenso conjunto de servicios prestados al moderno urbanismo español, a través de sus trabajos en la Administración Pública, cabe diferenciar tres períodos:

1939-1956: Puesta en marcha del planeamiento y de la administración urbanística.

1949-1956: Elaboración de la nueva legislación urbanística.

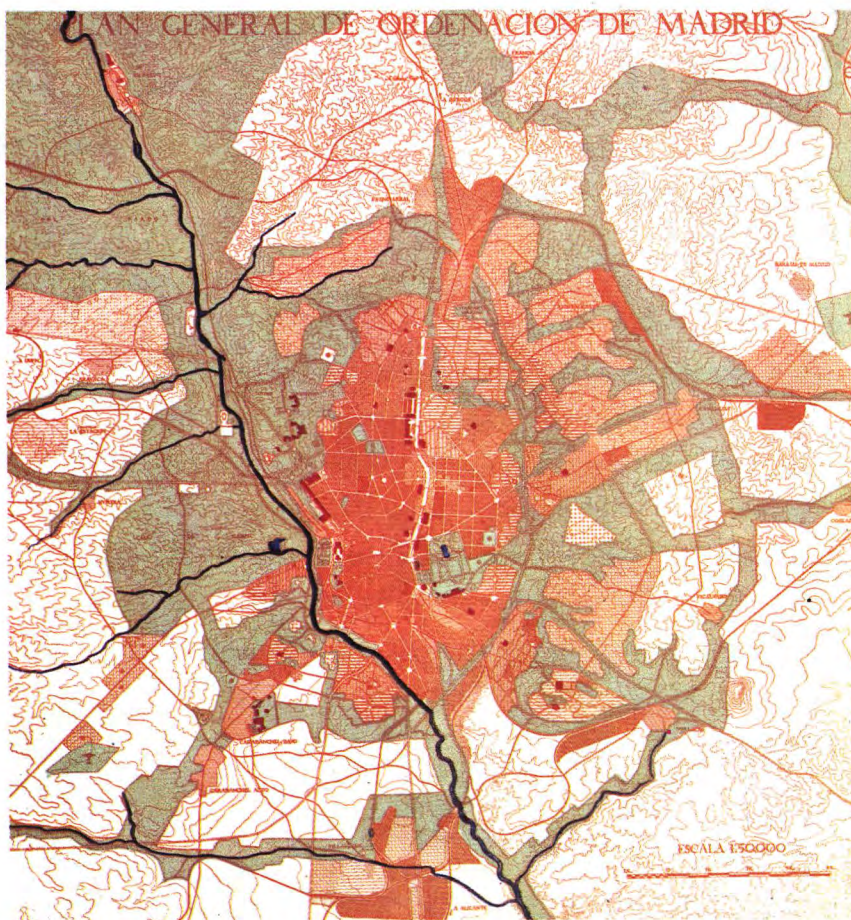
1957-1969: Encauzamiento y desarrollo del planeamiento urbanístico y de su necesaria gestión y ejecución.

PERIODO DE 1939 a 1956

Se inicia éste, como ya hemos visto, con la Jefatura de la Sección de Urbanismo en la recién creada Dirección General de Arquitectura. Simultáneamente, Bidagor es nombrado Director de la Oficina Técnica de la Junta de Reconstrucción de Madrid, con la misión de redactar el Plan de Madrid, que había de constituir la primera tarea urbanística importante abordada en aquellos años. Por orden de 7 de octubre de 1939 había quedado constituida la citada Junta, en el marco ad-

la elaboración del Plan «se realizó una información urbanística exhaustiva (a base de fichas individuales por edificio y por industria), y se trazaron los planos generales de ordenación y una especie de avances de ordenación parcial de todos los sectores que comprendía la ciudad existente y su más inmediato ensanche».

Por la pluma de Pedro Bidagor⁴ sabemos que el Plan estaba redactado en 1942, si bien el procedimiento de su aprobación produjo un período de dudas, pues ésta se consideraba que debía conllevar «la organización de un



Plano del Plan General de Madrid, de 1944.

ministrativo de la Dirección General de Regiones Devastadas, siendo concedida como una Comisión Interministerial presidida por el Director General de esta última. Junto a la misma funcionó como organismo asesor una Comisión Técnica presidida por el Director General de Arquitectura, a la que se encomendó la formación de un plan total de urbanización para Madrid y su zona de influencia, creándose para la labor de redacción la mencionada Oficina Técnica, cuya dirección se puso en manos de Pedro Bidagor.

Cuenta el propio Bidagor³ que para

dispositivo funcional que garantizará su ejecución».

Se salió del impás con la Ley de 25 de noviembre de 1944, en la que se aprobaron las Bases para la Ordenación Urbana de Madrid, desarrolladas más tarde por la Ley de 1 de marzo de 1946, en la que se aprobaba el Plan General formulado por la Junta de Reconstrucción, creándose el cargo de Comisario General y la Comisión de Urbanismo de Madrid, con su correspondiente Oficina Técnica, de la que siguió siendo Director Técnico Pedro Bidagor.

Siendo el Plan General de Madrid de 1946 el trabajo de planeamiento más representativo del quehacer urbanístico de Bidagor, se expone y analiza con detalle en capítulo aparte.

Entretanto, en los primeros años de la década, y en lo que podríamos denominar la primera etapa de actuación de la Dirección General de Arquitectura —1939-1945— utilizando criterios análogos a los seguidos en el Plan de Madrid, Bidagor, desde la Sección de Urbanismo que dirige, impulsa la redacción de importantes trabajos de planeamiento: en 1942 el avance del

ces de planeamiento de todos sus principales núcleos urbanos.

Entiende Bidagor que «la trascendencia de este primer intento de ordenación territorial en la provincia más agobiada urbanísticamente de España, dio origen a la creación de la primera Comisión Provincial, que se denominó del Plan de Ordenación de Guipuzcoa, y que se instituyó por Decreto de 25 de enero de 1944»⁵. La creación de estos organismos, Corporaciones y Comisiones Provinciales de Urbanismo —denominadas estas últimas al principio como Comisiones Su-

económicos, y de la implantación de una determinada política sobre el suelo. Examinados proyectos e intenciones, se llegó a la conclusión de que si bien los problemas que se señalaban eran auténticos, no existía en el país, por el momento, experiencia ni preparación que permitieran afrontar una ordenación jurídica y orgánica nacional con garantía suficiente de acierto. Se consideró, en consecuencia, que lo procedente era favorecer la formación del ambiente apropiado a base de crear una serie de órganos especiales que, estudiando problemas



Plan comarcal de Bilbao, de 1943.

Plan Provincial de Guipuzcoa y en 1943 el Plan Comarcal de Bilbao. Al mismo tiempo, la experiencia administrativa de Madrid se extiende con la creación de dos nuevos organismos urbanísticos locales: Gran Bilbao y Gran Valencia.

El avance del Plan Provincial de Guipuzcoa se redactó por un equipo de la Dirección General dirigido por Pedro Bidagor, que se trasladó al efecto a San Sebastián en el verano de 1942. El contenido del trabajo comprende un examen de las circunstancias generales de la provincia así como unos avan-

periores de Ordenación Urbana— fue impulsada directamente por Bidagor en función de los criterios que se habían ido decantando, en relación con aquel momento urbanístico, en el Ministerio de la Gobernación y, especialmente, en la Dirección General de Arquitectura.

En palabras de Bidagor se tenía «conciencia de la necesidad de afrontar la totalidad del problema urbanístico nacional sobre las bases de una intensificación y renovación del planeamiento local, de una definición nacional de los problemas demográficos y

concretos, fueran mostrando la importancia y la naturaleza de estas materias, para crear una base de conocimiento que parecía indispensable, para desarrollar sobre ella una tarea a escala nacional»⁶.

En el marco de estas orientaciones y criterios y con la finalidad de mejorar la preparación urbanística de los técnicos que habían de intervenir en la materia, Pedro Bidagor apoya la creación del Instituto de Estudios de la Administración Local, dependiente del Ministerio de la Gobernación, que nace por Ley de 6 de septiembre de

1940 con la intención de ser algo semejante a una Universidad Municipalista. En el seno del mismo se constituyó la Escuela Nacional de Administración y Estudios Urbanos con la misión específica, en palabras de aquél, «de perfeccionar a los técnicos municipales y de formar técnicos para el futuro con adecuada formación y con la potestad de otorgar diplomas cuya posesión suponía mérito preferente para los concursos de provisión de plazas técnicas en las Corporaciones Locales»⁷.

informes, formación de planes parciales y coordinación con otros departamentos, la principal tarea que pone en marcha Bidagor, es la de la «iniciación de una acción sobre el suelo preparando polígonos residenciales e industriales y promoviendo fórmulas nuevas de cooperación entre la Administración y la iniciativa privada»⁸.

Para valorar adecuadamente esta tarea, piénsese que lo que hoy constituye una actividad normal —adquisición de polígonos— era algo absolutamente novedoso en la Espa-

bajo desarrollado por Bidagor al frente de la Oficina Técnica de la Comisaría de Urbanismo de Madrid, fue la ordenación del denominado Sector de la Avenida del Generalísimo. Superando un trazado de manzanas cerradas triangulares poco afortunado, formulado por la Jefatura de Obras Públicas, y ante la circunstancia de no poder expropiar terrenos porque su extensión y coste superaban las posibilidades económicas de la Comisaría, se optó, como dice Bidagor, «por un proyecto realista, abandonando trazados ante-

Plan de ordenación de la prolongación de la Avenida del Generalísimo.



1. Foto aérea de la zona (año 1948)



2. Plano del estado actual (año 1948).

La segunda parte de la década de los cuarenta supone para Bidagor el período de experimentación urbanística y maduración de los conceptos fundamentales sobre los que había de cimentar el futuro. En estos años desarrolla su infatigable labor en tres áreas concretas de actuación, constituidas por la Comisaría de Urbanismo de Madrid, la Dirección General de Arquitectura y las Comisiones Provinciales de Ordenación Urbana.

En la Comisaría de Urbanismo, además de los trabajos de elaboración de

ña de 1945. Con la perspectiva que produce el tiempo, se comprende el valor y el coraje que debieron poner en práctica Bidagor y el entonces Comisario —el arquitecto Francisco Prieto Moreno— para iniciar las expropiaciones de sectores completos destinados a la urbanización y ordenada edificación de los mismos, acción que aquel considera, con todo derecho en nuestra opinión, ha sido fundamental para la marcha del urbanismo español.

El otro aspecto fundamental del tra-

rios más ambiciosos, que supusiera una mejora sobre las actuaciones tradicionales, pero sin prescindir de sus fórmulas, que permitiera aflorar un sistema de actuación que se ensayó con éxito y que fue establecido por Decreto de 13 de febrero de 1948»⁹.

El sistema consistirá en emplazar a los propietarios por manzanas, dándoles la oportunidad de asociarse, urbanizar y edificar, advirtiéndoles que, en caso contrario, la Administración realizaría estas operaciones. «De esta manera se fraccionaba la operación total

en actuaciones parciales que estaban a la escala económica de la Comisaría y se movilizaba grandemente la iniciativa privada ante la amenaza de la expropiación. La lucha al principio fue muy dura, pero al cabo de unos años los propietarios advirtieron la ventaja que suponía la acción dirigida, concentrando la edificación en un sector y la sobrevaloración que esto suponía, y se entró en un período de colaboración que se acentuó al obtenerse beneficios fiscales importantes con la promulgación de la Ley de 3 de diciem-

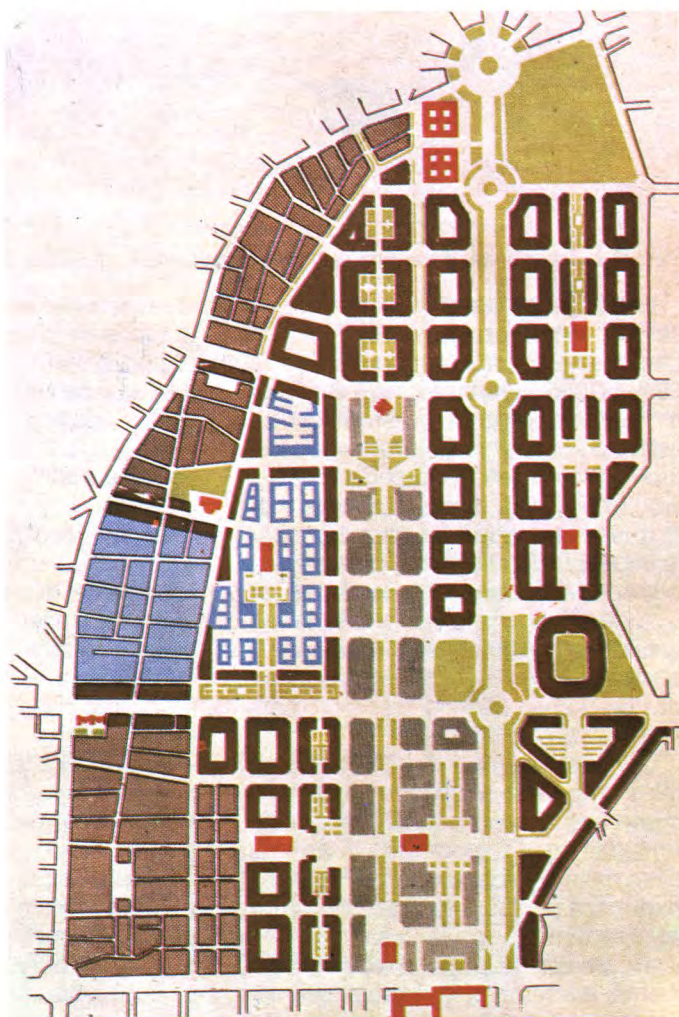
ficación y abriendo las manzanas cerradas, sin que los propietarios protestaran excesivamente. Pero no se debe olvidar que las circunstancias habían mejorado mucho respecto de las de 1948, momento de graves dificultades de todo género en el que las gentes no habían percibido toda la importancia del nuevo ensanche y en el que no se sabía que resultado podía dar la fórmula que se iba a ensayar. En todo caso la Comisaría rindió un servicio excepcional a Madrid en este sector, reservando libres de edificación los te-

forzada su posición en la administración urbanística con la creación, por Decreto, en el seno de la Dirección General de Arquitectura, de la Jefatura Nacional de Urbanismo, para la que se le nombra de inmediato.

El objetivo de esta operación de reforzamiento de la hasta entonces simplemente Sección de Urbanismo, perseguía favorecer la labor de apostolado que venían realizando la Dirección General de Arquitectura y las Comisiones Provinciales para extender las experiencias de Madrid a otras ciudades



3. Plano de alineaciones.



4. Plano de zonificación.

bre de 1953 y su aplicación al sector mediante Decreto de 14 de mayo de 1954»¹⁰.

Es interesante, a la altura de 1987, recordar la autocrítica que en 1967 realizaba el propio Bidagor:

«El proyecto del sector de la Avda. del Generalísimo es fácil de criticar a posteriori, y considero que con el éxito de la fórmula arbitrada se pudo haber planteado un trazado más ambicioso, y buena prueba de ello es que en 1954 se rectificó el proyecto disminuyendo el aprovechamiento de la edi-

ficación y abriendo las manzanas cerradas, sin que los propietarios protestaran excesivamente. Pero no se debe olvidar que las circunstancias habían mejorado mucho respecto de las de 1948, momento de graves dificultades de todo género en el que las gentes no habían percibido toda la importancia del nuevo ensanche y en el que no se sabía que resultado podía dar la fórmula que se iba a ensayar. En todo caso la Comisaría rindió un servicio excepcional a Madrid en este sector, reservando libres de edificación los te-

PERIODO DE 1949 A 1956

El 22 de julio de 1946 Bidagor ve re-

renos destinados a un nuevo centro comercial, y lo hizo en medio de la indiferencia más absoluta de la opinión pública y de los demás organismos afectados, que nunca comprendieron la trascendencia que esta idea tenía para la ciudad, ofuscados por la obsesión de las grandes vías como único cauce de solución de los problemas circulatorios y comerciales».

españolas. En concreto, el Decreto señala como facultades de la Jefatura, la impulsión de la tarea urbanística, la preparación de la necesarias disposiciones legales incluida la Ley Nacional de Urbanismo, así como realizar los estudios preliminares para la preparación de un Plan Nacional de Urbanismo.

La tarea que caía sobre las espaldas de Pedro Bidagor se completaba con el encargo precedente de la Jefatura del Estado de preparar una Ley que acometiera decididamente el problema de la especulación del suelo en las ciudades.



Gerencia de Urbanización. Polígono residencial Bidebieta (San Sebastián).

se sería para progresar en la evolución del Urbanismo. Sin embargo, también conviene advertir que no es la última palabra de la legislación urbanística, pues hay materias importantes que no se tocan, tales como la creación de nuevas ciudades, y existen otras, como el estatuto de la propiedad del suelo y la organización urbanística de los Ayuntamientos, que han de continuar modificándose en una línea de avance social y de eficacia hacia una situación definitiva que seguramente se tardará en alcanzar»¹¹.

En el mismo año 1956 y por Decreto de 2 de febrero la Dirección General de Arquitectura cambió de denominación, convirtiéndose en Dirección General de Arquitectura y Urbanismo, suprimiéndose la Jefatura Nacional de Urbanismo. Con estas medidas la Dirección General pasaba de ser un órgano meramente asesor y propulsor, a contar con medios ejecutivos para realizar o favorecer una determinada acción sobre el suelo.

Se trataba de un paso trascendental que suponía el reconocimiento oficial del interés del Gobierno por el Urbanismo y, en cierto modo, una mayoría de edad para la Dirección General en estas materias.

No debe cerrarse este segundo período, que hemos diferenciado en la actividad profesional de Bidagor al servicio del urbanismo, sin citar su intervención como asesor técnico de la Comisión Provincial de Barcelona y del propio Ayuntamiento, a petición expresa de aquella, en la elaboración del Plan Comarcal aprobado por ley de 3 de diciembre de 1953.

PERIODO DE 1957 A 1969

Se inicia este período con el hecho transcendental de la creación del Ministerio de la Vivienda por Decreto-Ley de 25 de febrero de 1957.

Este hecho, junto con el de la aprobación de la Ley del Suelo, constituyen en opinión de Bidagor, el fin de una etapa, «de apostolado y experimentación y el comienzo de otra etapa de mayor responsabilidad, en la que se cuenta con medios mucho mayores que en las anteriores y que normalmente ha de ser de encauzamiento y desarrollo»¹².

La Dirección General de Arquitectura y Urbanismo, hasta entonces dependiente del Ministerio de la Gobernación, pasará, con la creación del Ministerio de la Vivienda, a depender de éste, y se denominará a partir de entonces Dirección General de Urbanismo. El nombramiento de Director General de esta, cuyo mandato se extenderá hasta noviembre de 1969, recae en Pedro Bidagor.

Los objetivos de la Dirección General en los primeros años de funcionamiento de la misma, se concretaron en los siguientes trabajos:

- Desarrollo de la Ley del Suelo, Reglamentos y Normas.
- Planeamiento Comarcal y Local.
- Financiación del primer programa de preparación de suelo.
- Organización interna.

La primera línea de actuación tropezó con la necesidad de acumular experiencia previamente y realizar una reposada maduración. En cuanto al planeamiento local, si bien al principio

la propia Dirección General siguió formulándolo directamente, pronto se cambió el criterio, aconsejando a los Ayuntamientos el encargo a equipos particulares, dedicándose los servicios técnicos de aquella, a labores de asesoramiento. El objetivo concreto en este sentido fue intentar conseguir que las capitales de provincia y ciudades de más de 50.000 habitantes tuvieran su planeamiento aprobado.

La preparación de suelo para el Instituto Nacional de la Vivienda se encauzó por el camino de la expropiación de terrenos, su planeamiento y urbanización en polígonos emplazados en las áreas de influencia de Madrid y Barcelona así como en importantes capitales regionales —Valencia, Sevilla, Zaragoza y Bilbao— en provincias que presentaban agudos problemas sociales como Asturias, Cádiz y Málaga y, finalmente, en aquellas en que el Estado se había comprometido en tareas de desarrollo económico —Jaén y Badajoz—.

Es de destacar también en esta primera fase de funcionamiento de la Dirección General de Urbanismo, la decisión de crear desde el año 1958, seis becas anuales para la formación urbanística de jóvenes arquitectos recién salidos de la Escuela, con el fin, como dice Bidagor «de que vieran los problemas reales del Urbanismo, adquirieran una cierta práctica y pudieran ser posteriormente colaboradores en los trabajos contratados»¹³.

En los años 1958-1961, la Dirección General de Urbanismo debió dirigir sus esfuerzos, ante problemas reales existentes, a impulsar la redacción de

tres importantes operaciones de planeamiento: El Plan Sur de Valencia, el Plan de la Costa del Sol y el Plan de Descongestión de Madrid.

Para el primero se formó una Comisión Técnica Especial de carácter interministerial, de la que Bidagor fue vicepresidente. El resultado fue el Plan Sur, aprobado por la Ley de 23 de diciembre de 1961, que ofreció a Valencia, en opinión de aquel, un porvenir de gran amplitud a partir de una nueva estructura urbana.

Igualmente, por iniciativa de la Dirección, se aprobó la necesidad de formular un Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol. Para ello se constituyó una Comisión Especial formada por nueve Directores Generales y autoridades locales presidida por Bidagor. El Plan, aprobado por Orden Ministerial de 26 de noviembre de 1960, fue redactado por un equipo dirigido por el arquitecto Luis Blanco Soler.

El tercer tema planteado por la Dirección General, fue el de la descongestión de Madrid, creándose al efecto una Comisión Interministerial presidida por el Ministro de la Vivienda y de la que formó parte el propio Bidagor, abordando el Ministerio de la Vivienda, como consecuencia de los estudios realizados, la ejecución de núcleos de descongestión en Toledo, Guadalajara, Manzanares, Alcázar de San Juan y Aranda de Duero, que, por sus dimensiones, pueden considerarse, en opinión de Bidagor, como auténticas nuevas ciudades.

También en esta época, la Dirección General de Urbanismo presta su colaboración a los Planes de Urgencia Social de Madrid —1957—, Asturias —1958— y Vizcaya —1959.

A mediados de este último año 1959 la Dirección da un paso importantísimo, en materia de organización y efectividad en la gestión urbanística, «con la creación de la Gerencia de Urbanización, por la Ley de 30 de julio, como organismo autónomo destinando a llevar a cabo las tareas técnicas y económicas requeridas para el desarrollo de la gestión urbanística que debe ser ejecutada por la Dirección General de Urbanismo»¹⁴.

La Gerencia de Urbanización comienza a funcionar en enero de 1960 bajo la dirección de un gerente, cargo que a partir de 1962 es asumido por el Director General de Urbanismo, Pedro Bidagor, que lo desempeña hasta su cese en 1969. En el mismo, nuestro protagonista habría de volcar toda la experiencia adquirida en la Di-

rección Técnica de la Comisaría de Urbanismo de Madrid en materia de adquisición de suelo.

En opinión de Bidagor «su creación supone un refuerzo fundamental del dispositivo de ejecución de la Ley del Suelo, y, consecuentemente, la posibilidad de ejecutar desde el Estado una política de gestión con programas nacionales y carácter unitario, en coordinación, pero separadamente, de la gestión usual practicada por las Corporaciones Locales»¹⁵.

Los programas iniciales de la Gerencia fueron reforzados posteriormente de forma significativa, con el objetivo de que la preparación de suelo residencial se extendiera a todos los núcleos importantes del país, aumentando al mismo tiempo el número de polígonos industriales, dada la favorable acogida que estos habían tenido por parte de las autoridades locales, así como «el excepcional servicio que se prestaba a la ordenación urbanística, el abaratamiento del suelo para fines tan primordiales como los industriales y la reanimación económica de las localidades atendidas»¹⁶.

Los trabajos realizados por la Gerencia de Urbanización hasta 1969 —278 polígonos que comprendían una superficie de 27.000 Ha.— suponen la primera gran operación de gestión urbanística realizada desde la Administración, y en este sentido constituyen un hito en el quehacer urbanístico de Bidagor, por la novedad del planteamiento y la dificultad de su ejecución.

Al mismo tiempo, esta labor permitió a Bidagor el convocar a un elevado número de arquitectos españoles, los mejores del momento a su juicio, para colaborar en la redacción de trabajos urbanísticos promovidos por la Administración.

Como continuación de la iniciativa de formular el Plan de Ordenación y Desarrollo de la Costa del Sol, al que anteriormente hemos aludido, la Dirección General de Urbanismo prestó en aquellos años, comienzo de la década de los sesenta, gran atención al planeamiento urbanístico de los núcleos turísticos. Además de animar y asesorar determinados concursos internacionales —Elviria en Málaga y Maspalomas en Las Palmas de Gran Canaria—, la adecuada colaboración entre los Ministerios de Turismo y Vivienda cuajó definitivamente en la Ley sobre Centros y Zonas de interés Turístico Nacional de 28 de diciembre de 1963, en la que la mano personal de Bidagor se detecta en la diferenciación establecida en la misma entre Planes

de Promoción Turística y de Ordenación Urbana y en la figura de las bases para promover, ordenar y vigilar la actividad urbanística en sus relaciones con el urbanismo.

Para concluir la descripción de las actividades desarrolladas por Bidagor al frente de la Dirección General de Urbanismo, hemos de referirnos a dos grandes temas sobre los que se centraron los esfuerzos realizados por aquélla: la Política del Suelo y el Plan Nacional de Urbanismo.

En la definición de la primera el criterio fundamental de Bidagor ha sido el de que «si no se domina el suelo no hay posibilidad de progreso urbanístico»¹⁷. Para ello la Ley del Suelo de 1956 establece un estatuto para el régimen del Suelo, en el que se declara la sumisión de la propiedad a su función social y a su coordinación con la utilidad pública. A tal efecto, la Ley ofrece oportunidades y ventajas a los propietarios que actúen, así como a los que se asocien y, en general, a los que quieran colaborar en la gestión urbanística, señalando que la gestión pública movilizará a la iniciativa privada, sustituyéndola cuando no alcance a cumplir los objetivos necesarios.

Finalmente hemos de referirnos a una vieja aspiración de Pedro Bidagor, el Plan Nacional de Urbanismo.

En los últimos años del mandato de aquél al frente de la Dirección General se intentó preparar un Avance del mismo, a partir de su concepción como un planeamiento de naturaleza indicativa, en el que, en palabras de Bidagor, su «finalidad principal será ilustrar a los españoles, a las regiones y a las ciudades de cómo son, a escala nacional, los problemas urbanísticos, para que todos adapten sus actuaciones y previsiones a la línea general prevista y razonada. Solamente una parte del Plan tendrá carácter preceptivo y será la compuesta por las disposiciones legales o normativas, por los programas de actuación y por los de inversiones: y naturalmente estas medidas han de ser previamente sancionadas por el Consejo de Ministros»¹⁸.

Bidagor entendía que el Plan Nacional de Urbanismo debía constituir un conjunto de previsiones a largo plazo (cuarenta años y hasta cien años), conteniendo programas a plazos medios (quince años, de forma análoga a los de vivienda y carreteras) y a plazos cortos (cuatro o cinco años, como los del Plan de Desarrollo Económico). Bidagor consideraba que este carácter profético del Plan Nacional de Urbanismo, para él intrínseco y necesario,

constituía su verdadera dificultad por comparación con los otros planeamientos económicos y técnicos en que se planifica a tan largo plazo.

A pesar de que desde 1962 existía un documento previo titulado «Plan Nacional de Urbanismo - Memoria de Planeamiento» en el que se exponían ya la motivación del Plan así como su planteamiento y estructura, Bidagor no consiguió ver realizado su deseo de llegar a obtener un Avance del Plan Nacional de Urbanismo.

Habremos de contentarnos por ello con recoger el listado de problemas fundamentales que aquél debería abordar, los cuales eran contemplados

aseguren la ordenación de todo el territorio nacional.

4. Plantear soluciones a escala nacional de determinados problemas de carácter especial que desbordan los intereses locales, tales como las comunicaciones, el suministro de agua y energía, el turismo y otros análogos que permitan la adecuada colaboración con los Departamentos ministeriales que sobre ellos tienen competencia reconocida.

5. Proyectar las operaciones de descongestión, en cuanto a un futuro desarrollo de las ciudades y comarcas de crecimiento intensivo, cuyo ulterior desarrollo se considere perjudicial.

a seguir para: disponer del necesario para el desarrollo urbanístico, promover su urbanización, romper la especulación y repartir equitativamente entre los propietarios afectados los beneficios y cargas derivados del planeamiento.

9. Programar las inversiones financieras que, de acuerdo con las disponibilidades nacionales, permitan practicar la política de suelo, absorber el déficit de servicios existente y renovar los núcleos urbanos.

10. Obtener las informaciones necesarias para conocer los problemas señalados con precisión estadística y planteamiento conveniente, a fin de



Gerencia de Urbanización. Polígono Residencial. Eras de Renueva. León.

en la citada memoria en los siguientes doce puntos:

1. Conseguir en un plazo determinado que el Planeamiento urbanístico de las ciudades se normalice, satisfaciendo las condiciones exigidas por la Ley y adquiriendo un nivel técnico adecuado.

2. Planear la aportación de los beneficios propios del Urbanismo a todos los núcleos urbanos y rurales de la nación.

3. Integrar los planes locales en planes urbanísticos y provinciales que

6. Señalar, de acuerdo con el Plan de Desarrollo Económico, las localizaciones adecuadas para las actividades económicas que se practiquen en el ámbito urbanístico y plantear la ordenación territorial que de ellas se deduzca.

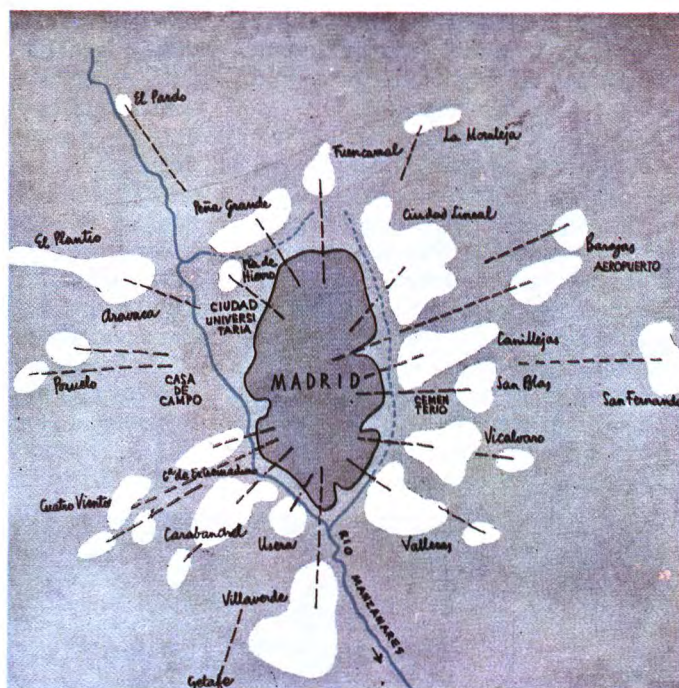
7. Concebir la ordenación territorial de la nación y de sus grandes regiones como síntesis de todas las demás actividades urbanísticas y como base para la coordinación de todos los Departamentos afectados.

8. Determinar la política de Suelo

poder estudiarlos con la solvencia requerida.

11. Establecer los principios y normas fundamentales que deberán de regir la política urbanística nacional.

12. Prever la actuación, mediante la preparación de memorias, planes, programas, disposiciones o cualquier otro tipo de previsión que permita al Gobierno practicar la política urbanística nacional de acuerdo con las circunstancias que se vayan presentando»¹⁹.



EL PLAN GENERAL DE MADRID DE 1942-1946

Las ideas fundamentales que presidieron la ordenación definida en el Plan General de Madrid realizado en 1942 y aprobado en 1946, conocido como Plan Bidagor, por la indiscutida autoría del mismo, se concentraban en los siguientes doce puntos:

- Capitalidad
- Ordenación ferroviaria
- Accesos a la ciudad
- Zonificación
- Ciudad antigua y su reforma
- Terminación del Ensanche
- Nuevo ensanche en la prolongación de la Castellana
- Extrarradio
- Suburbios
- Límites de la ciudad y anillos verdes
- Ordenación de la industria
- Poblados satélites.

A continuación se exponen, de forma resumida las ideas y criterios más importantes contemplados en cada uno de estos puntos, de acuerdo con el contenido de la publicación titulada «Ordenación General de Madrid» firmada por Pedro Bidagor y editada por la Junta de Reconstrucción de Madrid en el año 1942, acompañados de los gráficos dibujados por aquél para el n.º 23 de la Revista Gran Madrid dedicada al «Planeamiento Urbanístico de Madrid» en 1953, y los planos fundamentales del Plan recogidos en el documento de CO.PLA.CO. del año 1981 titulado «Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid».

CAPITALIDAD

«La exaltación de los valores tradicionales supone el respeto a los barrios que han sido solar de las cumbres históricas, que por tanto merecen veneración de todos los españoles. En Madrid, tal debe ser el recinto primitivo del Alcázar y el recinto de la ciudad amurallada...»

«La representación simbólica de la capitalidad conduce a revalorizar la fachada del Madrid Imperial del siglo XVII ...»

«El mejor emplazamiento de la ciudad ... es la cornisa de las colinas que miran al Valle del Manzanares ...»

«En consecuencia la función suprema debe ocupar el emplazamiento mejor, la capitalidad debe organizarse, exaltarse y representarse en el Valle del Manzanares».

«Además de la Dirección Política hay otras fun-

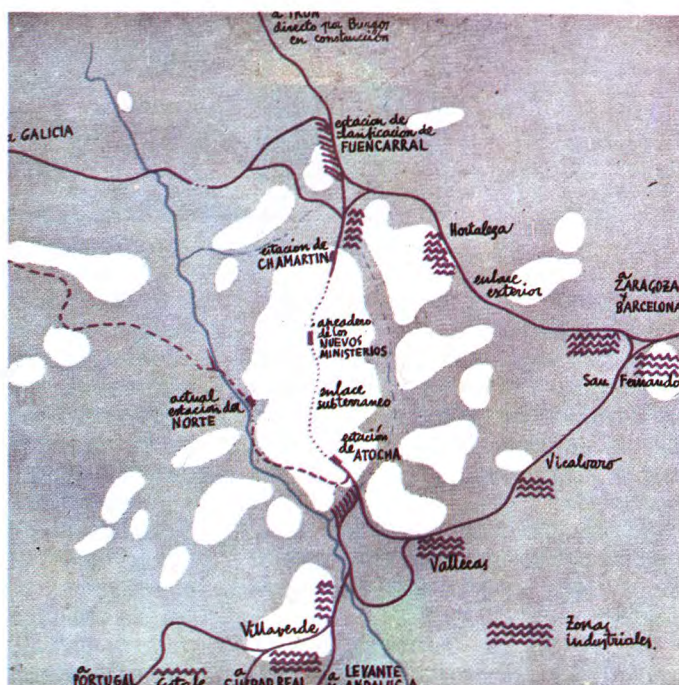
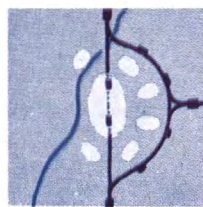
iones directivas de orden nacional de las que algunas residirán en Madrid, tales son:

- a) Ciudad Universitaria
- b) Deporte Nacional
- c) Turismo
- d) Alto mando militar
- e) Exposiciones nacionales

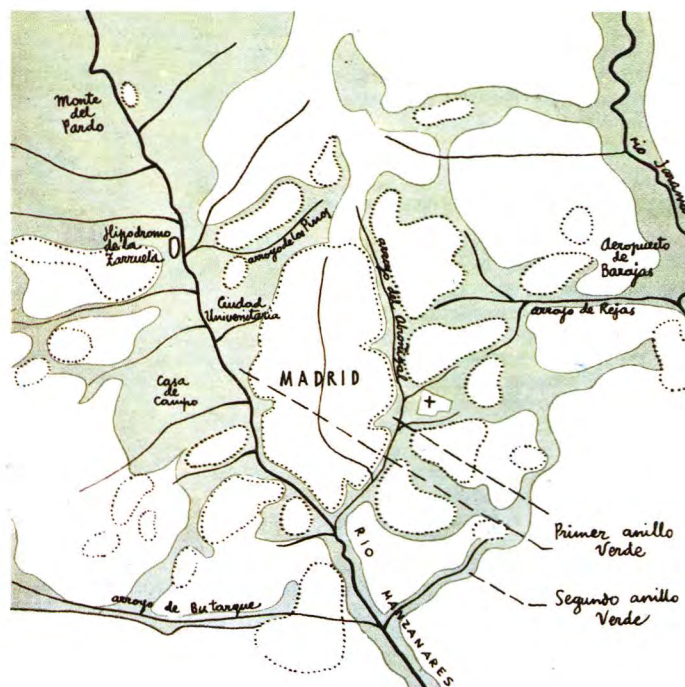
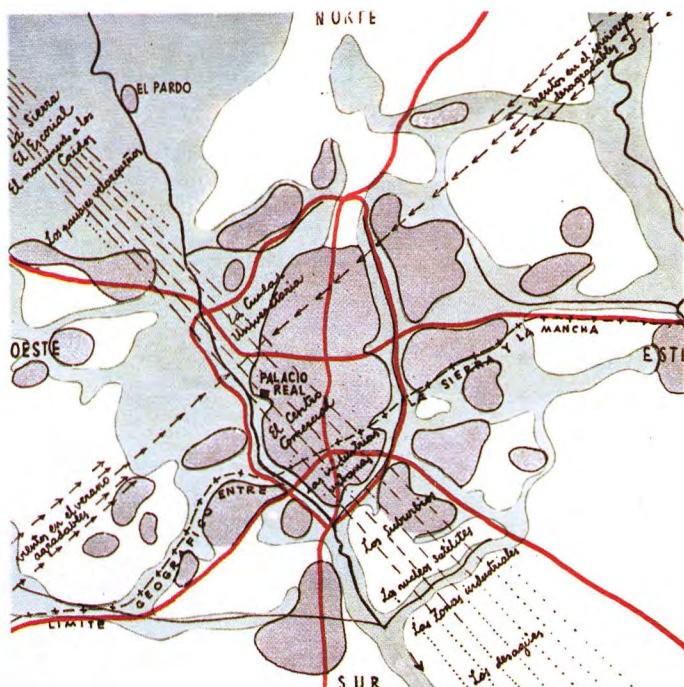
ORDENACION FERROVIARIA

«El servicio de viajeros ... se unifica mediante la terminación del enlace ... de la estación de Atocha con la nueva estación de Chamartín, mediante el túnel que atraviesa de Norte a Sur toda la ciudad».

«La nueva estación de Chamartín recoge todas las líneas actuales del Norte, mediante la desviación Las Matas—Fuencarral ... La actual estación del Norte preside su movimiento para



Esquemas originales de P. Bidagor para el Plan General de Madrid.



transformarse en estación de trenes ligeros a la Sierra...»

«La estación de Atocha ha de disponerse para recibir, además de todas las líneas actuales, la de Extremadura ... También las líneas secundarias de Valle del Prado y Arganda han de ser desviadas para entrar en Atocha».

«La ordenación ferroviaria supone el establecimiento de dos grandes estaciones de clasificación; una en Getafe y otra en Fuencarral, ... unidas por una línea de circunvalación que pasa por Getafe, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza y Fuencarral ... Una estación de menor importancia ... se establece en la línea de Zaragoza y Barcelona, área de Coslada».

PLAN DE ACCESOS

«El Plan Nacional de Obras Públicas ha dispuesto seis carreteras básicas de comunicación

de Madrid con la periferia, ... el intenso tráfico de estas vías en las proximidades de Madrid y la previsión de que estos accesos sirvan para las futuras autopistas obliga a dotarlas de un perfil amplio el perfil de 40 metros de anchura ...»

«La red de accesos a la Capital se completa con dos líneas de cintura que permite empalmar las diversas líneas sin atravesar los ejes puramente urbanos La cintura exterior enlaza los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Pozuelo, El Plantío y El Pardo. ... Otra cintura más apretada y de mucho mayor servicio urbano está constituida por la vía del Abroñigal, la Vía del Manzanares y la transversal del Norte por el arroyo de los Pinos.

ZONIFICACION

«Como zonas más importantes se distinguen las siguientes:

- Zonas especiales
- Zonas comerciales
- Zonas residenciales
- Zonas verdes
- Zonas industriales

«La ordenación y descongestión del centro actual, y la disposición de un nuevo centro comercial para el conjunto, y de grupos comerciales de segundo orden y de barrio, constituyen parte fundamental ...»

«Las Zonas residenciales se clasifican en tres grupos:

- De edificación cerrada
- De edificación abierta
- De edificación aislada

«Las Zonas verdes son de muy diferente índole y en ellas se comprenden:

- Parques y jardines
- Montes y Zonas de repoblación forestal
- Zonas deportivas
- Zonas agrícolas. Huertas y tierras de labor

«La zonificación de la industria es la más urgente, pues su confusión con la vivienda y demás usos produce molestias graves, con perjuicio para la propia industria que no encuentra emplazamientos dotados de los servicios y de las especiales circunstancias que necesita»

CIUDAD ANTIGUA Y LA REFORMA INTERIOR

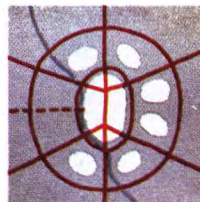
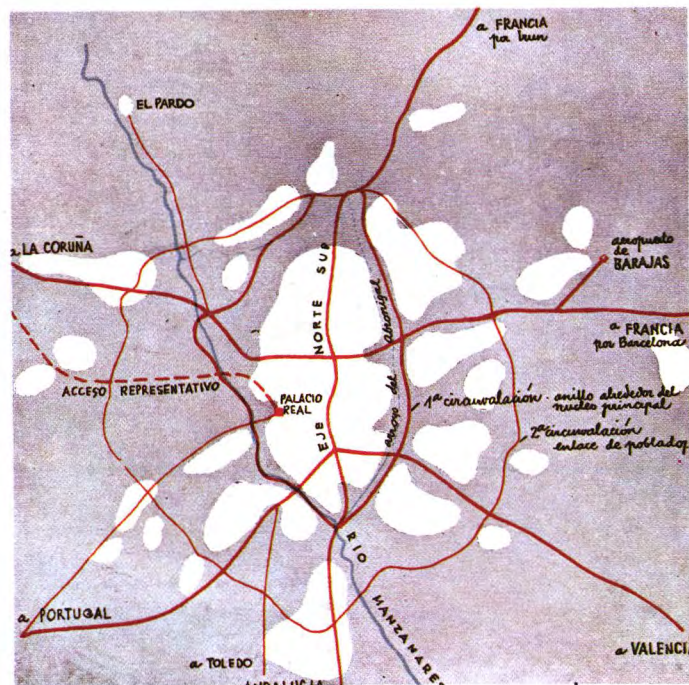
«El problema de la ciudad antigua ha de orientarse en el sentido de no intensificar sus usos actuales, e iniciar una política de reducción de densidad de trabajo, tráfico y habitantes».

«El traslado de edificios públicos, tales como el Ayuntamiento (a la Casa de la Moneda), el Ministerio de Estado (A Rosales), etc. con la supresión de tráfico correspondiente, es fuente eficaz de descongestión».

«La ordenación de los medios de tráfico es otra base de descongestión»

«Una tercera base de ordenación interior es la limitación de usos interiores (espectáculos, cafés, edificios solamente comerciales, hoteles) en las zonas declaradas congestionadas ...»

Esquemas originales de P. Bidagor para el Plan General de Madrid.



«El saneamiento de las manzanas de vivienda mediante la sistemática apertura de patios generales, además de mejorar las condiciones sanitarias de las viviendas produciría una menor densidad de habitantes».

TERMINACION DEL ENSANCHE

«Condición previa al planteamiento de nuevas ampliaciones de la Ciudad, es la terminación de los ensanches en curso ...»

«La presión de los propietarios de las zonas de ensanche desvirtuó el Plan aprobado en 1860 suprimiendo plazas, parques y espacios libres de manzana, produciendo barrios monótonos y sin personalidad. Conviene aprovechar los solares existentes para crear un mínimo de plazas que reúnan servicios públicos y proporcionen descanso, abriendo horizontes a la monotonía densa de manzanas y calles».

«La ordenación de usos y la supresión de medianerías mediante la construcción de toda la altura permitida o mediante la transformación de medianerías en fachadas, según los casos, se perseguirá mediante las oportunas ordenanzas ...»

«La gran densidad de algunos sectores del ensanche y la ausencia de espacios verdes aconsejan la conservación de todas las zonas de relativa continuidad ocupadas por edificación baja y noble, rodeada de arbolado, según acontece en los alrededores de la Castellana y de la calle de Lista».

La prohibición de construir viviendas interiores en los sucesivos, su definición y reglamentación es punto fundamental de la mejora del Ensanche».

«El problema de las industrias se resuelve designando manzanas con carácter totalmente industrial y determinado género de manzanas de vivienda con sus patios generales destinados a garages y almacenes. De esta manera se trata de eliminar las industrias en el resto de las manzanas de vivienda.

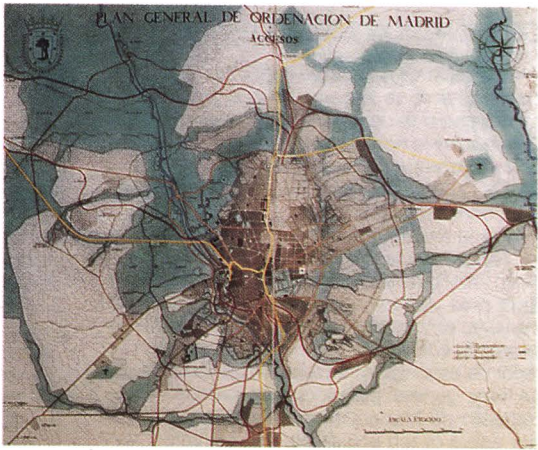
PROLONGACION DE LA CASTELLANA

«La ordenación viaria de la zona se realiza a base de los siguientes principios:

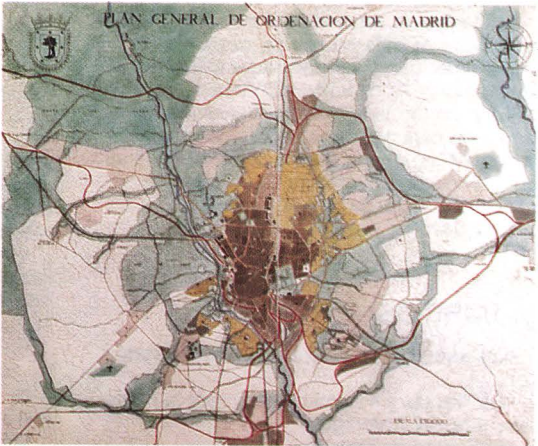
- Respeto a la prolongación de la Castellana con el mínimo de cruces, para conservar su carácter de vía de penetración rápida.
- Establecimiento de dos transversales principales ... Dehesa de la Villa ... Jerónima Llorente; Marqués de Viana ... Alfonso XIII.
- La Rectificación de la carretera de Chamartín en el límite Sudeste.
- Apertura de una vía diagonal desde la confluencia de la Ronda con la calle de Modesto Lafuente, hacia la calle de Bravo Murillo a través de Cuatro Caminos para prever la fácil comunicación del sector de los Nuevos Ministerios con la Dehesa de la Villa.
- Disposición de manzanas de lado aproximado de 250 metros ...»

«Elemento fundamental en la organización de la zona, constituye el nuevo centro comercial que se proyecta a la izquierda de la Castellana inmediata a la Ronda. El proyecto contiene una nueva agrupación de comercio y espectáculos en el centro de gravedad de la zona residencial compuesta por la reunión del ensanche actual y el futuro para iniciar así la descongestión a fondo de la ciudad vieja, actual centro comercial».



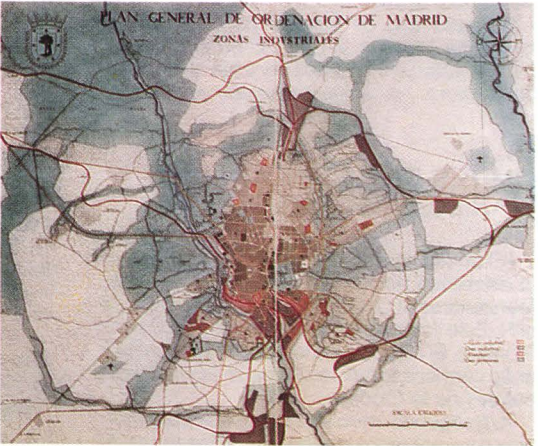


Ferrocarriles.



Zonas industriales.

Zonas verdes.



Accesos.



ORDENACION DEL EXTRARRADIO

«Los sectores edificados más o menos desordenadamente se separan en dos grupos ... El primer grupo se considera como extrarradio, y al segundo se le denomina de suburbios El extrarradio comprende cuatro sectores ... que son:

- De Cuatro Caminos a Tetuán de las Victorias
- Chamartín de la Rosa
- De la Prosperidad al Retiro
- Ribera izquierda del río».

«El criterio de ordenación seguido consiste en abrir más vías transversales que seccionen el conjunto en partes definidas, mejorando por de pronto la edificación en sus bordes. Para el interior de estas partes se adopta una fórmula que se hace general para todos los barrios del extrarradio de Madrid, que consiste en determinar sobre la red actual de calles una red menos tupida que dé lugar a manzanas cuyos lados sean normalmente mayores de 100 metros ... El interior de estas manzanas se subdivide en manzanas más pequeñas, que corresponden a las actuales, sometiéndose esta parte interior a la norma de edificar con menor altura».

«La importancia actual de la industria establecida y las características sociales de sus habitantes, hacen que la eliminación total de la industria no sea conveniente. Por ello se han dispuesto dos zonas de pequeña industria, una entre Bravo Murillo y la Castellana y la otra en Tetuán».

SUBURBIOS

«Los suburbios más importantes de Madrid son:

- Las Ventas y su prolongación por la ribera izquierda del Abroñigal
- El Puente de Vallecas
- Las zonas adoptadas de la margen derecha del Manzanares»

En cada uno de estos suburbios, el Plan diferencia distritos y barrios, ordena el viario y la edificación, prevé recintos de pequeña industria y establece espacios verdes interiores.

LIMITES DE LA CIUDAD Y ANILLOS VERDES

«El primer límite se fija en Madrid en el recinto delimitado por las tres vaguadas siguientes: Manzanares al O. y S., Abroñigal al E. y Pinos al N. Este límite se materializa mediante un anillo verde. El contacto de la edificación con este anillo conviene tratarlo en forma de fachadas generales de la Ciudad»

«Un segundo anillo verde engloba los suburbios y los poblados de servicio de las zonas industriales situadas a lo largo del ferrocarril de circunvalación. Su trazado se apoya en el Monte del Pardo, Valdeatas y Moraleja al Norte; en la Remisa, al Oeste; en los arroyos de Butarque y la Gavia, al Sur, y en las costas de Almodovar (Vallecas) San Cristobal (Vicálvaro) e Hinojosa (Canillas), al Este».

«Un tercer anillo recoge en su recinto todas las zonas circundantes de posible relación con la vida diaria de la Ciudad. Sus límites se definen por los Montes del Pardo y Viñuelas, al Norte; el río Guadarrama, al Oeste; el Arroyo Culebro, al Sur y el río Jarama, al Este».

«La red de espacios libres se completa por medio de cuñas que unen radialmente los tres anillos mencionados...»

«Esta disposición del sistema de espacios libres hace que todos los núcleos edificados queden perfectamente delimitados como islas de viviendas y trabajo, sobre un fondo general verde».

ORDENACION INDUSTRIAL

A partir de su clasificación según la producción, se distinguen tres grupos «atendiendo a su especial servicio en relación con la ciudad:

- Servicios industriales anejos a la zona de vivienda.
- Industrias cuya economía obliga a situarlas dentro del núcleo urbano ...
- Industrias que sirviendo a la Ciudad o mercados más amplios, pueden ser periféricas a la misma».

«Atendiendo a su especial influencia sobre la comodidad e higiene de la Ciudad, se clasifica en los tres grupos siguientes:

- Industrias perfectamente compatibles ...
- Industrias compatibles ... mediante aislamiento de poca extensión
- Industrias incompatibles con la zona de viviendas».

«Respondiendo a estas clasificaciones se prevén tres situaciones para la industria:

- Dispersión por el casco urbano
- Concentración en núcleos o manzanas industriales
- Concentración en zonas industriales».

«Los núcleos industriales se sitúan atendiendo al actual emplazamiento de las industrias correspondientes, y en puntos de fácil comunicación con el resto de la Ciudad donde concurren medios de transporte urbano suficiente».

«Se disponen las siguientes zonas y almacenes para el abastecimiento de la Ciudad: Peñuelas, Imperial, Cerro Negro, Cerro de la Plata, Hortaleza, Chamartín y Fuencarral».

«Las grandes zonas industriales se disponen a lo largo del ferrocarril de cintura e inmediatas a las vías de penetración y a la vía de circunvalación exterior».

Las zonas proyectadas son: Delicias, Méndez Alvaro, Villaverde Alto, Vallecas, Canillejas, San Fernando y Hortaleza.

POBLADOS SATELITES

«Una vez definidos los límites del núcleo fundamental, se realiza el crecimiento de la Ciudad, mediante la creación de nuevos núcleos con relativa vida propia ...

Los poblados satélites pueden clasificarse en tres grupos:

- Poblados de servicio de las zonas industriales y militares
- Poblados de albergue de población modesta que trabaja en Madrid
- Poblados de residencia de los habitantes que desean viviendas en un medio menos denso que el casco y en mayor contacto con la Naturaleza».

En el primer grupo se incluyen Villaverde, Vallecas y Vicálvaro. En el segundo se plantean los del Tercio y Palomeras y «se prevén más en la izquierda del Abroñigal, en las costillas de la Ciudad Lineal y en los altos de Fuencarral».

Las zonas incluidas en el tercero son las siguientes:

- a) La comprendida entre el Monte del Pardo y la Casa de Campo, que comprende Aravaca, El Plantío y Pozuelo.
- b) La zona Norte, desde Fuencarral hasta el Monte del Pardo.
- c) La ribera del río Jarama en las proximidades del campo de aviación de Barajas y el pueblo de San Fernando.

Para terminar este capítulo dedicado a exponer el contenido del Plan General de Madrid, recogemos a continuación la autocrítica que del mismo hacía el propio Bidagor en 1967:

«A mi juicio, naturalmente nada imparcial, el Plan General de Madrid constituyó un paso importante en la técnica del planeamiento urbanístico en España. Su principal característica es que supuso un planteamiento funcional en la ciudad; la ordenación de la totalidad de la comarca de influencia; la colaboración de las diferentes técnicas y departamentos afectados; el establecimiento de una estructura urbana definida por las comunicaciones, el sistema de espacios libres y la organización de los centros cívicos, zonas residenciales y zonas industriales; la proyección de unidades urbanas cerradas rodeadas de espacios libres frente al crecimiento en mancha de aceite; la previsión de los accesos con carácter de autopistas, a pesar de la oposición cerrada inicial del Ministerio de Obras Públicas; la zonificación general de la ciudad y el estudio de las normas y ordenanzas de la edificación correspondientes. En una gran proporción, el Plan de Madrid fue trabajo de investigación en un momento en que estaba en transformación la técnica del planeamiento. Recuerdo perfectamente nuestras dificultades para encuadrar las determinaciones principales del Plan sin descender a los detalles, lo que no encajaba dentro de la legislación anterior, que concebía los planes de ensanche como un estudio que, abarcando toda la ciudad, comprendía todos los proyectos de instalación de servicios. Entonces se vio la necesidad de jalonar el planeamiento urbanístico en los tres grados de planes generales de ordenación, planes parciales y proyectos de urbanización, tal como los define la Ley del Suelo y que ya fueron señalados por primera vez en la Ley de Madrid.

Creo que la crítica principal que se ha hecho a este primer Plan se ha referido a que no planteó una renovación profunda de los tipos de parcelación y edificación tradicionales. Sin inconveniente de reconocer que en este aspecto actuamos con una prudencia tal vez excesiva, conviene, sin embargo, tener en cuenta que las modificaciones restrictivas que se impusieron a la edificación supusieron una lucha dura que estuvo a punto de hacer naufragar el Plan, que los propietarios y técnicos no estaban preparados para una modificación revolucionaria, y que, de momento, no había ninguna posibilidad de practicar una política de suelo que hiciera viable la ejecución de un plan que no se ajustara a las consabidas calles entre alineaciones fijas»²⁰.

PENSAMIENTO URBANISTICO

El pensamiento urbanístico de Pedro Bidagor, lo que podríamos denominar su concepción global del urbanismo, se deduce en parte de lo expuesto en los apartados anteriores. No obstante, con la finalidad de completar esta visión, recogemos a continuación una serie de reflexiones, ideas y criterios entresacados de publicaciones firmadas por el propio Bidagor o de las que consta fidedignamente su autoría. Concretamente, nos referimos a las siguientes:

- Ordenación General de Madrid, editada por la Junta de Reconstrucción de Madrid el año 1942²¹.
- Exposición de motivos de la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del Suelo y ordenación urbana²².
- Publicación editada en 1973 por el Ministerio de la Vivienda, titulada «Gerencia de Urbanización-Memoria de sus actividades hasta 1969»²³.

Expondremos a continuación estas reflexiones agrupándolas en los siguientes tres apartados:

- Proceso urbanístico.
- Planeamiento de ciudades y tratamiento de sus casos históricos.
- Régimen y política de suelo.

a) El proceso urbanístico:

- «El proceso urbanístico comprende tres géneros de actividades cuyo mejor conocimiento, amplio desarrollo y perfecta coordinación son la base de un posible éxito en la intervención indispensable para su fomento y ordenación. Estas actividades genéricas son las que corresponden a: 1) la formulación responsable del planeamiento; 2) el desarrollo eficaz y suficiente de la gestión, y 3) el mantenimiento de adecuada disciplina»²³.

Planeamiento, Gestión y Disciplina son los tres componentes indisolubles de una plena acción urbanística, y puede afirmarse que sólo se conseguirán resultados eficaces si se acierta a orquestar las correspondientes actividades en forma y medida que permitan en cada caso, la presencia simultánea y sincrónica de los tres modos de actuar»²³.

- «Buen ejemplo de una gestión exuberante sin previo planeamiento y al margen de la disciplina, ha constituido el desarrollo de las áreas turísticas, con sus aciertos par-

ciales y sus atentados al paisaje y a la armonía de ciudades y pueblos. La disciplina es también arma peligrosa si se aplica por quienes desconocen los objetivos de planes y programas (caso frecuente en los Tribunales de Justicia) o lo hacen al margen de las rectas intenciones de bien común que se persiguen»²³.

- «Ante todo, conviene tener en cuenta que, si bien la lucha urbanística se produce en muy diferentes campos —estatal, municipal, privado, técnico, jurídico, social, económico— la acción ordenadora tiene que tener dirección unitaria y suficientemente coordinada con otras actuaciones paralelas forzosamente exteriores a la acción directa»²³.
- «La acción urbanística ha de preceder al fenómeno demográfico, y, en vez de ser su consecuencia, debe encauzarlo hacia lugares adecuados, limitar el crecimiento de las grandes ciudades y vitalizar, en cambio, los núcleos de equilibrado desarrollo, en los que se armonizan las economías agrícolas, industrial y urbana, formando unidades de gran estabilidad económico-social. Por tanto, ha de eliminarse el señuelo de los proyectos a plazo inmediato, que remedian, cuanto más, necesidades de un sector mínimo de la población, y afrontar los que, por responder precisamente a una visión amplia en el tiempo y en el espacio, contribuyen más definitiva y exactamente a la consecución del bienestar»²³.

b) El planeamiento de ciudades y el tratamiento de sus cascos históricos.

- «Los recuerdos históricos, el ambiente estético, el trazado de origen árabe y los monumentos (refiriéndose al caso de Madrid), definen una zona de carácter histórico-artístico cuyas características deben ser protegidas y acentuadas mediante un estudio de detalle muy minucioso y unas ordenanzas especiales que se elaborarán de acuerdo con la Comisaría de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional»²¹.
- «Las grandes vías con edificación alta y uso intensivo, son una fuente de congestiones de tráfico sin posibilidad de solución y un exponente de mal gusto. Las proyectadas con edificación ordenada y usos restringidos de comercio normal de planta baja y viviendas en los pisos son profundamente antieconómicos. Las primeras han de eliminarse y las segundas limitarse al mínimo estrictamente indispensable en una ordenación viaria general»²¹. (En relación con el casco histórico de Madrid).
- «La economía, la comodidad y el orden de la Ciudad obligan a separar en su recinto zonas diferentes en condiciones excepcionales de servicio para determinados fines y con condiciones prohibitivas para cuantos usos molesten a aquéllos»²¹.
- «La ciudad, como todo organismo, debe tener límites definidos. La limitación es de dos órdenes: una primera, del casco continuo, que constituye el núcleo fundamental de carácter directivo, y otra segunda, del conjunto del núcleo anterior y los de-

más núcleos secundarios, suburbanos y satélites que a su alrededor se constituyen»²¹.

c) El régimen y política de suelo

- «La financiación generalizada de las casas de vivienda mediante constructores especuladores, y una ordenanza redactada al servicio de los mismos han originado que la mitad de las viviendas del ensanche sean interiores en condiciones de ventilación, peores que en la ciudad antigua»²¹. (Refiriéndose al casco de Madrid).
- «El régimen jurídico del suelo encaminado a asegurar su utilización conforme a la función social que tiene la propiedad, resulta el cometido más delicado y difícil que ha de afrontar la ordenación urbanística. Y se impone, sin embargo, efectuarlo, precisamente porque si la propiedad privada ha de ser reconocida y amparada por el Poder Público, también debe armonizarse el ejercicio de sus facultades con los intereses de la colectividad»²².
- En la evaluación del suelo que circunda el núcleo urbano, prepondera, en efecto, la tendencia de hacer actuar las expectativas de uso o rentas futuras, que se incorporan, así, como valores adicionales, al valor actual del fundo: se computa indebidamente la plusvalía que, en su momento, será el resultado principal de la inversión urbanizadora, sin tener en cuenta que en rigor debe estar ausente del cálculo, puesto que cuando, efectivamente, llegue a producirse, como consecuencia de las obras en proyecto, ha de revertir en gran parte a la comunidad, previa aplicación del tratamiento fiscal adecuado...
...El beneficio que puede obtenerse de transformar el terreno rústico en solar es perfectamente lícito, siempre que sea el propietario quien haya costeado la urbanización determinante de aquella mejora y subsiguiente incremento de valor. Pero, en cambio, la caprichosa elevación del precio, cuando todavía no se ha urbanizado ni desembolsado por los propietarios el coste de las obras correspondientes implica usurpación de algo no perteneciente al dueño y que repercute en perjuicio de la comunidad»²².
- «Destino natural de los solares es el de ser y constituir soporte de edificaciones levantadas conforme a los planes. La retención indefinida sin construir es contraria a ese su objetivo inmanente y origina resultados antieconómicos en la prestación de toda clase de servicios públicos»²².
- «La función administrativa de fomento no se ejerce únicamente por el otorgamiento de beneficios que atraigan hacia los objetivos propuestos, sino también mediante la configuración de situaciones desfavorables para quienes no se decidan a actuar conforme al interés público. Los arbitrios con fines no fiscales del sistema de la Hacienda local han de tener gran eficacia tipificados, conforme a su propia naturaleza, como auténticas medidas de fomento»²².



Dibujo original de Pedro Bidagor.

ENTREVISTA CON PEDRO BIDAGOR



Urbanismo-Coam.—¿Cómo definiría usted en pocas palabras su trayectoria global de treinta años al frente de la Administración Urbanística?

Pedro Bidagor.—Considero que el quehacer urbanístico en España ha dado un salto gigantesco en ese período. En los años treinta un grupo reducido de muy meritorios profesionales mantenían el fuego sagrado del urbanismo, con escasas oportunidades y medios deficientes al amparo de una legislación totalmente inadecuada, formulada por personas desconecedoras de los problemas urbanísticos. Treinta años después, el panorama era totalmente diferente: hubo una verdadera movilización de los arquitectos hacia este campo profesional y se habían formado muy numerosos técnicos de diferentes especialidades, arquitectos, ingenieros, juristas, economistas y sociólogos para abordar los problemas urbanísticos; todas las capitales españolas y los demás núcleos urbanos importantes contaban con sus Planes de Ordenación formulados y aprobados; se disponía de una legislación coherente apta para estimular las actividades urbanísticas de técnicos, empresarios, políticos y administradores; se había desarrollado una experiencia de gestión a través de la adquisición y urbanización por los organismos oficiales de más de trescientos polígonos (residenciales e industriales) repartidos por toda la geografía española, afectando a unas treinta mil hectáreas; y se había movilizado la iniciativa privada a favor del «boom» turístico y de los Planes de Desarrollo. Se disponía, además, de una organización administrativa que articulaba la tarea nacional con la propia de los organismos provinciales y de los Ayuntamientos, y procedía a animar e inspeccionar los esfuerzos de las numerosas empresas

privadas que habían surgido para realizar, cada vez en mayor medida, sus objetivos urbanizadores.

U. C.—¿Qué opina usted sobre el momento actual del urbanismo español y en qué medida es heredero del que usted protagonizó?

P. B.—El urbanismo español ha cambiado de signo en los últimos quince años. Anteriormente, se basaba en el agobiante crecimiento de las ciudades derivado del incremento continuado de la población nacional, y en los movimientos migratorios del campo a la ciudad, y en el paralelo desarrollo de las actividades económicas y sociales.

Cuando parecía que esta línea se iba a mantener todavía en un período, más o menos dilatado, se han producido, como es bien conocido, tres acontecimientos trascendentales: la crisis del petróleo, la brusca interrupción del crecimiento demográfico y el cambio político. En consecuencia, el urbanismo en España ha experimentado una transformación de gran profundidad. La previsión del crecimiento urbano ya no es el primer problema en la actualidad y la estabilización de la población permite una mayor atención a la mejora de la calidad del ambiente urbano y de los servicios urbanísticos y sociales. Los planes de ordenación tienen que ser, por tanto, diferentes, lo que comporta una variación, asimismo, en las preocupaciones de los demás factores de la tarea urbanizadora: legislación, gestión, organización administrativa.

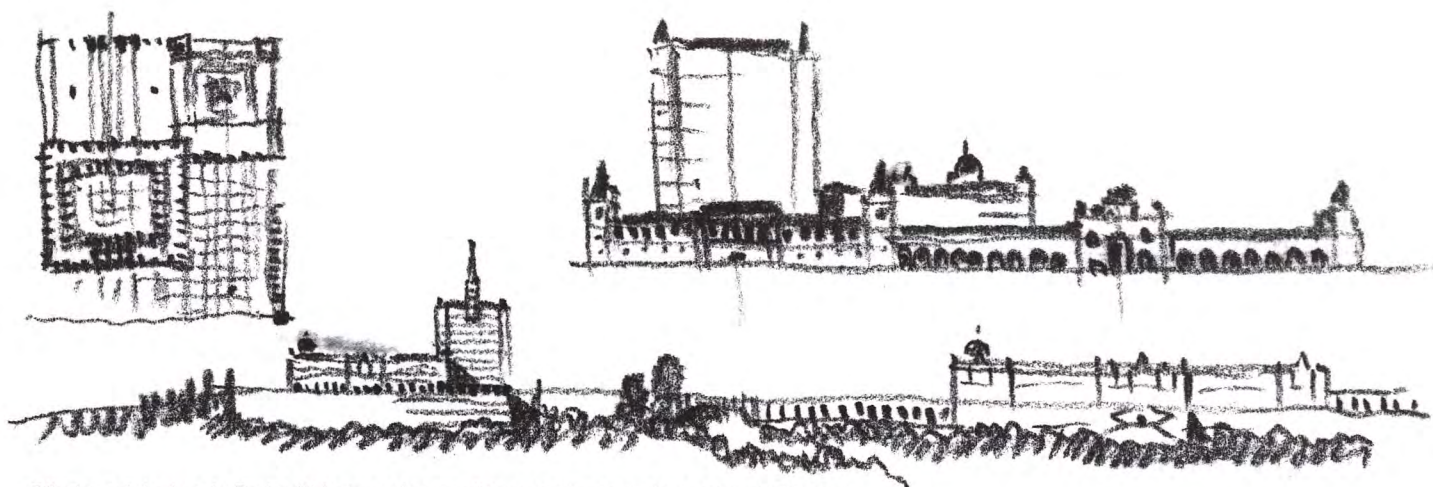
Esta tarea urbanística que en principio es grata y positiva, está llamada a reparar la situación deficitaria de servicios producida por el agobio del crecimiento y la preponderancia de los objetivos económicos, pero encontrará dificultades provenientes de la cri-

sis económica (con su grave secuela del paro), y de la necesaria adaptación a la organización administrativa derivada de la creación de las Comunidades Autónomas. Es sabido que la competencia urbanística ha pasado de los órganos centrales a las Comunidades, y si bien este traspaso, realizado con calma y prudencia, puede ser conveniente, practicado precipitadamente ha de dar lugar a muchas y graves dificultades y consecuencias que no es fácil adivinar en el momento actual.

En estas circunstancias, no creo que sea propio hablar de herencias del pasado. Me inclino a considerar una cierta continuidad de esfuerzos para mantener una línea de progreso y adaptarse adecuadamente a la nueva situación. Me hago la ilusión de que el dispositivo que se inició en mis tiempos ha permitido soportar el choque producido, y que ofrece adecuada base para seguir la evolución que requieren los tiempos.

U. C.—¿En qué medida cree usted que la legislación urbanística vigente responde a la situación actual del urbanismo actual español y qué aspectos convendría reformar?

P. B.—Un fenómeno vivo como es el urbanismo, requiere que la legislación que le afecta se encuentre en estado permanente de desarrollo y perfeccionamiento. En tal sentido sería lamentable que la actual descentralización administrativa perjudicara el normal desenvolvimiento de una necesidad tan vital. Hay que tener muy en cuenta que el desarrollo de la legislación urbanística debe apoyarse en una experiencia vivida y en una investigación seria; ambas cosas son tarea de minorías y España no puede soñar en contar con tantas minorías preparadas como Comunidades Autónomas.



Dibujos originales de Pedro Bidagor, sobre posible tratamiento de la cornisa de Madrid.

La proliferación de legislaciones urbanísticas, que pueden ser diferentes para cada Comunidad Autónoma, conducirá a resultados muy diversos. Algunas Comunidades desarrollarán su tarea con más soltura y medios que encadenadas a una normativa nacional estricta, pero, desgraciadamente, serán mayoría las que irruman en un campo desconocido, sin preparación suficiente y desemboquen así en situaciones no deseables.

Sería conveniente establecer algún equilibrio de potestades, a poder ser no impuesto, que permitiera compatibilizar unas líneas generales de unidad y coordinación, con el respeto debido a las características y voluntades de los diferentes ámbitos regionales.

U. C.—¿Cree usted acertada alguna valoración reciente del Plan General de Madrid de 1942 que resalta fundamentalmente su carga ideológica e intenciones simbólicas y no tanto sus aportaciones urbanísticas y qué diferencias al respecto encuentra usted entre dicho Plan y el recientemente aprobado en 1985?

P. B.—El Plan General de Madrid de 1942 se encuadra en un tiempo y en una circunstancia. En esos años, y a pesar de que el mundo estaba enzarzado en plena guerra, existían corrientes ideológicas internacionales en el campo del urbanismo, encaminadas a ideales paralelos en las distintas naciones. En Europa había una gran fe en las posibilidades de mejora social y de renovación ambiental que aportaba el urbanismo. La implantación del funcionalismo y su superación dentro de estructuras orgánicas, constituían un punto de partida que se consideraba firme para construir teorías y formular planes de valor, más o menos, permanente. En este sentido considero que el Plan de Madrid del 42 es un trabajo

propio de su tiempo: formulado con gran ilusión y excesivas esperanzas. El tiempo se ha encargado de reducirlo a sus justos términos.

A la salida de la guerra civil es natural que el Plan se acoplara en alguna medida a las circunstancias propias del momento. Curiosamente, las determinaciones que se incluyeron en este sentido (la revalorización de la fachada de Madrid) apenas fueron tomadas en cuenta.

Creo que el valor que haya tenido el Plan del 42 procede de su planteamiento: por primera vez se aborda la problemática de la ciudad en la totalidad de su ámbito comarcal, superando las demarcaciones municipales, también fue novedad la creación de un equipo de formulación interprofesional, arquitectos, ingenieros de caminos, industriales y de montes, y, asimismo, se estableció la obligada participación de todos los organismos afectados por sus determinaciones, a través de comisiones políticas y ponencias técnicas. En este último aspecto fue muy importante la estrecha colaboración entre la Junta de Reconstrucción y la Comisión de Urbanismo con el Ayuntamiento, muy especialmente entre sus departamentos técnicos.

Junto a este planteamiento, se procedió a un examen ordenado y sistemático de todos los problemas que se suscitaron, estableciendo bases unitarias, resultado de las colaboraciones solicitadas, y de los criterios vigentes, en todos los órdenes, en aquel momento.

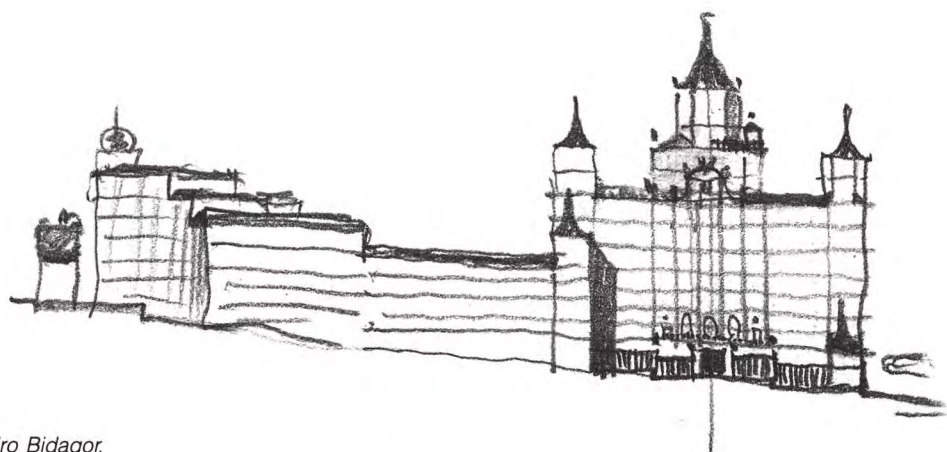
En la actualidad se camina por otros derroteros: se acentúa la autonomía municipal y se prescinde de los organismos de coordinación. Si el próximo urbanismo se limita a mejorar la calidad del medio urbano, ésta orientación puede ser válida; si hay que revisar las ordenaciones de conjunto su-

pondrá un retroceso respecto de las estructuras anteriores y dará lugar a innumerables conflictos.

U.C.—El «modelo planetario» propuesto en 1942 para Madrid, localizando las masas obreras en núcleos satélites, ha sido criticado recientemente, por lo que suponía de segregación radical de la clase trabajadora y de negación de su derecho a la ciudad. ¿Cree usted fundamentada esta crítica?

P.B.—Los núcleos satélites del Plan de 1942 están situados entre la ciudad administrativa y los polígonos industriales para albergar tanto a la población empleada en oficinas y servicios, como a la que vive del trabajo en fábricas. Por tanto, la interpretación de que los núcleos satélites corresponden a las masas obreras, al menos, en principio, no es correcta. Naturalmente, los trabajadores de la industria tienden a alojarse en las proximidades de su lugar de trabajo, y lo mismo ocurre con los empleados en oficinas: esto es inevitable y no se puede considerar que sea perjudicial. Lo que es deseable es que las zonas residenciales correspondientes a las masas obreras tengan un nivel ambiental y de servicios que se diferencien, cada vez menos, del propio de las clases medias, pero esta cuestión se sale de los límites propios de la acción urbanística.

Tal vez la crítica tenga algo que ver con la jerarquía en la valoración ecológica de los espacios urbanos que existen en el territorio de Madrid, y que el Plan respeta e incorpora a la ordenación urbana. Es clara la existencia geográfica de un eje normal a la sierra en dirección noroeste-sudeste. Hacia el norte del paisaje es noble y atractivo y su influencia alcanza hasta el propio casco urbano. En cambio, hacia el sur del territorio es, predomi-



Dibujo original de Pedro Bidagor.

nante, seco y duro, y ya forma parte de la meseta castellana. Ordenar la ciudad de acuerdo con este hecho es algo que se ha sentido instintivamente desde su fundación y sería un grave error no valorarlo adecuadamente. En el pasado, los palacios reales de Oriente y el Pardo, después la Ciudad Universitaria, y en la actualidad los palacios de la Zarzuela y de la Moncloa, residencias de los Reyes y del Presidente del Gobierno, coinciden en aceptar el cuadrante N.O. como el propio para albergar las funciones políticas y culturales de mayor relieve. De la misma manera, hacia el S.E. se ha establecido espontáneamente las estaciones ferroviarias, los establecimientos fabriles y los servicios molestos, tales como mataderos, mercados centrales, desagües y estaciones depuradoras. Una misión importante de la gestión urbanística es velar por el mantenimiento de estos valores geográficos que constituyen la entraña de la fisonomía urbana.

Como anécdota recuerdo que al final de la década de los cuarenta, se planteó la instalación en Pozuelo de determinados servicios ferroviarios de gran volumen que hubieran alterado gravemente el destino predominante residencial de este sector urbano. En tal ocasión, el Plan de Ordenación y la acción de la Comisión de Urbanismo, evitaron que se cometiera tal desaguisado y rindieron, sin duda, un buen servicio a la causa del respeto de ordenamiento no sólo legal, sino también natural del territorio madrileño.

La idea de igualar o informar los diferentes ámbitos urbanos es antinatural. Cada uno debe equiparse y caracterizarse de acuerdo con su cometido. La división en zonas y la integración de todas en un conjunto de variadas partes, armonizadas por la personali-

dad de cada ciudad, siguen teniendo vigencia y se muestran efectivas aún en los casos en que el trazado uniforme predisponga hacia la desarticulación del conjunto urbano. Lo que conviene evitar es el exceso de propósito organizador que hace que un plan sea rígido y no se pueda cumplir, defecto en el que hemos caído frecuentemente en nuestra generación.

U. C.—Teóricamente, la participación ciudadana efectiva en el planeamiento es un requisito incuestionable hoy para garantizar el ajuste de la ordenación urbanística de las demandas sociales. ¿Cree Vd. que se han hecho progresos significativos realmente a este respecto en las sucesivas redacciones del planeamiento general de Madrid.

P. B.—No tengo información suficiente para contestar objetivamente a esta pregunta, pero supongo que se habrá progresado en esta materia. Lo que ignoro es el resultado de este buen deseo de participación ciudadana.

Cuando se formuló el plan del 42 el vacío alrededor de los equipos técnicos era muy grande. La prensa y el público en general no tenían conciencia de la transcendencia de un plan de ordenación y nuestra labor se desarrolló en un ambiente de escepticismo. La labor de planeamiento se entendía como una tarea de investigación y de creación, uno de cuyos objetivos era despertar a la opinión pública para que se interesara en este tipo de problemas; y algunas de las más importantes directrices del plan constitúan una novedad que tardó en calar en la gente.

Las características del pensamiento actual orientado a la mejora de la calidad y de los servicios se presta mucho más al acercamiento de técnicos

y ciudadanos, pues estos pueden opinar sobre sus necesidades de barrio con mucho mayor conocimiento que sobre las orientaciones generales del destino urbano.

Conviene resaltar que en los años de formulación del plan de 1942, la situación de los barrios suburbanos era angustiosa debido a las grandes destrucciones resultantes del asedio de Madrid, y a las dificultades económicas consecuencia de la guerra civil y de la iniciación de la guerra mundial. En tales circunstancias lo que procedía era tratar de paliar este estado de cosas con una acción directa. Desgraciadamente, los medios disponibles fueron muy escasos en un período que se prolongó quince años. En descargo de nuestra actuación urbanística cabe señalar que la totalidad de los medios financieros que el estado proporcionó a Madrid en concepto de subvención de capitalidad, fue invertido en atenciones sociales de la periferia urbana sin caer en la tentación de abordar nuevos conjuntos monumentales, ni obras espectaculares. Tan solo se desvió de esa tarea un reducido capital de maniobra destinado a la promoción del sector de la prolongación de la Castellana a fin de facilitar la acción de la iniciativa privada. Ya se comprende que hubiera sido tentador orientar la inversión financiera hacia la espectacularidad urbana en ese sector, pero no se tuvo duda en dedicar la máxima atención a los sectores urbanos más necesitados.

El problema de la dignificación del contorno comarcal de Madrid ha seguido siendo, desde entonces, un objetivo primordial, y también lo es, acertadamente, en la actualidad. Por mi parte sigo experimentando una íntima satisfacción cada vez que se crea un parque en esas áreas, pues pienso que es un buen paso para la humani-

zación de los barrios en los que ha de moverse la población trabajadora.

U. C.—¿Cómo valoraría Vd. el nivel técnico actual del planeamiento últimamente redactado en España, representado especialmente por el nuevo Plan general de Madrid?

P. B.—Aprecio sobremanera el esfuerzo del equipo redactor del nuevo plan, pues conozco las dificultades que representa. Creo que se ha avanzado mucho en el modo de trabajar: se dispone de más medios y, sobre todo, de mucha más gente preparada. Supongo que, por tanto, hay menos improvisación y una mayor profundización de los trabajos lo que reporta una elevación del nivel técnico. Repito que no me considero, en este momento, suficientemente informado para emitir un juicio más amplio y objetivo sobre el contenido del Plan en relación con las necesidades de la ciudad.

Como he indicado anteriormente me extraña el divorcio entre el planeamiento del término municipal de Madrid, y el de los municipios contiguos en cuyas áreas se ventilan los verdaderos problemas de la ciudad. Yo no puedo olvidar que en 1936 existían en

Madrid dos proyectos para la prolongación de la Castellana, formulado uno por el Ayuntamiento y el otro por el Ministerio de Obras Públicas, aprobados ambos según trámites legales diferentes, y totalmente distintos en su desarrollo: uno con la vía acoplada y la vaguada y el otro en línea recta. Creo que situaciones de este tipo no deben admitirse y temo que se susciten en el momento en que las Autoridades del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma de Madrid no pertenezcan a una misma agrupación política.

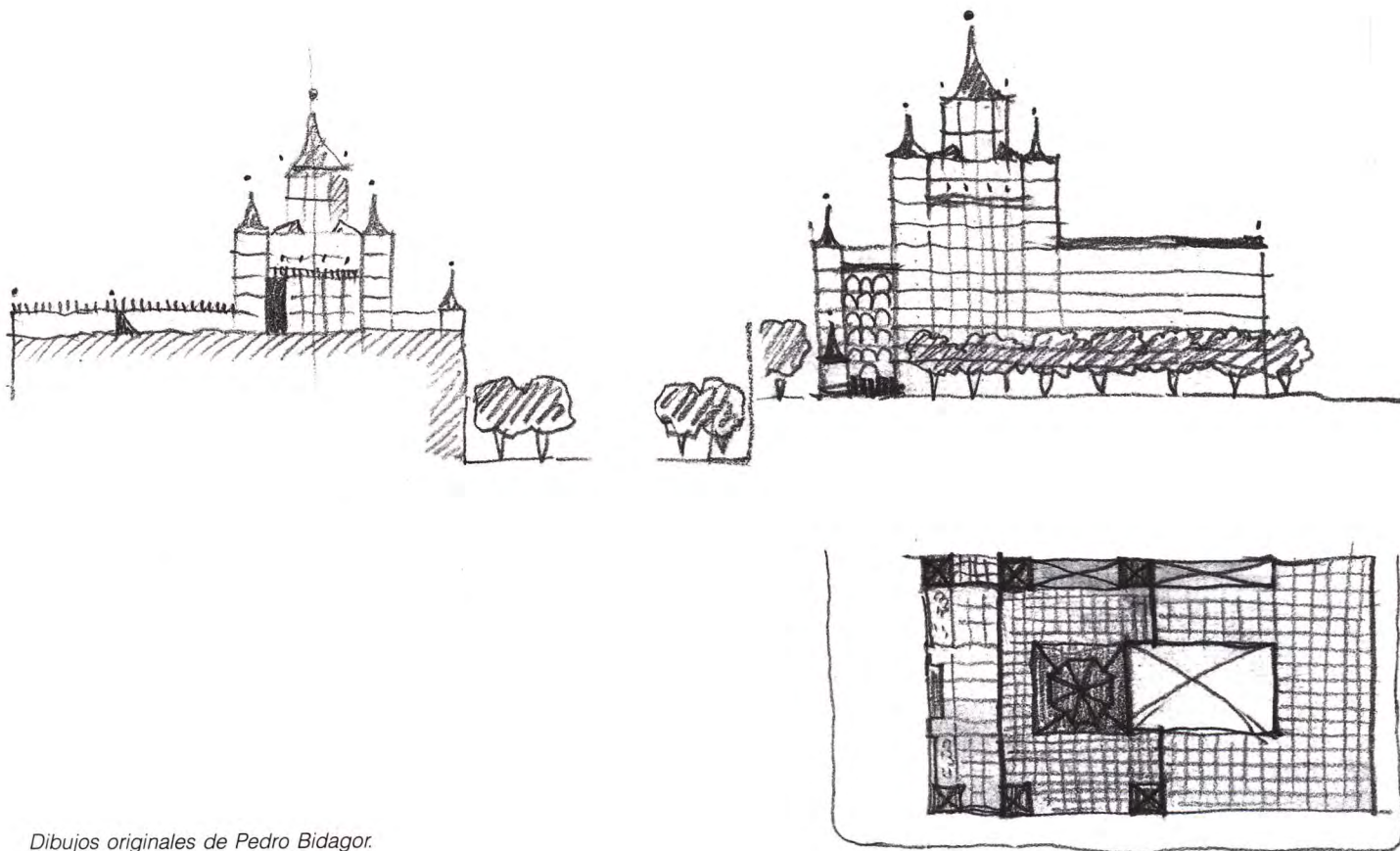
En otro orden de cosas me llamó la atención la decisión de disponer la red viaria bajo la premisa de frenar el transporte privado frente al público. Aunque la intención es buena, no parece prudente aceptar el buen deseo como base de ordenación. Es probable que el acelerado crecimiento del parque automovilístico privado obligue a una reconsideración adecuada para garantizar el funcionamiento eficaz de las comunicaciones en el futuro.

U. C.—El fin del presente siglo parece fecha excepcional para la culminación de intervenciones urbanísticas

singulares. ¿Qué grandes proyectos urbanos cree Vd. que deberían acometer en Madrid para esa fecha?

P. B.—El fin de siglo está muy próximo y España se ha embarcado en este período en la preparación de Barcelona y Sevilla para sus respectivos compromisos con la Olimpiada y la Commemoración del Descubrimiento de América. No se puede pensar en grandes proyectos paralelos para Madrid, pues no creo que tengamos capacidad económica para poder abordarlos. Tal vez, la primera generación del siglo XXI pueda plantearse alguna ambición de este género.

En tanto, Madrid necesita una mejora de calidad urbana que le ponga rápidamente a nivel europeo. La idea de reforzar su función cultural parece buena, sin que comporte un carácter inmediato, la edificación de grandes conjuntos monumentales. La atención de los servicios de todo género, y el sostenimiento de una actuación continua y permanente para elevar el tono urbano tanto en el centro como de sectores periféricos, pueden ser objetivos fundamentales para la dignificación de Madrid como gran capital europea.



Dibujos originales de Pedro Bidagor.

PUBLICACIONES

— Plan de Ciudades. Conferencia en la Asamblea Nacional de Arquitectos. Junio de 1939. Publicada en el Texto de las Sesiones celebradas en el Teatro Español de Madrid.

— Orientaciones sobre la reconstrucción de Madrid. Conferencia en el Instituto de la Construcción y Edificación el 19 de febrero de 1941. Publicada por este Instituto y por la Dirección General de Regiones Devastadas.

— Artículos en la Revista Reconstrucción de la Dirección General de Regiones Devastadas.— Primeros problemas de la Reconstrucción de Madrid. n.º 1. Abril de 1940— Urbanización del barrio de Extremadura n.º 2. Mayo 1940— La ordenación de las zonas adoptadas en Madrid. N.º 7. Diciembre de 1940 y N.º 10. Marzo 1941.

— Ordenación general de Madrid. Folleto publicado por la Junta de Reconstrucción de Madrid en 1942.

— Plan de ordenación de la provincia de Guipúzcoa. Número extraordinario de la Revista Nacional de Arquitectura. Abril y mayo de 1943.

— Plan General de ordenación Comarcal de Bilbao. N.º 45 de la Revista nacional de Arquitectura. Septiembre de 1945.

— Tendencias contemporáneas de la Arquitectura Española. revista Fondo y Forma. N.º 1. Febrero de 1944.

— Urbanismo y Arquitectura de San Sebastián durante el último siglo. Conferencia en el Instituto Peñaflores de San Sebastián el día 18 de mayo de 1946. Publicada en la Revista Nacional de Arquitectura.

— Bases fundamentales para el planeamiento de la ordenación urbana. Conferencia en el Salón del Ciento del Ayuntamiento de Barcelona el 26 de mayo de 1948. Publicada por el Ayuntamiento formando parte de un Ciclo de conferencias sobre Urbanismo.

— Un Plan Nacional de Urbanismo. Necesidad, naturaleza y primeros pasos. Planteamiento de una información previa.— Ponencia presentada a la V Asamblea Nacional de Arquitectos. Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia— Mayo de 1949 —Publicada por la Dirección general de Arquitectura.

— Hacia un Plan Nacional de Urbanismo. Su necesidad, significación y posibilidades. Artículo publicado en la revista de Estudios de Administración Local. N.º 57. 1951.

— Objetivos del Plan Nacional de Urbanismo. Ponencia publicada en la crónica de la VI reunión de Técnicos Urbanistas en 1953. Instituto de Estudios de Administración Local. 1955.

— Problemas de las grandes concentraciones urbanas desde el punto de vista de la gestión urbanística. Ponencia presentada al I Congreso Iberoamericano de Municipios. 1955. Edición del Instituto de Estudios de Administración Local.

— Resumen histórico del urbanismo en España. El siglo XIX. Conferencia pronunciada en el Instituto de Estudios de Administración Local en 1953, en un ciclo recogido en una publicación del Instituto en 1954 titulada «Resumen histórico del Urbanismo en España».

— Los problemas urbanísticos de Sevilla. Conferencia en la Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría el 10 de junio de 1952. Publicación del Curso de Conferencias sobre Urbanismo y Estética en Sevilla. 1955.

— Planeamiento urbanístico de Madrid. Separata de la revista Gran Madrid en ocasión del Día Mundial del Urbanismo. N.º 23. 1953.

— El problema del suelo en los alrededores de Madrid. Revista Gran Madrid N.º 24. 1954.

— Problemas urbanísticos actuales. Conferencia en Zaragoza en el acto de clausura del curso 1956-1957 de la cátedra «Ricardo Magdale-

na». Publicada por la Diputación de Zaragoza. 1960.

— Discurso de apertura del primer Congreso Nacional de Urbanismo, dedicado a la Gestión urbanística. Barcelona, 1959. Incluido en la publicación sobre actas y documentos del Congreso, editada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda.

— El desarrollo urbanístico de Madrid. Capítulo del libro «Madrid 1964» publicado por el Instituto de Estudios de Administración Local.

— Situación General del Urbanismo en España. Artículo en la revista Arquitectura conteniendo el período 1939-1964, y vuelto a publicar por la Revista de Derecho Urbanístico en 1967, ampliando el examen hasta ese año.

— La coyuntura actual del Urbanismo en España. Conferencia pronunciada el 11 de marzo de 1969 en el Instituto de Estudios de Administración Local dentro de un ciclo sobre «La problemática actual del Urbanismo en España». Publicada en la Revista del Instituto.

— Gerencia de Urbanización. Memoria de sus actividades hasta 1969. Publicada por el Ministerio de la Vivienda en 1973.

— El Palacio de Miramar de San Sebastián. Artículo publicado en la Revista Arquitectura N.º 155, de noviembre de 1971.

— El Urbanismo: la Gran Ciudad en la «Octogésima Adveniens». Conferencia en el Centro de Estudios Sociales del Valle de los Caídos en 1972, publicada por este Centro en el ciclo «El cristiano ante el futuro». Madrid 1973.

— Pza. de Oriente. Colaboración al libro «Madrid. Plazas y plazuelas» pub. por Carlos de Miguel. 1976.

— El Barrio de Salamanca y su Planeamiento Urbanístico. Colaboración al libro «El barrio de Salamanca en el recuerdo» publicado por Carlos de Miguel. 1981.

Notas:

- ¹ Ministerio de la Vivienda, Gerencia de Urbanización, Memoria de sus actividades hasta 1969. Introducción, pág. 3.
- ² Artículo titulado «Situación General del Urbanismo en España», n.º 4 julio-agosto-septiembre 1967 de la Revista de Derecho Urbanístico.
- ³ Idem. (2), pág. 27.
- ⁴ Idem. pág. 27.
- ⁵ Idem. (2), pág. 28.
- ⁶ Idem. (2), pág. 29.
- ^{7,8} Idem. (2), pág. 30.
- ⁹ Idem. (2), pág. 31.

- ¹⁰ Idem. (2), pág. 32.
- ¹¹ Idem. (2), pág. 33 y 34.
- ¹² Idem. (2), pág. 36.
- ¹³ Idem. (2), pág. 39.
- ¹⁴ Idem. (2), pág. 40.
- ¹⁵ «Gerencia de Urbanización —Memoria de sus actividades hasta 1969». Publicación editada por el Ministerio de la Vivienda en el año 1973. pág. 11.
- ¹⁶ Idem. (15), pág. 13.
- ¹⁷ Idem., pág. 46.
- ¹⁸ Idem., pág. 49.
- ¹⁹ Idem., págs. 48 y 49.

- ²⁰ Idem., pág. 27.
- ²¹ Organización General de Madrid, editada por la Junta de Reconstrucción de Madrid el año 1942.
- ²² Exposición de motivos de la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del Suelo y ordenación urbana.
- ²³ Publicación editada en 1973 por el Ministerio de la Vivienda, titulada «Gerencia de Urbanización-Memoria de sus actividades hasta 1969».

Fuentes de información gráfica:

— Gran Madrid, núms. 1, 2 y 23 (Boletín informativo de la Comisaría General para la ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores).

— Memoria de sus actividades hasta 1969. Gerencia de Urbanización. Ministerio de la Vivienda.

— Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid. Coplaco. 1981.
— Archivo de P. Bildagor.
— Archivo de Luis Rodríguez-Avil.

LA GESTION Y PROMOCION DE GRANDES ACTUACIONES URBANISTICAS

Sevilla, Barcelona y eventualmente Madrid, las dos primeras ciudades por sus compromisos ciertos con el V Centenario y con las Olimpiadas de 1992, y Madrid por su posición geográfica y política, han emprendido ambiciosos proyectos urbanísticos que inician en estas fechas su puesta en ejecución y que han tenido y siguen teniendo, en forma diferente en cada caso, significativos problemas a la hora de definir el marco operacional de su promoción y gestión.

En el caso de Barcelona ha existido una importante convocatoria a la iniciativa privada para que, al lado de la inversión pública, pueda garantizar la viabilidad de la actuación pretendida.

En el caso de Sevilla, la situación es más confusa ya que aún cuando inicialmente existe una colaboración empresarial y de la organización gestora de las obras, recientemente y desde el Gobierno y el Ayuntamiento de la ciudad se ha descalificado con duros términos, en clave toscamente política, a la iniciativa privada.

Por fin, y en el caso de Madrid y para alguna actuación concreta como el «Parque de las Naciones» ha existido desde la Administración gestora una oferta al mundo empresarial de colaboración parcial y para los usos menos atractivos.

Antes de iniciar una reflexión sobre el marco jurídico en que tales actuaciones puedan desenvolverse, nos parece conveniente efectuar algunas consideraciones previas al respecto.

La experiencia de grandes actuaciones urbanísticas cuenta con varios intentos en nuestra historia urbanística reciente, cuales el Decreto-Ley 7/1970, de 27 de junio, que creó las actuaciones urbanísticas urgentes y en base al cual se iniciaron las actuaciones de Sabadell-Tarrasa, Martorell-Anoia, Santa María de Gallecs, Tres Cantos, Puente de Santiago, Vilanova, La Corta de la Cartuja y Río San Pedro. Las tres primeras en Barcelona, la siguiente en Madrid, la siguiente en Zaragoza, la siguiente en Valencia, la siguiente en Sevilla, donde en este momento se está iniciando el desarrollo de la sede de los actos del V Centenario del Descubrimiento de América, y la última en Cádiz (Puerto Real y Puerto de Santa María).

Cabe mencionar alguna actuación de envergadura acogida a la Ley 52/1962, de 21 de julio, cual el polígono «Aeropuerto» de Sevilla, y por último es inexcusable aludir como novedoso marco legal para encajar en el futuro estas actuaciones, a la propia Ley del Suelo Reformada, en cuanto articulaba a partir del planeamiento general todo un sistema para encajar, a través de los Programas de Actuación Urbanística, las posibles grandes actuaciones que hubiesen de desarrollarse sin que necesariamente hubiese una previsión inicial de su necesidad.

Las características generales de estas actuaciones fueron, inicialmente, su nacimiento al margen de un planeamiento previo que las comprendiese; ser actuaciones de nueva ocupación de suelo; tener unos programas de usos muy rígidos y muy simplistas y contar con financiación pública.

La suerte de estas actuaciones fue dispar y en ningún caso brillante. Diecisiete años después, Tres Cantos, que redujo sus iniciales previsiones residenciales a la tercera parte, sólo ha cubierto por la iniciativa privada la mitad de sus viviendas y a última hora tras una importante operación tirón con la A.T.T. ha vendido su amplia zona industrial, calificada como Zona de Urgente Reindustrialización de Madrid. Puente de Santiago, fue desarrollada en gran medida por sus antiguos propietarios a través del Instituto de la liberación, si bien las menores dimensiones de la actuación y su localización física la convertían en una excepción ventajosa respecto a las demás; Río San Pedro tiene pendiente una importante parte de su infraestructura y su ocupación es mínima, teniendo graves problemas de gestión pese a su privilegiada situación territorial, o acaso por ello.

La adquisición del suelo de estas actuaciones fue normalmente por expropiación gestionada por el Instituto Nacional de Urbanización, excepto en el caso del Polígono «Aeropuerto» de Sevilla, en que iniciada la expropiación se cambió tal sistema por el de compensación, con presencia relevante del Instituto Nacional de Urbanización en las Juntas de Compensación.

Para la ulterior gestión y promoción de las actuaciones se acudió a la fórmula de sociedades mercantiles anónimas creadas «ad hoc» al amparo del Real Decreto 1116/1978, de 2 de mayo, que desarrollaba el artículo 115 de la Ley del Suelo. Su capital era exclusivamente público.

Nuevamente vuelve a plantearse la conveniencia de efectuar grandes actuaciones urbanísticas en el panorama de algunas grandes ciudades europeas. Sirve de ejemplo la ambiciosa actuación de los muelles del Támesis en Londres, denominada «London Docklands» a que se hace referencia en este mismo número de esta revista, o la actuación en el centro antiguo de Amsterdam. Se trata en general de grandes actuaciones de regeneración urbana que inciden en zonas muy deterioradas de la ciudad.

En la actuación londinense el marco legal está constituido por la Local Government, Planning and Land Act 1980 (13 noviembre 1980), del Gobierno conservador, de carácter francamente liberalizador. La gestión de estas operaciones de regeneración de áreas de desarrollo urbano corresponde a unas corporaciones de desarrollo urbano con competencias en materia de planeamiento, suelo, infraestructuras y servicios y financiación y edificación (Part XVI).

El suelo del área gestionado por la London Docklands Development Corporation, es adquirido por expropiación y urbanizado sobre la base de un planeamiento negociado con las autoridades locales de planeamiento, teniendo una definición de usos muy blanda que permite la negociación con los promotores particulares a quienes se vende el suelo a precio de mercado.

Como era de prever esta actuación ha levantado críticas en la medida de que el planeamiento del área de regeneración no respeta necesariamente el planeamiento urbanístico preexistente.

¿En que manera tienen encaje en nuestro ordenamiento jurídico estas grandes actuaciones? Aunque por razones estrechamente vinculadas a la crisis económica y al fin del desarrollismo de los años sesenta, es cierto que las grandes actuaciones de ensanche han desaparecido de la escena de nuestras grandes ciudades, es evidente que el marco creado por la Ley de Reforma de la Ley del Suelo para las actuaciones en suelo urbanizable no programado con la figura de los Programas de Actuación Urbanística, puede considerarse eficaz, aún cuando pudiese ser aconsejable una flexibilización del rígido procedimiento concursal que evitase los mecanismos evasivos que en estos momentos se están aplicando por los propios Ayuntamientos.

En cuanto a las actuaciones análogas a los casos expuestos y, por tanto, específicas del suelo urbano, entendemos que la legislación urbanística española tiene suficientes instrumentos legales para dar cobertura suficiente y necesaria a las mismas, y así, en primer lugar cabe considerar que los Planes Especiales de Reforma Interior pueden servir muy adecuadamente de marco de planeamiento de las mismas, sin perjuicio de considerar acertado huir de la rigidez de previsiones de planeamiento en materia de usos y aceptar una gran flexibilidad en este aspecto, a concretar a través de Estudios de Detalle.

En cuanto a las modalidades de gestión creemos que el arsenal de posibilidades que brinda el capítulo primero del Título Primero del Reglamento de Gestión es suficientemente amplio para cubrir los supuestos más diferentes y la integración de operadores urbanos públicos y privados.

Por último, en cuanto a la ejecución del planeamiento, probablemente sea la expropiación el sistema más adecuado, y, aún más, bajo la fórmula de concesión administrativa prevista en el artículo 114.2 de la Ley del Suelo y desarrollada en los artículos 211 y 212 del Reglamento de Gestión.

Pedro Sanz-Boixareu
Luis Morell
Luis. M. Enríquez de Salamanca
Francisco Perales

COMENTARIOS A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 1 DE JUNIO DE 1987 POR LA QUE SE ANULA LA DIRECTRIZ SOBRE USO DEL SUELO PARA VIVIENDAS DE PROTECCION OFICIAL*

La actuación administrativa requiere, para ser legítima, la previa atribución de una potestad otorgada por la Ley. La Administración Pública no tiene por objeto específico la ejecución de la Ley, sino la satisfacción de intereses generales; pero su actuación necesita estar legitimada en una ley que habilite o faculte para realizar una determinada actividad. Así puede configurarse, en síntesis, el principio de legalidad al que queda sometida la Administración Pública.

En la materia urbanística, las facultades de la Administración para la ordenación del suelo vienen atribuidas por la Ley del Suelo, Texto Refundido de 9 de abril de 1976. En esta Ley, al igual que en la precedente de 12 de mayo de 1956, se otorga a la Administración —entre otras potestades— la potestad de planeamiento, lo cual significa que tanto el uso del suelo como su aprovechamiento urbanístico vienen definidos por el Plan que apruebe la Administración. El Plan de Ordenación adquiere, pues, en virtud de la Ley un extraordinario poder de ordenar el suelo y consiguientemente configurar las facultades del derecho de propiedad sobre los terrenos.

Ha de advertirse, en primer término, que sólo los instrumentos de ordenación urbanística previstos y tipificados por la Ley son los únicos idóneos jurídicamente para llevar a efecto este resultado. La potestad de planeamiento ha de ejercerse, precisamente, a través de los instrumentos jurídicos establecidos y configurados en la propia Ley. No es el arbitrio de la Administración, y menos aún de los particulares, quienes pueden decidir sobre la ordenación del suelo, ya sea en forma unilateral, ya sea pactada. Es el Plan de Ordenación, instrumento que ha de recoger coherentemente criterios y objetivos, determinaciones y programas, en función de intereses generales, el único medio capaz de producir ese formidable efecto jurídico cual es la configuración total del uso y aprovechamiento del suelo con el carácter de vinculante que le atribuye la ley.

Pero, cabalmente, en razón de ese extraordinario poder conformador que tiene el Plan, la Ley establece unos límites precisos. Límites que no sólo tienen un carácter formal (exigencia de observar las reglas de competencia y los trámites de procedimiento establecidos en la Ley), sino que fundamentalmente tiene un contenido material o institucional. Por muy amplia que sea —y, en efecto,

lo es— la potestad de planeamiento que la Ley otorga a la Administración, no deja de tener límites rigurosos que vienen expresados, no sólo a lo largo del texto de la Ley, sino particularmente, en los preceptos que delimitan el campo de aplicación de la misma y define la competencia urbanística.

El planeamiento se extiende a la total ordenación del suelo e incluso a la expresiva de la composición arquitectónica de las edificaciones, a veces formulada en términos de gran rigidez. Todo ello puede incluirse en lo que la Ley define como la competencia urbanística en orden al régimen del suelo.

Sin embargo, el planeamiento no puede utilizarse para imponer determinaciones —pretendidamente vinculantes— en materia ajena a la propiamente urbanística, por muy importante que pueda considerarse social o económicamente. El planeamiento puede, por ejemplo, determinar que unas concretas superficies de suelo se destinen a usos comerciales, pero no puede, en cambio, señalar el régimen jurídico mercantil de los establecimientos que, en su momento, se instalen en esas zonas.

Del mismo modo, el planeamiento puede imponer en una determinada zona la construcción de edificios en régimen de bloques abiertos o de manzana cerrada, o de edificación unifamiliar, sea en parcela aislada, sea adosada a otras. Pero no cabe que el planeamiento imponga, además, un especial régimen jurídico de las viviendas que en dichas zonas se construyan, pretendiendo vincular la actividad constructora con el previo señalamiento, por ejemplo, de un régimen de viviendas libres, o de un especial régimen administrativo de viviendas de protección oficial. Todo ello es materia ajena a la competencia urbanística; está sometida a un ordenamiento ajeno al urbanístico, si bien conectado con él, y tiene un régimen preciso, basado, además, en el tradicional principio del fomento administrativo: la Administración no impone un régimen de protección oficial, se limita a ofrecer sus prestaciones (económicas y administrativas), a quienes desean acogerse a este particular régimen administrativo, por otra parte variable y contingente. Pero el Plan de Ordenación urbano no puede vincular la futura actividad de los propietarios o promotores, imponiendo para una o unas determinadas zonas la construcción de viviendas en el particular régi-

men de protección oficial. Ello no entra —repetimos— en el ámbito de la competencia urbanística.

Esta es la doctrina que se proclama en la muy importante Sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo de 1 de junio de 1987, dictada en recurso promovido contra las Directrices de Planeamiento Territorial aprobadas por la revisión del Plan General del Área Metropolitana de Madrid, cuyo texto se reproduce en separata adjunta. En dicha Sentencia, se anula la Directriz que autorizaba al Plan General a establecer para zonas determinadas el especial régimen de viviendas de protección oficial. El Tribunal Supremo considera que tal directriz, al igual que lo serán los Planes que contengan semejante determinación, resulta contraria a Derecho.

En consecuencia, las determinaciones de los Planes Generales que pretendan imponer un régimen de viviendas de protección oficial, ya sea de modo expreso y directo, ya de modo indirecto (en el sentido de reducir el aprovechamiento para quienes pretendiesen «liberarse» de tal régimen de protección) han de entenderse por no puestas, al resultar su contenido disconforme a Derecho. Esta será la interpretación que haya de darse a los Planes de ordenación que incurran en el vicio legal señalado por el Tribunal Supremo, con objeto de mantener el resto del contenido de la ordenación urbanística, sin necesidad de tener que anularla en todo o en parte; simplemente, tales determinaciones habrán de considerarse por no puestas, sometiendo la superficie o terrenos de que se trate al régimen común urbanístico.

La sentencia, de la que ha sido Ponente el docto Magistrado, procedente, de la Escala de lo Contencioso-Administrativo, don Javier Delgado Barrio, razona con precisión y elegancia jurídica en parecidos términos a los que se han expuesto. El Planeamiento —concluye la Sentencia— constituye una «regulación reglamentaria» que no puede «abrir nuevos cauces limitando la propiedad privada sin la base legal exigida por el artículo 33.2 de la Constitución». El ejercicio de esta singular potestad reglamentaria, cual es la del planeamiento urbanístico, requiere, pues, atenerse a los límites establecidos en la Ley, que en este caso, es la Ley del Suelo.

Pedro José Sanz-Boixareu

* El texto íntegro se incluye en la separata adjunta.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO POR LA QUE SE ANULA LA DIRECTRIZ SOBRE USO DEL SUELO PARA LAS V.P.O.

El Tribunal Supremo ha dictado sentencia que, por su gran interés, publicamos íntegramente como separata y que es objeto de comentario en la sección de Normativa y Jurisprudencia.

TRIBUNAL SUPREMO

Don José María López-Mora Suárez, Secretario de la Sala Cuarta.

Certifico: Que en el recurso que se dirá se ha dictado por la Sala anotada al margen, la siguiente:

SENTENCIA

En la Villa de Madrid a uno de Junio de mil novecientos ochenta y siete.

Visto el recurso de apelación interpuesto por el abogado del Estado y la Comunidad de Madrid, representada por el Procurador Sr. Granados Bravo; bajo la dirección de Letrado; siendo parte apelada La confederación Empresarial Independiente de Madrid de la pequeña, mediana y gran empresa; adherida a la apelación; representada por el Procurador Sr. Gallegos Álvarez, bajo la dirección de Letrado; contra sentencia dictada por la Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid de fecha de enero de 1985; sobre revisión del Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dictó resolución en 10 de mayo de 1982, desestimando el recurso de alzada interpuesto por la Confederación Empresarial Independiente de Madrid de la pequeña, mediana y gran empresa, contra el acuerdo de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid de fecha 20 de octubre de 1981, que aprobó el texto definitivo de las Directrices de Planeamiento Territorial y Urbanístico para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid.

Segundo. Contra los anteriores acuerdos la referida Confederación Empresarial Independiente de Madrid, de la pequeña, mediana y gran empresa interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Territorial de Madrid, for-

malizando la demanda con la súplica de que se dicte sentencia por la que se anulen y dejen sin efecto alguno los actos administrativos recurridos.

Tercero. La dirección letrada del Estado contestó la demanda interesando la desestimación del recurso interpuesto, continuándose el curso del pleito por el trámite de conclusiones sucintas.

Cuarto. El Tribunal dictó sentencia con fecha 11 de enero de 1985, en la que aparece el fallo que dice así: «Fallamos: que, estimamos en parte el presente recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Confederación Empresarial Independiente de Madrid de la pequeña, mediana y gran empresa, contra la resolución del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de fecha 10 de mayo de 1982 por la cual fue desestimado el recurso de alzada interpuesto contra el acuerdo de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid de fecha 20 de octubre de 1981, aprobatorio de las Directrices de planeamiento territorial y urbanístico para la revisión del Plan General del Area Metropolitana de Madrid, en cumplimiento del Decreto-Ley de 26 de septiembre de 1980, debemos declarar y declaramos disconforme a derecho la directriz número 17, sólo en la medida en que pueda interpretarse como autorizando o imponiendo a los planes generales municipales a hacer calificaciones de suelo que impliquen su afectación a la construcción de viviendas de protección oficial, declarándola, por el contrario, conforme a derecho en cuanto se interprete como imponiendo o autorizando a los Planes Generales a introducir otro tipo de determinaciones (distintas de la dicha anteriormente), que favorezcan en el nuevo desarrollo residencial las Viviendas de Protección Oficial. Y que debemos desestimar y desestimamos en lo demás el presente recurso. Y sin costas.»

Quinto. La anterior sentencia se funda entre otros en el siguiente Considerando: «Undécimo. Que

en cuanto a la impugnación de la directriz número 17, la misma se reputa por la actora contraria al ordenamiento jurídico en cuanto prescribe que «Los Planes Generales introducirían las determinaciones necesarias para favorecer en el nuevo desarrollo residencial (...) las viviendas de protección oficial», ya que en opinión de la actora, es ilegal la imposición de una calificación que implique la afectación de un suelo a la construcción de viviendas de protección oficial. Y en esto la Sala coincide con la argumentación de la recurrente, ya que el Decreto-Ley impone la redacción de unas Directrices para la confección de los planes generales municipales, pero en modo alguno autoriza a que las Directrices hagan decir a los planes lo que los planes no pueden decir según el sistema general del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 9 de abril de 1976. Y lo cierto es que este texto autoriza la asignación de las clases y destinos de los edificios, (artículos 3.1.a) o la distribución de usos o actividades, (artículo 8.2.a), o la fijación de usos pormenorizados, (artículos 12.2.1.b), o de usos globales, (artículos 12.2.2.b), etc, o destino de viviendas o edificación residencial (artículo 13.2.b), pero lo que en modo alguno autoriza la Ley del Suelo es que los Planes, una vez asignado el uso (en este caso de viviendas), impongan también un régimen especial para la construcción, como es el de viviendas de protección oficial que implica limitaciones a la propiedad que, en el sistema de la Ley del Suelo, carecen de los necesarios mecanismos de compensación, por la sencilla razón de que dicho régimen es un régimen de fomento, de elección voluntaria, que la Administración trata de fomentar mediante el otorgamiento de ventajas no estrictamente urbanísticas, sino de financiación y fiscales. Por tanto, en la medida en que la directriz número 17 se interprete como autorizando a los Planes a vincular suelo al régimen de viviendas de protección oficial, es una directriz ilegal, por violar el sistema general establecido en la Ley del Suelo.

Ahora bien, a renglón seguido debe precisarse que, en los Pla-

nes Generales, pueden incluirse otras determinaciones, que favorezcan la construcción de este tipo de viviendas, perfectamente legales, como por ejemplo la que impusiera a los propios Ayuntamientos la obligación de destinar parte del suelo que reciban procedente de la cesión del 10 por 100 de aprovechamiento medio a la construcción de viviendas de protección oficial (u otro tipo de determinaciones en cualquier caso distintas a las que antes se ha calificado de ilegal), y de ello se deduce que, entendida en tal sentido, la Directriz número 17 es plenamente ajustada al ordenamiento jurídico. De forma que, en la parte dispositiva de esta sentencia, con estimación parcial del recurso, se anulará tal directriz en cuanto pueda ser entendida como autorizando a los Planes Generales Municipales a que vinculen suelo a construcción de viviendas de protección oficial, pero dejándola subsistente en cuanto se entienda que impone la introducción de otras determinaciones para favorecer la construcción de viviendas de protección oficial. Y esta precisión anulatoria es inexcusable que se haga en la parte dispositiva de esta sentencia por la gran trascendencia que una ambigüedad de este tipo puede tener a la hora de redactar los Planes Generales Municipales, que necesariamente han de basarse en las Directrices que ahora examinan.

Sexto. Contra la referida sentencia la parte demandada dedujo recurso de reposición, que fue admitido en ambos efectos y, en su virtud se elevaron los autos y expediente administrativo a este Tribunal, con emplazamiento de las partes, sustanciándose la alzada por sus trámites legales, habiéndose personalmente en la misma la Comunidad de Madrid y adherido a la apelación la parte apelada.

Septimo. Acordado señalar el día para el fallo en la presente apelación cuando por turno correspondiente, fue fijado a tal fin el día 20 de mayo de 1987, en cuya fecha tuvo lugar.

VISTO siendo ponente el Excmo. Sr. D. Francisco Javier Delgado Barrio, Magistrado de esta Sala.

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero. Se acepta al Considerando n.º 11 de la sentencia recurrida.

Segundo. De las numerosas cuestiones suscitadas en la prime-

ra instancia únicamente se discute en esta apelación la relativa a la validez de una de las directrices, concretamente la n.º 17, elaboradas en aplicación del Real Decreto-Ley 11-1980, de 26 de septiembre sobre revisión del Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana de Madrid.

El problema planteado gira en torno a la determinación de en que medida tales directrices podían válidamente establecer medidas encaminadas a que los Planes a elaborar con sujeción a la mismas introdujeran determinaciones dirigidas a imponer la construcción de viviendas de protección oficial.

El acierto de la matizada solución de la sentencia apelada apenas si se hace necesarias algunas consideraciones.

Tercero. Importa recordar que, ante todo, el planeamiento urbanístico se establece atendiendo a lo que el interés público reclama respecto de la ordenación del territorio, pero además y como consecuencia viene a delimitar el contenido del derecho de propiedad: el Plan, en lo que ahora importa, se traza pensando en la ciudad, pero a la vez define las facultades del derecho de propiedad.

Que unas normas de rango reglamentario —no otra cosa son los planes— pueden regular aquel derecho —artículo 53.1 de la Constitución es algo que resulta viable porque el artículo 33.2 de la Constitución prevé que la función social de la propiedad delimitará su contenido «de acuerdo con las leyes»: así no sólo la ley sino también los Reglamentos —los Planes— ven abierto este campo a su regulación, aunque naturalmente éstos han de encontrar para sus determinaciones la necesaria base legal — «de acuerdo con las leyes» que exige la Constitución.

Esta base es la que la Ley del Suelo, por remisión —artículo 7 del Texto Refundido—, otorga al planeamiento, pero únicamente en cuanto a los aspectos o contenidos urbanísticos del derecho de propiedad. El artículo 3.º 1.e) de dicho Texto Refundido habilita al Plan, efectivamente, para determinar «la clase y destino de los edificios» con criterios urbanísticos, pero no para establecer un régimen especial de construcción, enajenación o arrendamiento a aquéllos, materia ésta que en la legislación sectorial específica es objeto de un tratamiento

consistente en medidas, precisamente de «fomento».

Y en esta línea, cuando la normativa urbanística se ha proyectado sobre viviendas de protección oficial —Real Decreto-Ley 3-1980, de 14 de marzo— ha seguido el mencionado camino, articulado distintas medidas con la finalidad de «fomentar» las construcción de dichas viviendas.

El sentido de nuestro ordenamiento jurídico en esta materia discurre pues, por el cauce del fomento y no por el de la técnica urbanística de la vinculación del suelo.

Cuarto. Ciertamente, la finalidad perseguida por la directriz n.º 17 —evitar la segregación social— es perfectamente plausible. A su logro puede conducir la utilización de este sentido de los terrenos a ceder en virtud de las prescripciones urbanísticas —artículos 84, 2 y 3 b) del texto Refundido y 46,3,b) del Reglamento de Gestión—. Pero con la normativa vigente, no le es dado al planeamiento, en cuanto regulación reglamentaria, abrir nuevos cauces limitando la propiedad privada sin la base legal exigida por el artículo 33.2 de la Constitución.

Quinto. Procedente será por consecuencia la desestimación de los recursos de apelación formulados, sin que en aplicación de los criterios establecidos en el artículo 131.1 de la ley jurisdiccional se aprecie base bastante para formular una expresa imposición de costas.

En atención a lo expuesto.

FALLAMOS: Que desestimando los recursos de apelación formulados por el abogado del Estado y por la representación procesal de la Comunidad de Madrid contra la sentencia de la Sala Tercera de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid de 11 de enero de 1985, debemos confirmar y confirmamos dicha sentencia, sin hacer una expresa imposición de costas.

Así, por esta nuestra sentencia, que se insertará en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos. Paulino Martín Martín. Julian García Estartús. Francisco Javier Delgado Barrio. Rubricados.

PUBLICACION leída y publicada fue la anterior sentencia, en audiencia pública por el Excmo. Sr. D. Francisco Javier Delgado Barrio, Magistrado Ponente en estos autos; de lo que como Secretario, certifico. José María López-Mora. Rubricado.



La sección Punto de Vista tiene el carácter de tribuna abierta para la libre expresión de opiniones, críticas, contestaciones o cualesquiera comentarios referidos al contenido del último número publicado.

Aquellas personas interesadas en la publicación de su «punto de vista» deberán remitir el texto correspondiente de extensión no superior a dos hojas tamaño UNE A-4 mecanografiado a doble espacio (600 palabras), a la Redacción de la Revista, con una antelación mínima de 2 meses a la publicación de cada número.

NO MITIFICAR LA LEY DEL SUELO

Tras leer el contenido del primer número de la revista URBANISMO COAM y conocer la línea editorial que va a regir futuros números, he creído oportuno poner por escrito los siguientes «pensamientos en voz alta» que me surgieron a lo largo de la lectura del mismo.

El primer pensamiento trata de la posible tentación del equipo editorial de referenciar los problemas urbanos nacionales constantemente a la Ley del Suelo. Soy consciente de que España, como fiel prototipo de país mediterráneo, ha tratado de codificar su desarrollo urbano en base a un instrumento legal caracterizado por su alto grado de abstracción teórico. Comprendo la importancia y preeminencia de la Ley del Suelo para todo urbanista español, pero obviamente el urbanismo entendido como ciencia no es sólo esta ley. El urbanismo, sin entrar a discutir su status y rigor científico, engloba un conjunto de conceptos e instrumentos mucho más amplios y abiertos que los incluidos en nuestra legislación. En muchas ocasiones me he preguntado si la gran mayoría de los arquitectos españoles serían capaces de acometer un proceso de planeamiento suponiendo que de la noche a la mañana desapareciera la bien aprendida Ley del Suelo. Sarcasmos aparte, me gustaría ver a la naciente revista tratar los problemas urbanísticos nacionales desde una óptica conceptual más abierta que la proporcionada por el análisis limitativo de la Ley del Suelo.

El segundo pensamiento se refiere al marco foráneo en el que fundamentalmente se va a centrar la publicación. Estoy de acuerdo en que éste ha de ser prioritariamente el europeo, sobre todo, cuando ya somos un miembro de pleno derecho de la CEE y cuando sentimos una creciente curiosidad por conocer mejor a nuestros vecinos. Ahora bien, consideraría un error de bulto ignorar las experiencias urbanísticas norteamericanas y latinoamericanas.

Con referencia al primer caso, nos guste o no, tenemos una fuerte dependencia cultural de los Estados Unidos, y, más concretamente, de su cultura urbana. A pesar de que las ciudades norteamericanas difieren en muchos aspectos de las europeas, durante el siglo xx el urbanismo «Made in USA» ha influido en gran medida en el europeo. No voy a entrar a describir casos concretos, pero valga como ejemplo de esta colonización cultural el hecho de que muchos de nuestros mejores profesionales del urbanismo han recibido formación académica en aquel país. Varias de las técnicas innovadoras de planeamiento y de gestión urbanas presentadas durante los últimos años en España han tenido un claro origen en los Estados Unidos. Aunque muchas de las experiencias norteamericanas no sean trasladables a nuestra sociedad, su característica fresca e ímpetu innovador las hace siempre interesantes a nuestro colectivo profesional.

En cuanto a Latinoamérica, tenemos una obligación moral con aquel continente que no podemos olvidar. Nuestra actuación como potencia colonizadora ofreció en ocasiones realizaciones elogiadas, pero en muchos casos acciones muy criticables. Cuando nos acercamos a la celebración del V Centenario del descubrimiento de América no podemos dar la espalda a unos países a los cuales nos unen muchos lazos, especialmente emocionales. Con todo ello, no pretendo que la revista adopte una actitud paternalista proclive a dar lecciones de cómo solucionar los problemas urbanos allí pade-

cidos. Por el contrario, me gustaría ver con cierta frecuencia colaboraciones de especialistas latinoamericanos en donde explicaran sus esfuerzos por superar las situaciones problemáticas surgidas a raíz del desarrollo urbano. Opino que tenemos que aprender mucho de aquellos países para poder realizar así un examen de conciencia de trascendencia histórica.

No me gustaría finalizar mis «pensamientos en voz alta» sin expresar mi alegría por la aparición de esta revista, máxime cuando ha sido fruto del esfuerzo del colectivo profesional al que pertenezco.

JOSE MIGUEL FERNANDEZ GUÉLL

Arquitecto-Urbanista

PLANIFICACION Y PARTICIPACION

Supongo que muchos lectores al igual que yo, habrían agradecido que las preguntas a las que, presumiblemente, responden los participantes en la primera mesa redonda organizada por la revista URBANISMO, hubieran quedado explicitadas en la introducción a la crónica transcrita; lo contrario ha obligado a tratar de descubrirlo en la lectura de unas intervenciones en las que, no sé si por el maquetado de la presentación o porque fue así como se desarrolló el encuentro, tuvo escasa incidencia el diálogo y el contraste de opiniones entre los participantes.

Es muy difícil, en consecuencia, extraer conclusiones que vayan más allá de la juxtaposición de opiniones aisladas. A pesar de todo, me gustaría contribuir a esa suma de pareceres con unas breves reflexiones aprovechando el ofrecimiento táctico que supone la sección Punto de Vista.

En el artículo editorial se hacen, entre otras, dos afirmaciones en las que me gustaría incidir; la primera, está sintetizada en las dos frases siguientes: «se ha optado de hecho por la renuncia a la planificación ateniéndose preferentemente a lo morfológico y a los problemas de pequeña escala» y, más adelante, «se asiste a un desapoderamiento del Estado en materia de urbanismo y ordenación territorial».

Si por Planificación Territorial entendemos la coordinación de las acciones de los diferentes actores que intervienen en la producción del medio territorial, con el objetivo de que las características de este medio maximicen el bienestar de toda la sociedad, es evidente que, en este país, ni existe en la actualidad ni ha existido en el pasado reciente algo semejante, entre otras cosas, porque ni siquiera ha sido posible la coordinación entre las diferentes instancias administrativas con incidencia territorial, y así, los planes han sido en todo caso, meras reglas para el juego del mercado y, muchas veces, pura demagogia normativa (a juzgar por su escaso cumplimiento).

Hoy día, esa coordinación sigue estando muy lejos, no sólo entre diferentes administraciones (estatal, autonómica y local) sino, incluso, entre los diferentes ministerios o consejerías de una misma administración. Los reinos de taifas siguen siendo hoy la única realidad. En contrapartida, cada nivel administrativo ha procurado desposeer de competencias al de abajo ya que no podía conseguir las del de arriba. Esto es meridiano en el caso de las administraciones autonómicas que, con la excusa de la incapacidad técnica municipal, o de su supuesta insolidaridad con la realidad regional o comarcal, han ido apropiándose de competencias constitucionalmente locales, en lugar de sentar las bases que permitieran iniciar ese largo y di-

fícil camino de la planificación consensuada entre administraciones democráticamente elegidas. Ideas acertadas como la figura de los Programas Coordinados de Actuación de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid quedan así como imposiciones contra las que en, todo caso, pueden alegarse en el trámite de audiencia y, en consecuencia, difícilmente asimilables como propias por la mayoría de los municipios afectados.

¿Qué significa en este contexto la queja sobre el desapoderamiento del Estado? ¿Es que, acaso, esa coordinación es posible a nivel estatal? ¿No será más bien que se está pidiendo la dictadura sectorial desde arriba como remedio a la imposibilidad de coordinación inter e intra-administrativa? El Plan no puede entenderse sino como marco de diálogo y consenso entre las diferentes administraciones; la única dificultad es que para aceptar este tipo de Plan hay que entender el poder como capacidad de diálogo y no como capacidad de imposición. La contradicción plan-proyecto es en mi opinión una falsa contradicción, una contradicción reduccionista porque situando en el mismo nivel dos realidades que pertenecen a niveles distintos, confunde la parte con el todo. La intervención no es incompatible con el plan, es un procedimiento para su implementación.

A medida que los objetivos de la planificación son más concretos, a medida en que los niveles en los que se interviene son más reducidos se van abriendo más áreas de acción que no anulan las anteriores. De la situación heredada de la dictadura no han tenido la culpa, como algunos pretenden, los planes llamados de zonificación. Esos planes son el efecto, no la causa, son el resultado de una situación en la que a los principales actores económicos no les interesaba descender a nivel de proyecto. No nos engañemos, no es la crisis de crecimiento la que ha modificado la forma de redactar el planeamiento, es la necesidad ineludible, dado el grado de deterioro alcanzado, de asumir como objetivo el diseño del ámbito espacial en que se desarrolla la vida cotidiana.

La segunda frase es la referencia a que «la participación pública ha sido más aparente que real», afirmación que, según mi opinión, hay que analizar unida a otra que se realiza poco más adelante: «se ha ejercido el urbanismo como si fuera un asunto a cargo únicamente de la iniciativa pública». Interpretadas las dos conjuntamente informan de que se está demandando una participación para los agentes que pueden intervenir en ella, una participación que estará siempre reducida a una lucha de intereses; todos sabemos que la capacidad de intervención en la producción está ligada a la posición con relación a los medios de esa producción. En este sentido, nadie puede negar que se ha realizado un gran esfuerzo por parte de muchas administraciones locales para conocer los deseos y la opinión de los ciudadanos con el fin, suponemos, de representarle en esa lucha de intereses.

Pero la principal participación no está ahí, la verdadera participación es la que tiene como objetivo la autogestión territorial de lo que yo he llamado el proceso de habitación. Esa no ha existido ni parece que vaya a existir a corto plazo, porque a ningún actor del proceso de producción le interesa, ni siquiera a los que, como los arquitectos, intervenimos desde la instancia sociocultural.

CARLOS SANCHEZ-CASAS PADILLA

Arquitecto Urbanista



SALAMANCA

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA
INTERIOR DEL RECINTO UNIVERSITARIO Y
ZONA HISTÓRICO-ARTÍSTICA

SALAMANCA. PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL RECINTO UNIVERSITARIO Y ZONA HISTÓRICO-ARTÍSTICA

Editorial: Instituto del Territorio y Urbanismo. MOPU. Ayuntamiento de Salamanca, 1987.

Autores: Instituto del Territorio y Urbanismo. MOPU. Ayuntamiento de Salamanca.

Formato: 30 x 23,5. 270 págs.

Ante la publicación, con un considerable retraso desde la fecha de su entrada en vigor, de una edición promovida conjuntamente por el MOPU y el Ayuntamiento, del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Recinto Universitario y Zona Histórico-Artística de Salamanca, cabe hacer tres tipos de comentarios o reflexiones. En primer lugar, sobre el propio Plan Especial; segundo, sobre el libro que va a servir para darlo a conocer, y tercero, sobre el efecto que tanto el Plan como el libro están teniendo o van a tener presumiblemente sobre la ciudad de Salamanca.

El Plan Especial

No cabe duda de que el Plan Especial, elaborado por un importante grupo de profesionales, y entusiásticamente dirigido por Fernando Contreras Gayoso, es uno de los documentos urbanísticos más importantes de los últimos años, en el área de la rehabilitación de centros históricos. De hecho, puede decirse que constituye el modelo y prototipo en esta materia.

Este Plan Especial, que nace al reformular en profundidad una acción que se había planteado inicialmente como una Operación Piloto para compatibilizar el planeamiento urbanístico convencional con los objetivos de la rehabilitación histórica, es un esfuerzo fundamental de creación metodológica, con aportaciones tan importantes e imaginativas como los análisis tipológicos de la edificación, y los estudios morfológicos del espacio urbano; así como la configuración de las propuestas mediante una concepción múltiple de los planos de zonificación, y un enfoque realista y pragmático de la gestión.

Sorprende, por otra parte, la delimitación del ámbito de aplicación del Plan, a todas

luces insuficiente para controlar aspectos como el de tráfico, de control visual de los bordes, de usos del suelo, e incluso de inclusión de elementos protegibles. Esta deficiencia sólo puede explicarse recordando que el Plan Especial nació de la Operación Piloto, de la que heredó el perímetro de aplicación; es lástima que éste no se reconsiderase con criterios más amplios.

En otro orden de cosas, falta en la composición del documento una presentación clara de cual es la estrategia general del Plan Especial. Esta se va deduciendo de la exposición de objetivos y criterios, y de la lectura de las propuestas; mejor hubiera sido presentar una visión sintética de la estrategia global de rehabilitación, como introducción y marco del capítulo de propuestas.

La publicación

Puede entenderse como un medio para explicar y dar a conocer el Plan Especial, como un libro para conocimiento y divulgación de la ciudad histórica, y como un documento técnico para uso práctico.

El primero de los fines (explicar el Plan Especial), lo cumple sin duda; y en este sentido hay que aplaudir la iniciativa del MOPU y del Ayuntamiento, y el esfuerzo personal de Fernando Contreras para llevar a buen término la publicación del libro, que se convertirá en pieza obligada de las bibliotecas profesionales.

Por lo que se refiere al segundo (divulgación de la ciudad histórica), se aproxima más al ideal el contenido del libro que su forma. El material gráfico, tanto de planos como de fotos, que es en general magnífico, no siempre ha recibido un tratamiento acorde con su calidad. Así, por ejemplo, las series de fotografías históricas, o los análisis morfológicos del espacio urbano merecían una edición más cuidada; y sin duda de mayor coste económico.

Y en cuanto a la utilidad práctica del libro, se ha dicho que está llamado a ser un texto de obligada consulta, y modelo de metodología para profesionales del urbanismo.

Hubiera podido ser también un manual de aplicación del Plan Especial; recordemos que sus Normas contienen incluso unas instrucciones para el entendimiento y manejo de los distintos parámetros de control.

Lamentablemente, los Planos Normativos se han editado en un formato inadecuado, que impide su utilización como documento de trabajo; sin que, por otra parte, aporten gran cosa al contenido plástico del libro.

Los efectos del Plan Especial

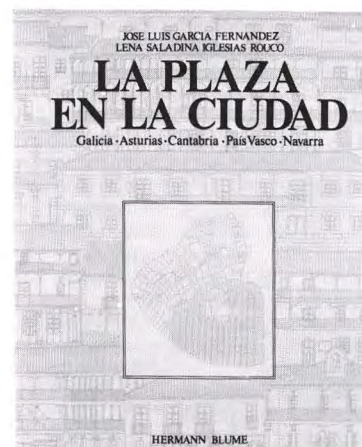
Cuando se hizo el Estudio Económico-Financiero del Plan no existían las actuales ayudas a la rehabilitación; por lo que su gestión debería ser ahora más sencilla de lo previsto inicialmente.

Hay que resaltar, aquí, que el Ayuntamiento de Salamanca ha establecido además su propio plan de ayudas, apoyado en las determinaciones del Plan Especial; que existe una plena concienciación en los medios municipales sobre la necesidad de impulsar las políticas de rehabilitación, y que la respuesta del sector privado ha sido y esta siendo razonablemente constructiva.

A pesar de estos aspectos positivos, es necesario llamar la atención sobre un hecho que, desgraciadamente, resulta frecuente no solo en materia de rehabilitación sino en todas las dimensiones de la acción pública urbanística: se trata de la falta de continuidad en el apoyo recibido de la Administración Central.

Como tantas veces ocurre, se ha roto el hilo conductor entre el planeamiento y su gestión. Y así, aunque se han llevado a cabo, y se están llevando, muchas de las acciones programadas en el Plan Especial, no se ha constituido el Consorcio proyectado; y existen razones para pensar que el grado de compromiso por parte de la Administración Central, para el desarrollo de su Operación Piloto, no se está manteniendo en los niveles que hubieran sido deseables.

JUAN A. RIDRUEJO
Doctor Arquitecto.
Master in city planning. Harvard.



LA PLAZA EN LA CIUDAD

Editorial: Herman Blume. 1986.

Autores: José Luis García Fernández
Lena Saladina Iglesias Rouco.

Formato: 30 x 23 cm. 384 págs.

Si el libro «La Plaza en la Ciudad. Galicia, Asturias, Cantabria, Galicia, País Vasco y Navarra», que el editor anuncia como el primero de una serie, llega a completarse con otros hasta abarcar todo el ámbito de la geografía española, posiblemente se tratará de uno de los trabajos más importantes de historia urbana de España escrito hasta la fecha.

La trayectoria profesional de su autor está marcada por un constante y permanente esfuerzo personal orientado en la defensa, a capa y espada, del patrimonio histórico-artístico que se remonta a los años sesenta, cuando este tema no era precisamente un tema de moda y dedicarse a estos asuntos suponía mantener con frecuencia una batalla en contra de todo tipo de interés.

José Luis García Fernández ha hecho del dibujo su más sutil herramienta profesional en el campo del trabajo urbanístico y arquitectónico. Preocupado por reflejar con la mayor fidelidad posible la realidad de los pueblos de España, como lo demuestra su libro «España dibujada», sus trabajos com-

prenden un amplio abanico que va desde la restauración arquitectónica como la llevada a cabo en la primera etapa del monasterio de Santa María de Bujedo, en Burgos, hasta el planeamiento urbanístico como el Plan Especial del casco histórico de Logroño o el Corredor Madrid-Guadalajara.

El contenido del libro está organizado en tres partes. La primera, con menor proporción gráfica y un planteamiento global, se refiere, primero, a las características de los núcleos de población: situación geográfica y aspectos históricos y estructurales, y, segundo, a las características de los espacios significativos: situación, tipología, morfología, plazas mayores y espacios funcionales. La segunda parte, mucho más extensa, ocupando la mayor extensión del libro, se refiere a la historia, descripción, información y análisis, tanto de las ciudades como de sus plazas y espacios significativos, de todas las provincias de la cornisa cantábrica, desde La Coruña hasta Navarra, ordenándose los núcleos estudiados en cada una de ellas por orden alfabético. La tercera parte está formada por un apéndice que contiene una apretada y exhaustiva clasificación morfológica y funcional de todos los núcleos de población y las plazas y espacios significativos estudiados.

La información gráfica que aparece en el libro es verdaderamente apabullante: 790 ilustraciones, de las cuales 133 corresponden a planos de poblaciones, 175 a plantas de plazas y espacios significativos y 432 a dibujos diversos sobre las mismas, todo ello relativo a casi noventa poblaciones del ámbito estudiado.

Sin embargo, el enorme esfuerzo gráfico realizado por el autor, que se aprecia inmediatamente en una simple ojeada del libro, posiblemente no ha sido suficientemente entendido ni apreciado por la dirección de la publicación, ya que a los dibujos les falta espacio para «respirar», están maquetados apretadamente ocupando la totalidad de la página, sin márgenes razonables, haciendo que con frecuencia resulten poco valorados. Una racanería de espacios que la obra, muy bien reproducida a pesar de su evidente dificultad, no se merece.

El levantamiento de los planos de las plazas y espacios significativos que aparecen en el libro ha sido realizado directamente por el autor, paso a paso, a golpe de cinta, recorriendo miles de kilómetros con una constancia y tenacidad a prueba de todo tipo de dificultades climáticas, económicas o de desánimo, constituyendo un testimonio gráfico de gran valor. En cada uno de estos planos de plazas aparecen reseñados, con una cuidadosa rotulación a mano alzada, datos de las características urbanas de los espacios descritos, desde el amueblamiento y el arbolado hasta los usos de los edificios, sus texturas, colores, materiales constructivos, distribución de huecos en las fachadas, número de plantas, disposición de huecos, composición, etcétera, a los que se añade, en muchas ocasiones, las plantas de los edificios más notables.

Esta información urbanística constituiría por sí misma un cuerpo documental tes-

timonio de un momento de la historia de las ciudades que se describen y muy valioso para estudios y análisis urbanos, trabajos de investigación histórica y urbanística o proyectos de diseño urbano. Pero estas plantas a escala de las plazas (los originales están realizados todos a 1/500, aunque en el libro se reproducen a diferentes tamaños) se complementan con uno o varios dibujos panorámicos o de detalle de los espacios urbanos. Dibujos a línea, de un solo grosor, sin sombras, en los que a través de una buena capacidad de síntesis gráfica, el autor ha conseguido mostrar una realidad urbana viva y en muchas ocasiones compleja, con una fuerza expresiva llena de intención y de contenido. Dibujos que no son alzados arquitectónicos de las fachadas, cuya técnica por otra parte parece reconocer bien García Fernández, como puede apreciarse en la magnífica reedición del «Libro de Santillana» del profesor Lafuente Ferrari, sino vistas panorámicas generales, como la de Castropol, Cudillero o Bermeo o perspectivas desde muy diferentes puntos de vista para resaltar la visión del espacio urbano o para dar una imagen de la importancia arquitectónica de edificios singulares como en Mondoñedo, Avilés o Elgoibar, o bien vistas aéreas reconstruidas a partir de fotografías como la Plaza del Marqués de Alborán, en El Ferrol, o la Plaza de María Pita, en La Coruña.

Lo que posiblemente empezó siendo para el autor un tema de información urbanística llena de la minuciosidad y rigor que caracterizan sus trabajos, fue tomando tal importancia que el estudio de las plazas y los espacios significativos probablemente le llevó al estudio de las poblaciones —aldeas, villas, pueblos y ciudades— en las que éstos se encontraban. Fue entonces cuando al parecer, el trabajo debió dar un salto cualitativo: no podían entenderse las plazas sin analizar como eran y cómo surgieron las ciudades que las albergaban. Un concienzudo, extenso y sistemático estudio histórico fue creciendo al lado de los dibujos que se convirtieron en un instrumento utilísimo para comprender la historia de los pueblos y de las gentes que los habitan. A los planos de las plazas se fueron añadiendo los planos de las ciudades y el trabajo adquirió una dimensión más global y completa.

Pero «La Plaza en la Ciudad» no es sólo un libro de dibujos o una recopilación ordenada de plantas de plazas, dibujos a línea y planos de ciudades, sino que sus páginas contienen una sólida y documentada historia, realizada con la colaboración de Lena Saladina Iglesias Rouco, quizá excesivamente resumida a veces, de cada ciudad o pueblo, construida a partir de un estudio e interpretación serio y riguroso de su morfología y su función cambiante en el tiempo. Una historia, o unas historias, ya que cada población tiene la suya, en las que en ocasiones podía echarse en falta alguna referencia documental o bibliográfica, de las que, el libro carece probablemente por problemas de espacio.

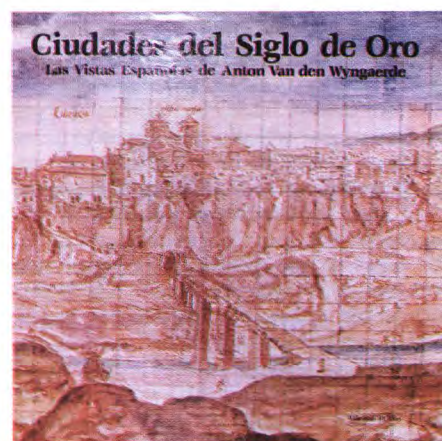
Aun así, resulta verdaderamente esclarecedora la reconstrucción gráfica e histó-

ca del conjunto de plazas y espacios de ciudades como Santiago de Compostela, Lugo, Pontevedra u Oviedo, que al haber sido estudiados en profundidad aportan nuevas luces sobre la formación de estas ciudades y de sus espacios urbanos.

Tampoco pasan inadvertidas las investigaciones realizadas en este libro sobre la fundación de «pueblas» del Norte de España, que desbaratan la conocida historia de las bastidas francesas tan difundidas en libros y manuales de historia del urbanismo.

La transcripción simplificada y esquemática de los planos históricos de ciudades como El Ferrol con un plano de 1859, La Coruña (1726), Santiago de Compostela (1796), Bayona (1735), Vigo (1855) o tantos otros, contrastados con las plantas actuales de sus plazas resultan muy aclaratorios en relación con otras teorías construidas a partir de datos insuficientes o de documentación gráfica imprecisa o errónea.

JAVIER AGUILERA ROJAS
Arquitecto



CIUDADES DEL SIGLO DE ORO. LAS VISTAS ESPAÑOLAS DE ANTON VAN DEN WYNGAERDE

CIUDADES ESPAÑOLAS EN SIGLO XVI

Editorial: El Viso.

Autores: Jonathan Brown, Richard L. Kagan, Egbert Haverkamp-Begemann, Fernando Marias.

Formato: 24 × 24 cm., 427 págs.

A finales del pasado mes de diciembre de 1986 Ediciones El Viso ha publicado un libro que por su gran belleza e interés histórico-urbanístico bien merece el calificativo de extraordinario. El libro constituye una recopilación de los dibujos realizados por Anton Van den Wyngaerde, conocido en España como Antonio de las Viñas —posible simplificación castiza de su nombre flamenco— o Antonio de Bruselas, en los que se retratan un conjunto de ciudades españolas tal como eran a mediados del siglo XVI.

Natural, seguramente, de Amberes, se sabe que Van den Wyngaerde entró al servicio de Felipe II en 1557, durante una estancia de este último en Flandes. No son, sin

embargo, conocidas las razones por las que el Rey invitó a Wyngaerde a venir a España, aunque parece que uno de sus deseos era el de decorar los palacios reales con vistas topográficas. No se ha conservado ninguna de éstas, pero en cambio parece cierto que el trabajo más importante efectuado por el artista fue la realización de un inventario pictórico de la situación en aquel momento de un amplio conjunto de ciudades españolas.

Con posterioridad a su muerte, acaecida en Madrid el 7 de mayo de 1571, se sabe que Felipe II envió dicho inventario pictórico, para su grabación, a los Países Bajos, al parecer con el objetivo de que llegaran a publicarse, lo cual no se produjo, por razones hoy desconocidas, habiéndose desperdigado los dibujos entre diversos museos y archivos europeos.

Su redescubrimiento se produce a partir de 1895, en que el investigador alemán Carl Justi reproduce por primera vez la vista del Alcázar de Madrid, obra de Van den Wyngaerde. Con posterioridad, esta y otras vistas de Madrid aparecen en el catálogo de la exposición «Antiguo Madrid» de 1926 y más tarde —Madrid 1952— en el libro de Francisco Iñiguez Almech «Casas Reales y jardines de Felipe II». Finalmente, el profesor Haverkamp-Begemann, especialista en arte holandés y flamenco, publica en 1969 un importante artículo, acompañado de un catálogo definitivo de los dibujos de ciudades españolas realizados por Wyngaerde.

El libro publicado por Ediciones El Viso recoge por completo el conjunto de estas vistas, lo que ha exigido un importante esfuerzo de recopilación debido a la dispersión de los originales mencionados, acompañadas por cinco importantes ensayos, cuyos títulos y autores son los siguientes:

«Felipe II. Coleccionista y mecenas artístico», del profesor de historia del arte Jonathan Brown.

«Felipe II y los geógrafos» y «Las ciudades del Siglo de Oro», del profesor de Historia Richard L. Kagan.

«Las vistas de España de Anton Van den Wyngaerde», del profesor de Historia del Arte Egbert Haverkamp-Begemann.

«Ciudades del Siglo XVI y el Urbanismo Renacentista», del profesor de Historia de la Arquitectura Fernando Marias.

El profesor Richard L. Kagan expone en el prefacio del libro que, Van den Wyngaerde era un especialista en vistas urbanas pudiéndose considerar un artista de la representación, «ya fuera de perfil u oblicuamente desde arriba», de ciudades o poblaciones concretas, «con una precisión que casi puede definirse como fotográfica», criterio que compartimos sin la más mínima duda.

Para la realización de los dibujos, Wyngaerde pasó la mayor parte de su estancia en España viajando, a través de unos recorridos o itinerarios que pueden reconstruirse parcialmente a partir de sus dibujos fechados. Durante estos viajes, como dice el profesor R. L. Kagan, aquél «hizo bocetos de monumentos concretos, estudios de localización y otros dibujos preparatorios, y completó vistas «acabadas» de sesenta y dos ciudades y pueblos españoles. Como

obra de arte, atestiguan las considerables dotes de Van den Wyngaerde como dibujante y topógrafo. Como documentos históricos, proporcionan un testimonio visual excepcional de la España del Siglo de Oro».

Simultáneamente a la época en que Wyngaerde se movió por España otro «pintor de ciudades», Hoefnagel, también de Amberes, realiza un trabajo análogo de vistas de ciudades españolas, reproducidas en las «Civitates Orbis Terrarum», publicadas por primera vez en 1572. El profesor R. L. Kagan compara ambos trabajos de la siguiente manera: «Los objetivos y métodos de los dos flamencos eran similares; ambos pretendían retratar del natural las ciudades españolas, pero los resultados difieren considerablemente. Hoefnagel era ante todo un «escenógrafo», y trataba sus vistas urbanas como composiciones paisajísticas, subordinando generalmente los detalles al conjunto, e insertando a menudo en los primeros planos incidentes ilustradores de las costumbres y trajes locales que a menudo están desproporcionados respecto al resto del dibujo. Van den Wyngaerde en cambio era ante todo un «topógrafo», y su interés era dejar constancia, lo más fielmente posible, de lo que veía. Su correspondiente atención al detalle nos brinda una reconstrucción visual de numerosos monumentos particulares que han sido destruidos, o bien se han conservado en una condición radicalmente alterada». Es precisamente esta preocupación por la exactitud topográfica la que presta a los dibujos de Wyngaerde su especial interés histórico-urbanístico, pues permiten su comparación con estados actuales desde puntos de vista análogos y la correspondiente obtención de conclusiones sobre la evolución producida en aquellas con el devenir de los últimos siglos.

Especial interés presenta, a nuestro juicio, el ensayo del profesor de Historia de la Arquitectura Fernando Marias, en el que se propone un análisis del hecho urbano español en el siglo XVI. Comienza por interrogarse sobre si aquellas ciudades eran verdaderamente renacentistas, «si podemos, en realidad, hablar de la existencia de un urbanismo renacentista en la España del siglo XVI o si, por el contrario, al contemplar las vistas de Wyngaerde nos encontramos con un repertorio de diferentes poblaciones absoluta y simplemente medievales.»

En su opinión, que entendemos acertada, «parece que hemos de aceptar como verdadera esta segunda interpretación de la España urbana que nos muestran los dibujos del pintor de Amberes en tanto que, si sostenemos como criterio caracterizador el cuantitativo, sólo hallaremos en nuestras ciudades quinientistas fragmentos, intervenciones episódicas, que se hubieran configurado con sentido moderno, es decir, siguiendo una nueva concepción de la ciudad, unos nuevos conceptos de plano y trazados urbanos y de alzados arquitectónicos —masas, muros y espacios exteriores— que denominamos «renacentistas». Sólo un importantísimo aumento cuantitativo, una densidad que en nuestro país prácticamente no se alcanzaría hasta el siglo XVIII, po-

sibilitará en un momento tardío el cambio cualitativo, una transformación de las ciudades españolas en ciudades modernas. Esta es, en cierto sentido, la tragedia de las ciudades, como organismos históricos que siempre pertenecen más al pasado que al presente y cuyos habitantes de tener claro un concepto de progreso, pretenden modernizar. Habrá que hablar, así pues, de intencionalidades renacentistas frente a organismos urbanos pretéritos para entender el curso histórico de nuestras ciudades del siglo XVI».

Las ciudades y poblaciones dibujados por Wyngaerde repartidas por itinerarios, son las siguientes:

— En torno a la Corte: Madrid, Valsain, Gerona y Toledo.

— El viaje al reino de Aragón: Daroca, Zaragoza, Monzón, Lérida, Cervera, Montserrat, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Murviedro (Sagunto), La Albufera y el Grao de Valencia, Játiva, Almansá y Chinchilla de Monte Aragón.

— La expedición africana; Málaga y el Peñón de Vélez de la Gomera.

— El viaje a la Mancha: Alcalá de Henares, Guadalajara, Cuenca y Belmonte.

— El viaje a Andalucía: Córdoba, Ubeda-Baeza, Jaén, Granada, Alhama de Granada, Antequera, Ojen, la costa de Africa, Gibraltar, Tarifa, Zahara de los Atunes, Cádiz, Puerto de Santamaría, Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla y Triana, Ilica, Carmona, Mérida, Guadalupe, Talavera.

— Dos viajes en la Meseta Norte: Avila, Alba de Tormes, Salamanca, Zamora, Toro, Tordesillas, Medina del Campo, Valladolid y Burgos.

El libro ha merecido un artículo del filósofo y académico Julián Marías en la tercera del diario ABC del día 8 de mayo de 1987. Además de destacar su opinión, que compartimos, respecto de que las «reproducciones son de extraña perfección, con una finura que descubre la calidad del pintor» recogemos a continuación por su interés un par de párrafos de dicho artículo, con cuyo contenido nos sentimos identificados:

«Sesenta y dos ciudades y pueblos quedan conservados, vivos ante nuestros ojos, con irradiación de belleza que descubre un estilo de vida, nos permite adivinar el sentido del verbo «vivir» en tiempo de Felipe II y El Greco de Santa Teresa y el Cervantes joven —el pintor murió en Madrid el mismo año de Lepanto, en 1571.»

«Algunas de las vistas son de especial atractivo, de belleza superior. Me conmueve la de Alcalá de Henares, la misma en que Cervantes nació y vivió sus primeros años. Me atraen también fuertemente Madrid, Toledo, Segovia, Lérida, Barcelona, Murviedro (Sagunto), Valencia, Cuenca, Córdoba, Jerez, Granada, Antequera, Guadalupe, Avila, Salamanca... No está tan lograda Sevilla; faltan la costa Norte y el Noroeste. Le faltó tiempo a Antonio de las Viñas para completar el retrato urbano de España.»

LUIS RODRIGUEZ-AVIAL
Arquitecto

TRES CANTOS EN BUSCA DE LA TRAMA PERDIDA

Editorial: Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda. Comunidad de Madrid, Madrid. 1986.

Autores: J. Ramón Menéndez de Lurca. Gerhard Loch, Carlota Navarro. Formato: 24 × 24 cm. 86 págs.

Este libro ofrece la prueba documental de la historia urbanística de Tres Cantos, nombre que se dió en 1975 al proyecto de una «nueva ciudad» que iba a ser capaz de albergar 36.000 nuevas viviendas, así como áreas industriales y de equipamientos para garantizar el objetivo de autosuficiencia y alta calidad de vida perseguido por los responsables de tal promoción.

En 1983 tras largas vicisitudes se habían aprobado únicamente ocho planes parciales de los once previstos y estaban contruidos o en construcción unas cuatro mil viviendas en bloques aislados y un 20 por 100 de las instalaciones industriales. El centro urbano previsto, organizado en diversas plataformas de circulaciones superpuestas y montado sobre la autovía, no se realiza, dejando un espacio desierto en lo que debía ser un centro estructurador de la ciudad.

Con la aprobación del Plan General de Madrid la demanda de vivienda unifamiliar se desplaza a los municipios periféricos y especialmente a Tres Cantos. En 1983 el planeamiento se revisa de cara a nuevas realidades sociales y económicas.

A través de esta publicación se describe en varios capítulos el anterior planeamiento y las nuevas propuestas del actual Planeamiento Parcial. El capítulo uno describe los antecedentes; en el capítulo dos se describen la propuesta del Plan, aspectos generales y los criterios urbanísticos; el capítulo tres desarrolla de una manera pormenorizada la red viaria, la vivienda y equipamientos, las zonas industriales y los grandes espacios abiertos, para terminar en el capítulo cuatro con otros aspectos instrumentales del plan, como desarrollo de la gestión, tipos de alineaciones y plan de etapas.

50 AÑOS DE ARQUITECTURA EN ANDALUCÍA 1936-1986

Editorial: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Sevilla 1986.

Autores: Victor Pérez Escolano, M^a Teresa Pérez Cano, Eduardo Mosquera Adell y José Ramón Moreno Pérez.

Formato: 35 × 24 cm. 328 págs.

Esta publicación recoge un amplio trabajo que pretende paliar las deficiencias existentes hasta ahora en el territorio andaluz sobre la protección de su patrimonio arquitectónico, dando a conocer la magnitud de dicho patrimonio, con la finalidad de po-

der ser contrastado desde otras perspectivas, apreciando y valorando los problemas y estimando al mismo tiempo la permanente vitalidad de la cultura andaluza en las últimas décadas. Describe cómo las ciudades andaluzas están conformadas por una masiva producción contemporánea que con frecuencia ha tergiversado negativamente las estructuras urbanas heredadas, siendo en las últimas décadas cuando se han dado las mayores actuaciones territoriales, como son las grandes operaciones turísticas de la costa andaluza.

Esta publicación pretende dar a conocer un conjunto arquitectónico muy complejo, inventariándolo a través de más de seiscientas fichas de las obras más significativas que facilitan la elaboración de un análisis que permite establecer conclusiones.

ARQUITECTURA EN REGIONES DEVASTADAS

Editorial: MOPU. Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Catálogo Exposición. Arquería de los Nuevos Ministerios. Madrid 1987.

Formato: 33,5 × 24,5 cms. 152 págs.

«Arquitectura en regiones devastadas» es el catálogo de la exposición celebrada en las arquerías de los Nuevos Ministerios del MOPU, del 22 de enero al 22 de febrero de 1987, organizada por la Dirección General de Arquitectura y Edificación.

Recoge la experiencia de la Dirección General de Regiones Devastadas en relación con los programas de reconstrucción derivados de los daños producidos por la guerra civil en el patrimonio arquitectónico y urbano. Se insertan los artículos sobre «Experiencia Arquitectónica en la dictadura», de Antonio Vázquez de Castro; «España Una», de Manuel Blanco, «La Dirección General de Regiones Devastadas: su organización administrativa», de Eugenia Llanos; «La Obra de Regiones Devastadas en el Contexto de la arquitectura española contemporánea», de Luis Domenech; «Madrid 1941: tercer año de la Victoria», de Carlos Sambricio; «Vivienda rural, regionalismo y tradición agrarista en la obra de regiones devastadas», de Francisco Javier Moclús y José Luis Oyón; «Aspectos constructivos de la obra de Regiones Devastadas», de Jesús Anaya Díaz y «Guerra Civil y Regiones Devastadas», de Victor Pérez Escolano.

¿QUE HACER EN TETUAN?

Editorial: Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda. 1987.

Formato: 21 × 29,5 cm. 62 págs.

Este título se completa con el subtítulo «Entre la remodelación y la rehabilitación integral». Estamos ante una de las zonas de trama física y social más antiguas de Madrid, como es el distrito de Tetuan.

Con unas mínimas respuestas a la pre-

gunta ¿Qué hacer en Tetuan?, en cuanto al planteamiento y estrategia formuladas desde el principio de la actuación, ha sido posible iniciar la remodelación en los puntos menos condicionados y donde se actuaba sin riesgo de equivocación. Rápidamente se compra el suelo vacante, se remodelan primero los terrenos más fáciles de desalojar y se reducen los tiempos de construcción. Ellas son las líneas claras de actuación para la remodelación, donde surge también un nuevo lenguaje arquitectónico que se adapta a lo ya existente, al mismo tiempo que lo renueva.

Los tres primeros capítulos son de información y análisis, siguen cuatro capítulos de respuestas conceptuales, donde se expone la filosofía de este nuevo tipo de remodelación; continúa el capítulo de propuestas generales de ordenación y actuación por áreas, terminando con los proyectos de edificación que en un futuro se convertirán en el contenido fundamental de la operación; se describe también la sistematización del diseño urbano como escala intermedia entre los proyectos de edificación y el planeamiento.

DECRETS DE TRANSFERENCIES EN MATERIA D'OBRES PUBLIQUES, URBANISME, TRANSPORTS I MEDI AMBIENT

Editorial: Generalitat Valenciana. Conselleria D'Obres Publiques, Urbanisme i Transports. Valencia 1986.

Colección Normatives.

Autor: Generalitat Valenciana. Conselleria D'Obres Publiques, Urbanisme i Transports.

Formato: 30,5 × 21,5 cms. 198 págs.

Esta publicación recopila las disposiciones reguladoras del traspaso de competencias, funciones y servicios desde la Administración Central a la Comunidad Autónoma Valenciana, atribuidas a la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en materia que son de su competencia como urbanismo, vivienda, transporte, medio ambiente, etc.

Pretende ser un manual de trabajo, útil para los profesionales, estudiosos y ciudadanos que sigan la evolución de la legislación que desarrolla el proceso autonómico que se produce en nuestro país, y que está posibilitando una mayor y más eficaz resolución de los problemas desde la óptica de las políticas regionales. El índice recoge los siguientes decretos:

A. Reales, Decretos de Transferencia de Arquitectura, Colegios Profesionales, Medio Ambiente, Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Decretos de Consolación de Transferencias en fase preautonómica.

B. Decretos de Consell de la Generalitat Valenciana de asignación de las Transferencias.

C. Decretos de Estructuras 1986 del Consell de la Generalitat Valenciana sobre modificación del Reglamento Orgánico y funcional de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.

**Vivir
es inventar un
juego nuevo.**





Llegó un día en que los coches se hicieron tan inteligentes, tan humanos, que devolvieron al espacio su dimensión de convivencia.

Desde entonces los hombres vivieron un poco mejor. Y los coches también.

RENAULT

*Coches llenos
de vida*



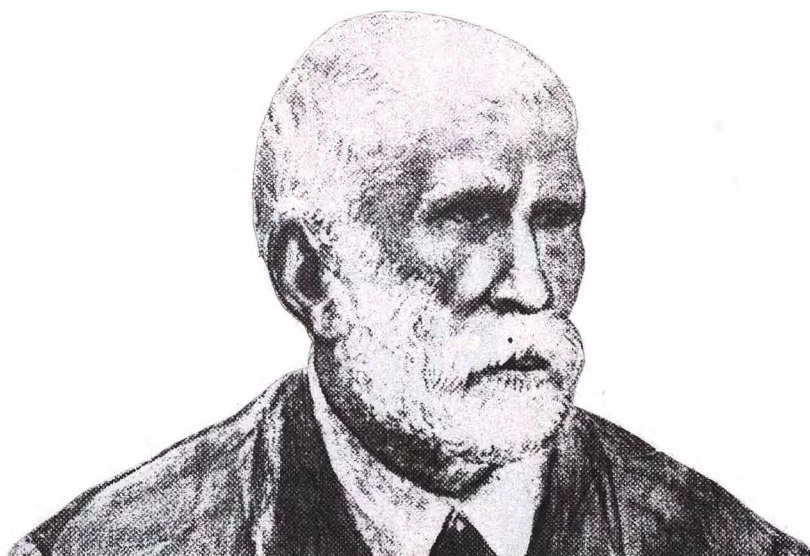
TECNICAS MODERNAS AL SERVICIO DE UNA EXPERIENCIA CENTENARIA.



Muchos años han transcurrido entre estas dos obras ejecutadas por nuestra empresa.



En el quehacer diario utilizamos las más modernas y actuales técnicas de construcción al servicio de la experiencia acumulada a lo largo de un siglo de vida social, conjugando la tradición y solera con el empuje y dinamismo de una empresa en constante desarrollo.



LA OLIMPIADA DEL '92 YA TIENE SU PRIMER CAMPEON.

D. Antoni Gaudí creó, para envidia de sus compañeros, las asombrosas obras que le han dado renombre universal. Fruto, todas ellas, de una técnica singular y un tesón sin límites. Su ejemplo ha calado hondo, y, con idéntico empeño, Barcelona se presentó como candidata a la Olimpiada del '92. El COI la eligió.

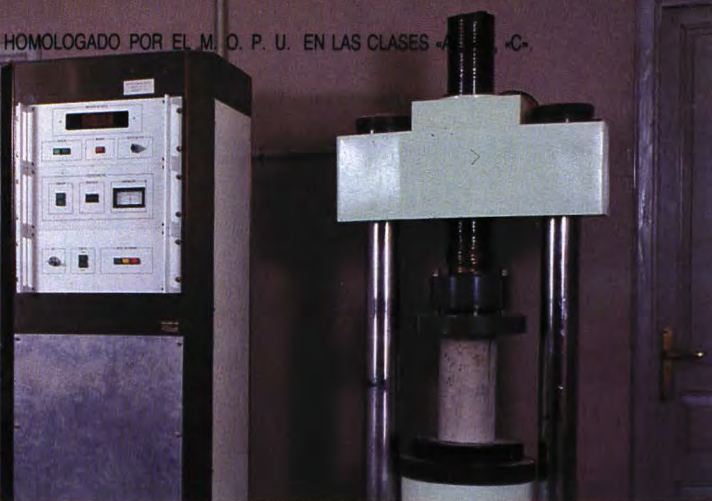
Y ella a Payma.

Ahora, con nuestra asistencia técnica y bajo nuestro control de calidad, se está trabajando en el anillo olímpico e instalaciones deportivas de toda índole. Y así seguiremos, hasta que la ilusión se convierta en el orgullo de todos.

Tal y como lo hizo D. Antoni.

**máxima calidad
como máxima**

PAYMA, FUNDADA EN 1971, ES UN LABORATORIO OFICIALMENTE HOMOLOGADO POR EL M. O. P. U. EN LAS CLASES «A» Y «C».



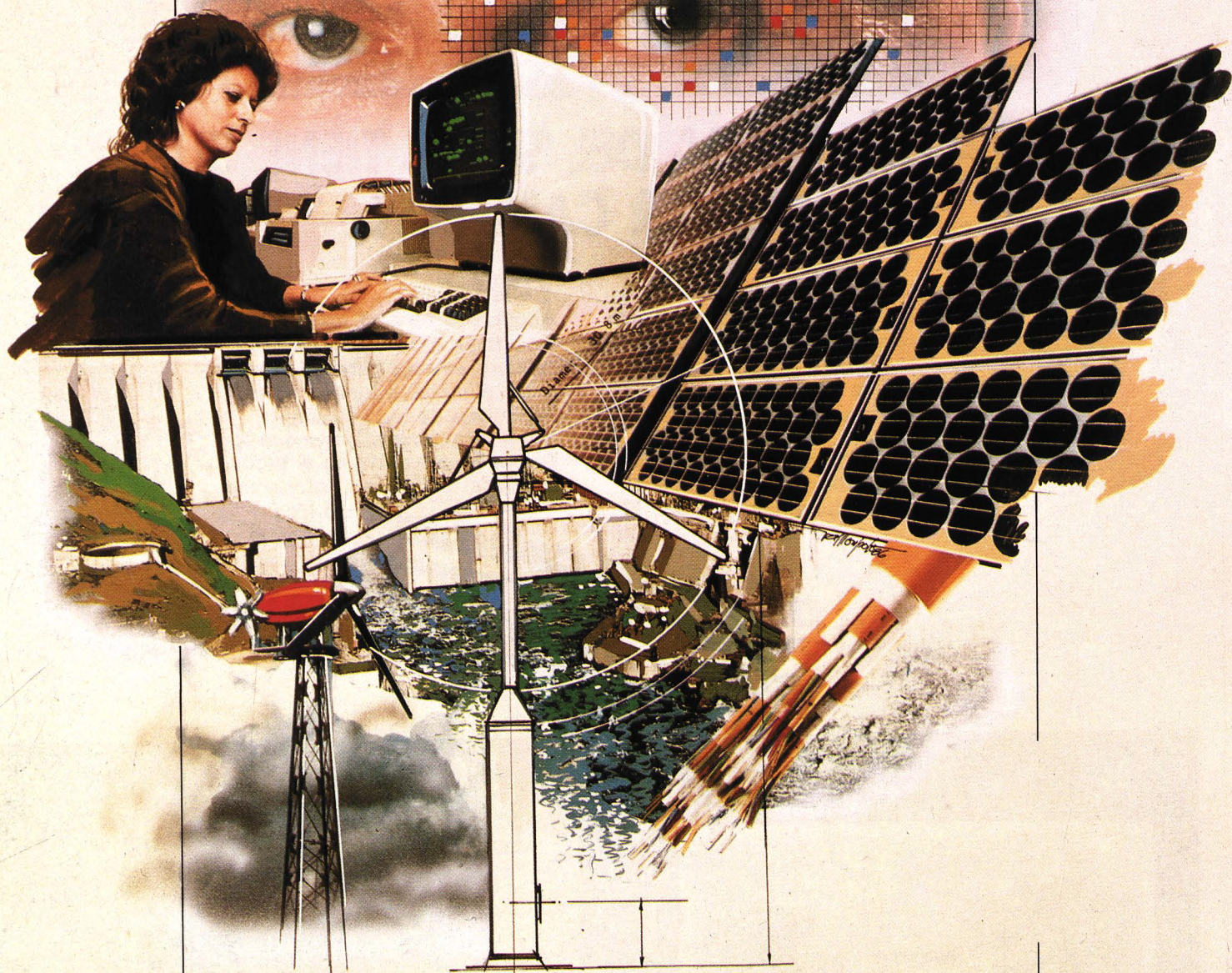
PAYMA, S. A.
CONTROL DE CALIDAD

C/ POBLET, 58 - STA. MARIA DE MONTCADA (BARCELONA)



TEL. (93) 564 31 57

HE HACIA EL FUTURO



Hidroeléctrica Española prospecciona el futuro, prevé las nuevas necesidades y estudia e investiga las nuevas posibilidades energéticas. Hidroeléctrica investiga en la Central Solar Fotovoltaica de San Agustín de Guadalix —la primera de este tipo en España— la transformación directa del sol en electricidad a través de distintos tipos de células solares, estudia y desarrolla sistemas de producción que utilizan el viento como «combustible» y

otras tecnologías de punta aplicadas a la producción, transporte y distribución de energía eléctrica.

Esta labor investigadora, junto con la construcción de aprovechamientos hidroeléctricos de avanzada tecnología, como Cortes-La Muela, contribuye al desarrollo de un sistema eléctrico no contaminante que mantenga limpio nuestro medio ambiente y respete el equilibrio ecológico.



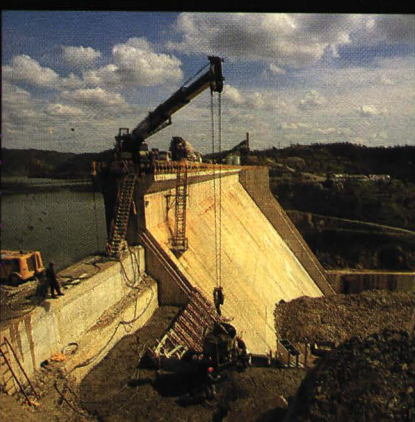
HIDROELECTRICA ESPAÑOLA

Energía Eléctrica. Energía Amiga.

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



Soluciones a su medida.

HECHO A MANO

Si lo que usted necesita es confianza, Zanussi Industrial, S.A., es la mayor organización europea fabricante de bienes de equipo para grandes comunidades, hostelería y restauración. Pero si lo que usted necesita es flexibilidad, Zanussi Industrial, S.A., se adaptará a sus necesidades de preparación, distribución, refrigeración, cocción, lavado de vajillas o lavado de ropa, con igual nivel de interés y servicio.

Porque para Zanussi Industrial, S.A., la calidad es el principio más importante de actuación.

La resistencia y funcionalidad de los productos Zanussi responde a la constante incorporación de las tecnologías más avanzadas, ofreciendo siempre soluciones seguras y rentables a todo tipo de necesidades.

Llámenos y estudiaremos su caso concreto con el mayor interés. Sin compromiso.



COCCION



HORNOS



DISTRIBUCION



REFRIGERACION



LAVADO DE VAJILLAS



LAVADO DE ROPA

¡Soluciones a su medida!

Zanussi Industrial sa

Ctra NII, km 26,550 - Apartado Correo 113 - ALCALA DE HENARES - Madrid - España - Tel. 8892200 - Telex ZAIN 052-23406

Productos y sistemas para hostelería y grandes colectividades.

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
Teléx: 45384 FRBM E

VALENCIA (TYLMESA). Liria
Ctra. de Liria a Pedralba, Km. 3,2
Tf. (96) 278 07 62

ALICANTE
Ctra. de Ocaña, Km. 2
Tf. (96) 528 50 33-528 52 76



**FRANCISCO
RAMON
BORJA S.A.**

Le maniglie Fusital: design d'autore

design

Gae Aulenti, Cini Boeri, Achille Castiglione, Gregotti Associati,
Vico Magistretti, Sottsass Associati y Marco Zanuso



Fusital

Design: Gregotti Associati
SERIE OTTO G

Valli & Colombo



• EL PICAPORTE •

30001 MURCIA • Plaza Romea, 6 • (968) 21 62 04 • 07011 PALMA DE MALLORCA • (LARES) Pascual Ribot, 18 • (971) 45 46 16
32003 ORENSE • (SIDESE) Curros Enríquez, 41-Bajo • (988) 23 05 93 • 20003 SAN SEBASTIAN • Boulevard, 12 • (943) 42 15 70
41011 SEVILLA • Virgen del Valle, 71 • (954) 27 13 62 • 46004 VALENCIA • Cirilo Amorós, 5 • (96) 351 76 01
50004 ZARAGOZA • Independencia, 4-Ofic. 4 • (976) 21 40 75 • 03003 ALICANTE • Pintor Aparicio, 38 (Próxima apertura)
48011 BILBAO • Alameda de Urquijo, 53 • (94) 431 40 89 • 33004 OVIEDO • Asturias, 18 • (985) 23 77 23
22003 HUESCA • Rector Srichard, 1 • (974) 22 76 30

ARCON

08028 BARCELONA • Europa, 15 • (93) 322 92 57
17002 GERONA • Emili Grahit, 18-20 • (972) 21 52 44