

contenido del número

"POLITICAS DE VIVIENDA VERSUS URBANIZACION MARGINAL", por Juan Busquets Grau, Arquitecto. La debilidad del planeamiento y su contradictoria rigidez normativa se ponen de manifiesto en los procesos de crecimiento residencial en la ciudad y concretamente en las urbanizaciones marginales que desconocen las prescripciones del mismo. Es un fenómeno generalizado, sobre todo en los países subdesarrollados, que merece un estudio detallado para conocer sus causas y los mecanismos concretos de construcción material, estableciendo las diferencias existentes con la vivienda convencional.

Este análisis no trata de abundar en la interpretación única de las urbanizaciones marginales como algo anómalo y pernicioso, sino de analizar otras interpretaciones alternativas de numerosos estudios recientes, que reconocen algunos valores que hasta ahora han pasado desapercibidos, como son, por ejemplo, su valor funcional, su capacidad de integración y su pontencialidad como cauce para la organización de sectores populares que pretenden la mejora de las condiciones de vida.

Se describen los tipos de políticas que surgen a partir de esta nueva visión: Asistencialista y de Autoconstrucción; y dentro de esta última, las propuestas que parten de la regulación del dominio del suelo, de la parcelación del suelo con estructura elemental de servicios, de la provisión de un módulo de servicios inicial y de la consideración como base de la vivienda evolutiva. Otro tipo de políticas son aquellas que no fijan "a priori" una propuesta concreta, sino que tratan de canalizar fundamentalmente la forma de intervención de la población directamente afectada. Los objetivos son los de relacionar los elementos propuestos con aquellos que implican una transformación paralela del sistema económico y la dependencia del subsector residencial respecto a otros sectores.

Por fin se enuncian algunas hipótesis sobre las políticas alternativas en el caso de Barcelona.

"ANTE EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MURCIA", por Manuel Ribas Píera, Arquitecto, Catedrático de Urbanismo en la E.T.S.A.B. En la primera parte de este extenso trabajo, se traza la historia de Murcia desde el momento en que se dispone de la primera noticia histórica en el año 825, en que Abderramán II manda su ocupación en razón a la fertilidad de sus tierras y facilidad de regadío, hasta la época moderna, siglo XIX, en que surge el planeamiento como mediador teórico de la ordenación de la ciudad. Es importante esta parte, por la permanencia que ha tenido la ciudad árabe hasta el siglo XVIII, consecuencia de su funcionalidad. La descripción se refiere tanto al "habitat" urbano como al rural.

A continuación se estudian los planos y reformas urbanas anteriores a los planes vigentes. Se trata del Plano General de Murcia de 1896 de Pedro García Faria, ingeniero de Caminos, el Plan General de Urbanización (Saneamiento y Ensanche), de 1926 de César Cort, arquitecto-urbanista e ingeniero de Caminos, la réplica y Plano de 1929, de José Bellver a los trabajos de Cort acompañada de una propuesta, y el Plan General de Gaspar Blein, arquitecto municipal de Murcia, en sus dos versiones de 1949 y 1954.

Por fin se refiere a la Ordenación Urbanística vigente. Existe el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia aprobado en

1961, que afecta al 0,86 por 100 del territorio y al 39 por 100 de la población y el Plan General de Ordenación de la Huerta de Murcia de 1968 que afecta a un 27 por 100 del municipio y un 58 por 100 de la población. El autor del artículo es el director del equipo encargado de la elaboración del Plan General sobre la totalidad del término municipal.

En la segunda parte del trabajo se define la estructura urbanística de Murcia: poblamiento, redes de transportes y grandes equipamientos, vivienda, paisaje y medio ambiente, y se plantean hipótesis de población y empleo junto con la valoración de la estructura social, cambios culturales y recursos disponibles para la ejecución del Plan.

Posteriormente se delimitan los problemas y se definen los objetivos generales y urbanísticos elegidos para llegar a una propuesta de acción conjunta sobre el territorio murciano.

"HISTORIA DE UN PROCESO DE URBANIZACION: CUBA", por Carmen Gavira, Sociólogo. La colonización española se caracteriza en Latinoamérica por la apropiación del espacio mediante las ciudades, desde las cuales se irradia el dominio del territorio. La Habana es una ciudad administrativa y portuaria por donde pasaban las riquezas procedentes de México y Perú camino de la metrópoli. Su vida se supeditaba a esta función, no era por tanto una ciudad productora.

El desarrollo de las vías del ferrocarril y carreteras a partir de la segunda mitad del siglo XIX hace que la red de núcleos urbanos se amplíe al interior de la isla.

Después de la independencia española se acentúa más la preponderancia de La Habana en el resto de la isla, pues se convierte en ciudad política y económica. Esta nueva etapa de neocolonialismo americano la convierte en un centro de servicio y del ocio del capital extranjero, lo cual se manifiesta en los planes de Urbanismo del año 1926 de Forestier y 1956 de Leste, Sert y Schtez. Es decir, la macrocefalia de La Habana corona una red de comunicaciones truncada y deformada por el latifundio y la economía exportadora que cumple únicamente funciones de drenaje de trabajo y capital. Se describe la situación de la vivienda antes y después de la revolución de 1959, así como las medidas de ordenación del territorio para la isla. En síntesis estas medidas tratan de descentralizar el crecimiento. La base de esta reestructuración está en la creación de un sistema regional autónomo dentro de una economía planificada y el consiguiente equilibrio ciudad-campo, trabajo manual-trabajo intelectual.

En 1964 se concibe el Plan Director de La Habana que pretende ruralizar y destercializar la ciudad, creando un cinturón verde con desarrollo agrícola e intentando ser una ciudad más dentro del complejo urbano formado por ciudades de tamaño medio.

"PROYECTOS DE REFORMA URBANA EN VALENCIA. PLANES DE ENSANCHE", por María Jesús Teixidor, Licenciada en Filosofía, rama de Geografía. El artículo va dando una referencia de todos los planes de Ensanche, es decir, ordenaciones racionales del suelo urbano para su crecimiento, desde el primero en 1777 hasta el Plan General de 1966, según las directrices marcadas por la Ley del Suelo de 1956.

El primer Plan de Ensanche en 1777 surge con el auge de la industria sedera de la ciudad, la intensificación del movimiento mercantil y, por tanto, el crecimiento demográfico. No se lleva a cabo.

En 1859 una comisión creada por el Ayuntamiento presenta una Memoria-Proyecto para el ensanche, motivada por la situación de la residencia de las clases más bajas, que tampoco se lleva a cabo.

El gran Ensanche se produce en 1887, promovido por la burguesía valenciana respaldada económicamente por el impulso de la exportación naranjera. Su modelo fue el Plan Cerdá de Barcelona y se aprovechó la circunstancia de la desamortización que dejaba solares libres utilizables.

Entre otros proyectos, a veces realizados, más restringidos, se analiza con detalle los de 1907 de F. Mora y V. Pichó, y 1912 también de F. Mora, antes de la guerra. Posterior a la misma, es el Proyecto de la Gran Valencia, 1947, modificado sustancialmente tras la riada de 1957 y materializado en el Plan Sur.

"LAS AREAS TURISTICO-RECREATIVAS Y LAS ESTACIONES DE INVIERNO EN LOS PROGRAMAS GLOBALES DE ORDENACION DEL TERRITORIO EN MONTAÑA", por Juan Carlos Torres Riesco, Licenciado en Ciencias Económicas. Se plantea la necesidad de la explotación turística de las zonas de montaña respetando las tradicionales actividades agrícolas, forestales y artesanales, para lo cual es necesario un programa integral de ordenación del territorio. Se explica la metodología que habría que seguir en un programa de este tipo.

Las zonas turísticas se pueden clasificar en públicas y privadas; las primeras, a su vez, en espectaculares o pasivas, en deportivas o activas y los parques metropolitanos que tienen instalaciones deportivas y museos botánicos o zoológicos. Entre las privadas, las que tienen un efecto multiplicador más alto, son las estaciones invernales.

La importancia del tema reside en la fuerza expansiva que una estación de invierno tiene sobre la comarca y su efecto positivo en zonas montañosas deprimidas y despobladas, siempre que se plantee adecuadamente, sobre todo por los empleos que proporciona tanto en su etapa de construcción como de funcionamiento, pero también consiguiendo que las rentas obtenibles de la estación reviertan en las explotaciones agrícolas o ganaderas.

Se advierte al final del trabajo la necesidad de tomar medidas urgentes en España en lugares donde el proceso de deterioro todavía no es irreversible.

"POLITICA DE RENOVACION URBANA EN AUSTRIA", por Diego Vega. La experiencia austríaca en cuanto a conservación de ciudades o conjuntos histórico-artísticos tiene interés por la nueva óptica con que se ha planteado el tema. No se trata de la consideración aislada de edificios, ni siquiera de zonas de la ciudad, sino de un planteamiento a nivel comarcal o regional, con la toma de medidas eficaces para hacer viable una política auténtica de conservación del patrimonio sin renunciar al desarrollo normal de las ciudades que lo integran.

Los centros históricos se despoblan debido a transformaciones socioeconómicas naturales, como la desaparición progresiva de comercios al detall que constituyen una de las principales atracciones de estos centros, al ser sustituidas por hipermercados localizados en la periferia, y la preferencia de familias jóvenes por habitar en lugares abiertos. El objetivo que se propone, por tanto, es la rehabilitación de los

mismos, garantizando actividades económicas y multiplicidad de funciones para lo cual es necesario una planificación a nivel más amplio.

El autor trata también la legislación al servicio de la renovación urbana del país, para exponer a continuación el caso de Krems Stein, conjunto de dos ciudades de carácter histórico, en proceso de desarrollo, como ejemplificador de planificación integral donde se plantean tanto los aspectos de conservación y protección del patrimonio, como de desarrollo económico, de hecho en período de crecimiento debido a realización de importantes obras de infraestructura. Se especifican las medidas concretas para llevar a cabo el programa.

"LAS CONDICIONES POLITICAS, ECONOMICAS Y CULTURALES DEL PROCESO DE SUBURBANIZACION EN LA REGION BARCELONA", por Luis Carreño Piera. El autor entiende que, previo a la descripción de la morfología de Barcelona y su área de influencia, es necesario analizar las condiciones políticas, económicas y sociales que la determinan, pues la interrelación materializada de estas son las que dan lugar a la forma urbana.

Espacialmente el trabajo se limita a Barcelona ciudad y su "hinterland" más característico, que constituyen una auténtica región económica, y temporalmente a la época de la postguerra aunque haya referencias a la preguerra.

En la primera parte se estudia el fenómeno de la suburbanización desde la perspectiva demográfica, para acometer seguidamente la descripción, en términos cualitativos, de las características más importantes del modelo de estructura urbana que enmarca y condiciona el proceso de suburbanización y dar paso así a la morfología urbana en que se traduce este proceso.

Por último se hace una breve referencia a las respuestas racionalizadoras que intentan canalizar el proceso a través de los instrumentos que constituyen los planes de urbanismo.

"NOTAS COMPLEMENTARIAS SOBRE LOS ESTUDIOS DE DETALLE", por Luis M. Enríquez de Salamanca, Coordinador de la Sección. Se hace una interpretación razonada del artículo 10 bis, referente a los Estudios de Detalle, sus funciones y su capacidad modificadora siempre que respete determinaciones fundamentales como el aprovechamiento que marca el Plan General en suelo urbano o los Planes Parciales.

INFORMACION GENERAL. Crónica, consideraciones previas y conclusiones del Seminario de Investigación por el I.E.A.L. en Barcelona sobre "Los espacios naturales protegibles. Posibles actuaciones de las Corporaciones locales".

CRONICA. La Sección recoge las noticias más destacadas relacionadas con el tema urbanístico, aparecidas en los medios de difusión durante los meses de octubre, noviembre y diciembre.

BIBLIOGRAFIA. Julián Colina, Licenciado en Ciencias Sociales, ha preparado un comentario bibliográfico temático, cuyo título es "Desarrollo regional: transporte colectivo".

Bibliografía seleccionada por Enrique Orduña Rebollo, jefe de la Sección de Documentación de I.E.A.L. sobre Agua.

Recensión de Olegario Llamazares del libro "Curso de Ingeniería del transporte", por F. Bernaldo de Quirós y otros.