



# Planeamiento

## PROPUESTA PARA LA ORDENACION DE LOS POLIGONOS L-07, L-08 , L-09 Y L-10 DE LACUA , EN VITÓRIA

**EQUIPO:** Salvador Clotas, Julio Romea, Anna Bofill, José Agustín Goytisolo, Peter Hodghkinson, Francesc Guardia, Xavier Llistosella, Xavier Montsalvatge, Luis Amargos, Ramón Collado, Juan Malagarriga, María Dolors Rocamora, Hilario Pareja, Serena Vergano, Marta Aguirre, Javier Anza, Rafael Claramonte, Manuel Núñez, Ricardo Bofill, Luis Peirote, Juan Luis Sánchez, Nati Collado, José María Rocias, Joaquín Jansana, Conchita Pastor, Ricardo Collado, Jeffry Daniels, Andrew Wright, Jean Pier Carnidux, José Canals, José Abellán, Jorge Masferrer, Javier Grau, Caty Carreras, Maite Puig, Raimon Guardia y Omar Migliore,

### INTROITO

No podemos proponer un buen proyecto para Lacua sin echar una amplia y generosa mirada sobre la ciudad de Vitoria, sus alrededores, su entorno y, en definitiva, su territorio.

El razonamiento que presentamos es, en ciertos puntos, crítico, para permitirnos proponeros soluciones que resuelvan los problemas que el proyecto plantea, puesto que ni a vosotros ni al Taller de Arquitectura nos gusta la realidad urbanística actual de Vitoria exactamente tal y como es, y si establecemos un diálogo con nuestros compañeros contrincantes en el concurso, con el Jurado y, naturalmente, con los ciudadanos, es para mejorar el marco en donde se va a desarrollar la vida de los futuros habitantes, así como estructurar coherentemente una ciudad de la potencia industrial de Vitoria.

Podríamos dedicarnos simplemente a resolver unas cuantas tipologías de viviendas, mezclarlas con los equipamientos programados, ubicar los aparcamientos y presentarlos unas bonitas fachadas y unos convencionales interiores firmados por el Taller de Arquitectura. Pero los problemas de ordenación del territorio y del diseño urbano en nuestro país son graves: se ha destrozado en los últimos años buena parte del patrimonio artístico nacional, y se han creado periferias suburbiales en nuestras ciudades, que provocan muchos de los problemas sociales y políticos que España tiene planteados.

Así, pues, nuestro razonamiento va a producirse en términos de realismo, teniendo en cuenta la situación del urbanismo en Vitoria, pero en algunas cosas desbordará el marco del concurso para poder comprender en su conjunto toda la problemática urbanística de la ciudad.

De todos modos, y como una medida de seguridad que nos hemos autoimpuesto, ya que no somos utopistas, cuando proponemos una solución concreta para uno, para dos, para tres polígonos de Lacua, respetamos absolutamente las reglas del concurso y ofrecemos la mejor solución, realista y también por ello perfectamente factible.

Seguimos pensando, como propusimos el primer día, que nuestro trabajo se refiere especialmente a los problemas del Plan General y al diseño de los espacios públicos, lo cual facilita la resolución del concurso, de tal modo que los otros concursantes, excelentes arquitectos de viviendas, incluidos, por supuesto, los mejores arquitectos locales, puedan, y podamos, intervenir en la ejecución de proyectos parciales de edificios y viviendas.

La ampliación de una ciudad como Vitoria, en las enormes dimensiones propuestas para Lacua, implica un método que consiste en la creación de un equipo dedicado al planeamiento urbano y diseño de los espacios públicos y de subequipos que, a su vez, planifiquen y realicen cada una de las operaciones concretas.

Esperemos, pues, que este trabajo permita la puesta en marcha de un sistema o método cuyo efectivo final sea lograr el crecimiento armónico y ordenado, el equilibrio

entre las distintas actividades, la potenciación de las cualidades estéticas y formales de la ciudad y el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Vitoria, en especial de los residentes en los grandes polígonos de Lacua.

## CUESTIONES TERRITORIALES

Contemplamos los problemas de la ciudad de Vitoria y de su entorno desde un punto de vista físico, topológico, prescindiendo de la traducción convencional de las representaciones planas, y nos referimos fundamentalmente a la realidad física como observada desde un avión que vuela a distintas alturas, y en el otro extremo, a la, visión del peatón que pasea a través de los grandes espacios y volúmenes que compondrán Lacua.

Vitoria ha pasado, en pocos años, de ser una ciudad agrícola, artesanal, de pequeños comercios, talleres y alguna fábrica, a convertirse en un gran aglomerado eminentemente industrial: una ciudad para el trabajo.

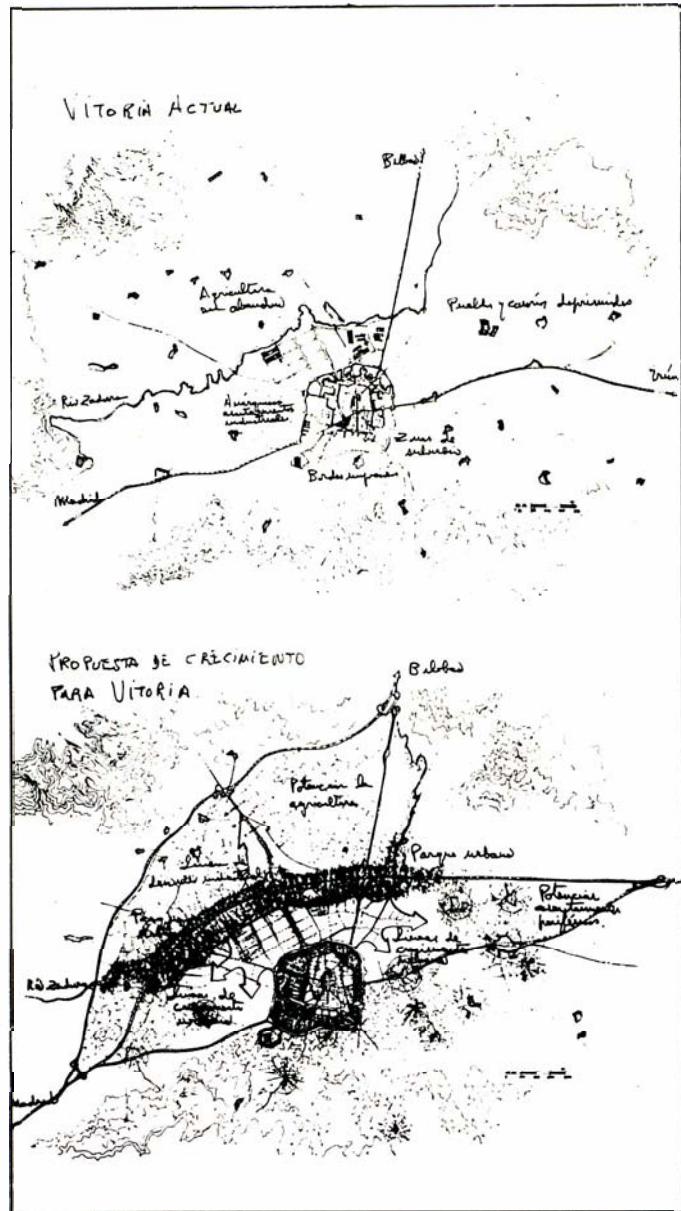
Así, la estructura de Vitoria tiende a ser concéntrica, las grandes industrias rodean el ensanche, la agricultura se desplaza sucesivamente hacia las zonas periféricas lejanas y un cinturón suburbial va rodeando la ciudad. Este crecimiento en mancha de aceite provoca necesariamente grandes disturbios y graves tensiones como las actuales, y si el citado proceso continúa con las mismas características que las descritas, la estructura formal resultante acabará de romper el equilibrio necesario para la convivencia cívica.

Las relaciones campo-ciudad, campo-industria y ciudad-industria deben armonizarse en el marco de un área territorial mayor, creando relaciones más equilibradas entre los tres citados factores. Los utopistas del siglo XIX quisieron proponer algunas ciudades industriales perfectas, pero la Historia ha demostrado que aquellos diseños jamás se pudieron llevar a la práctica. Debe tenderse, por el contrario, no a una concentración fabril, sino a una mayor diseminación, a un reparto de las diversas actividades en el territorio. Las industrias deben estar siempre rodeadas de verde, la agricultura ha de penetrar e integrarse en la intersección del tejido urbano, los pueblos y caseríos potenciarse, las vías urbanas de circulación rápida discurrir bordeadas de parques también urbanos, a lo largo del futuro Segundo Cinturón de Circunvalación; el río Zadova ser canalizado y transformado en parte también para romper definitivamente las características de ciudad ahogada y concéntrica de Vitoria.

## PROBLEMAS URBANOS

A una escala menor, como a más baja altura en vuelo de avión, podemos entender las razones que han convertido a Vitoria en una ciudad concéntrica.

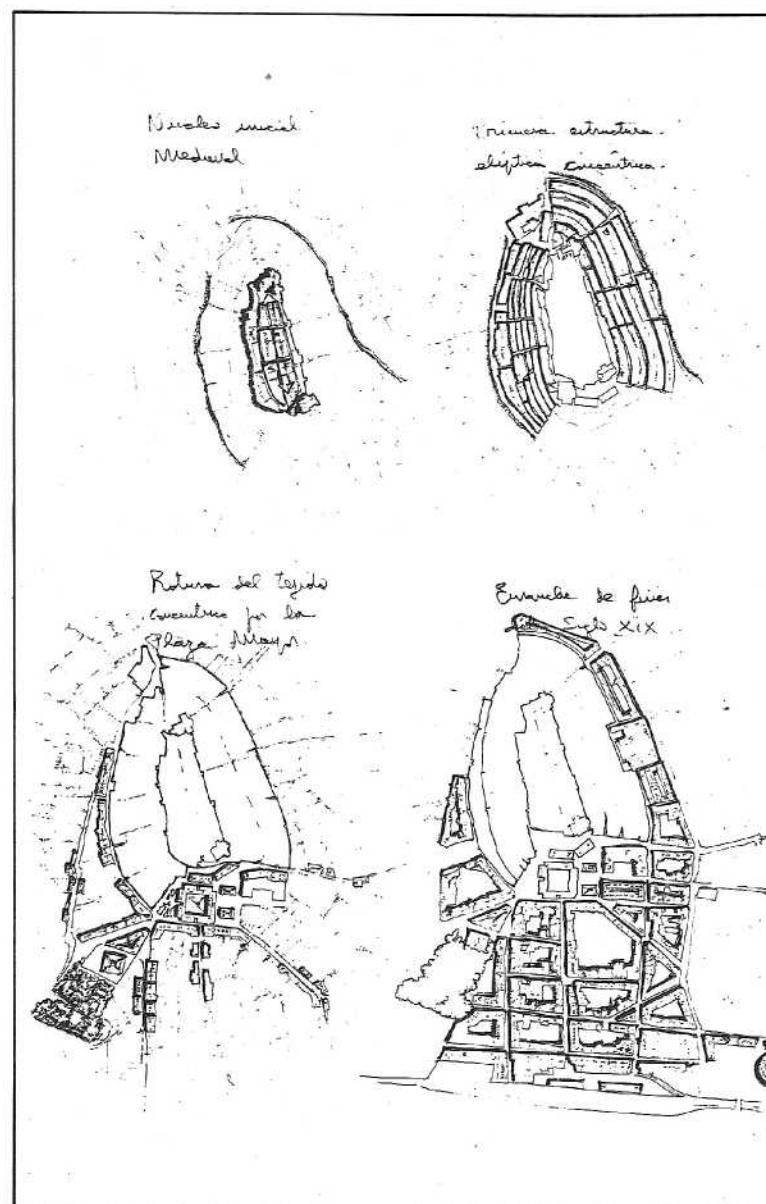
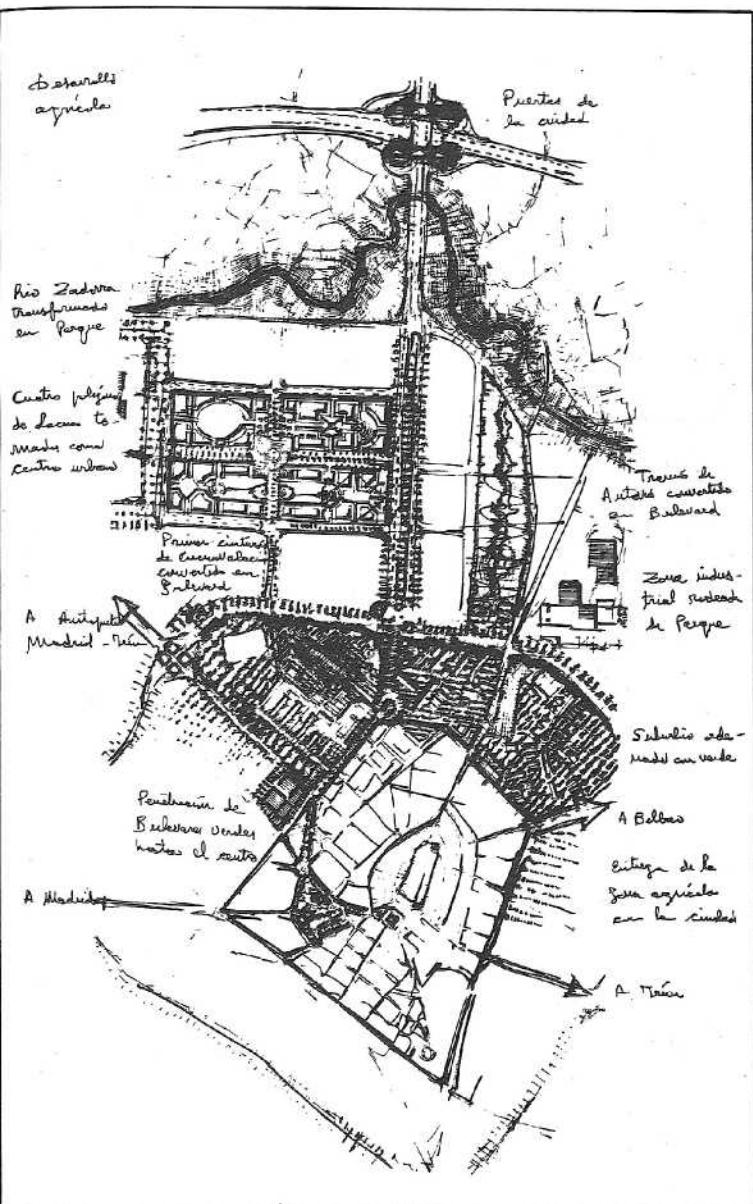
Allí, en el centro abigarrado, adivinamos el núcleo medieval, de forma elíptica, en el que calles ya concéntricas recorren las distintas cotas del nivel urbano industrial, y a partir de la ruptura que produce en este tejido la Plaza Mayor, comienza otro tejido de ensanche, típico de las ciudades españolas de características similares:



manzanas cerradas —cuadradas, rectangulares o poligonales— rodeadas de calles, que son más bien el resultado de un sucesivo crecimiento natural que de una planificación apriorística.

Así se ha ido configurando la ciudad de Vitoria que, completada por el parque de la Florida y algunas otras zonas verdes y deportivas, por ciertas industrias de tipo medio y por un nuevo ensanche de trazado voluntarista realizado en la inmediata posguerra civil, mantiene hasta la década de los cincuenta unos bordes relativamente armónicos y precisos entre campo, industria y compacto habitacional, y en donde el peatón y el automóvil se mezclaban sin grandes complicaciones.

A partir del Primer Plan de Desarrollo, y debido a la rápida y anárquica industrialización de algunas ciudades del país, Vitoria crece desordenadamente y sin interrupción hasta la actualidad, y hoy se halla enfrentada a los grandes problemas de las otras ciudades españolas que



han conocido un tipo de crecimiento parecido: la mediaña industria crece desorbitadamente, se crean otras nuevas y grandes fábricas, todas ellas desbordando sucesivamente sus límites propios. La agricultura retrocede y se debilita, los caseríos y pueblos cercanos decrecen o se despueblan totalmente, surgen terrenos erosionados o de frontera suburbial, en los que se confunde la zona residencial con los campos abandonados, y todo ello enmarañado por una ambigua infraestructura viaria, en forma de tela de araña rota, que acaba de desordenar el conjunto, tanto a escala de coche como a escala de peatón.

Un resultado completamente distinto a éste, y mucho mejor, se hubiese producido en Vitoria si se hubiera llevado a cabo y plasmado en la realidad el Proyecto de Ensanche de 1947, del arquitecto y buen urbanista Apraiz, ya que ordenaba el crecimiento de la ciudad y proponía grandes y pequeñas zonas verdes y jardines, que tanto precisa una ciudad industrial para su descontaminación.

Lo que queda y recuerda algo ese Plan no realizado, es la ubicación de algunas zonas industriales y el Primer Cinturón de Circunvalación. Este Cinturón tenía la voluntad de marcar los bordes de la ciudad ampliada que seguían siendo rectos con respecto al campo circundante.

Ahora, por el contrario, vemos grandes zonas industriales y residenciales ya al otro lado de este Primer Cinturón de Circunvalación, que actúa como una barrera, aislando las nuevas zonas mal planificadas del centro de Vitoria, con lo que dichas zonas quedan reducidas a «ghettos» erosionados y confusos, a espacios marginados.

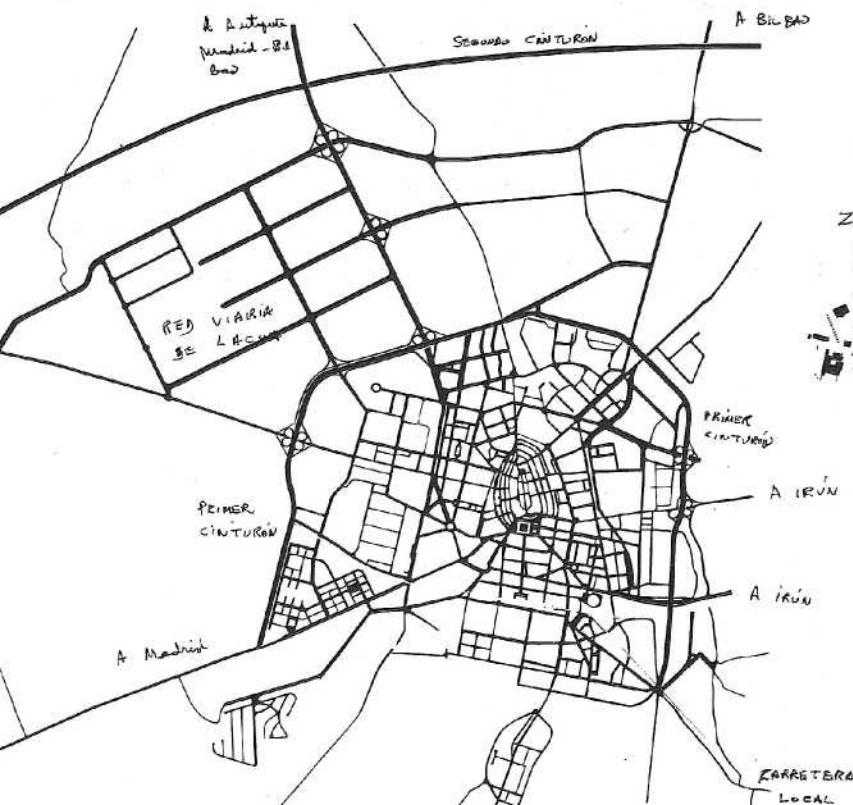
Lacua es, como nos consta, uno de los barrios que quedarán marginados, si entre todos no podemos remediar urbanísticas adecuadas a su particular problemática.

Las principales urgentes medidas a llevar a cabo son: Convertir el Primer Cinturón de Circunvalación, que aisla y separa Lacua de Vitoria, en un paseo o bulevar arbo-

Diferentes tramas en el  
tejido urbano de la  
Vitruia actual



RED VIARIA ACTUAL DE VITORIA, D-ESPACIO URBANO  
VACIO.



COMPACTO CONSTRUYO ACTUALMENTE EN VITORIA Y ALREDEDOR  
ESPACIO URBANO LIGADO



lado, en el que coexistan, mediante un sistema adecuado de semáforos y de pasos cebra, el coche y el peatón.

Tratar los espacios del perímetro suburbial, actualmente degradados, y transformar ese desierto, poblado sólo de bloques asépticos y desordenados, en grandes espacios de verde habitacional, verde que ordena la anarquía y frialdad de las edificaciones actuales.

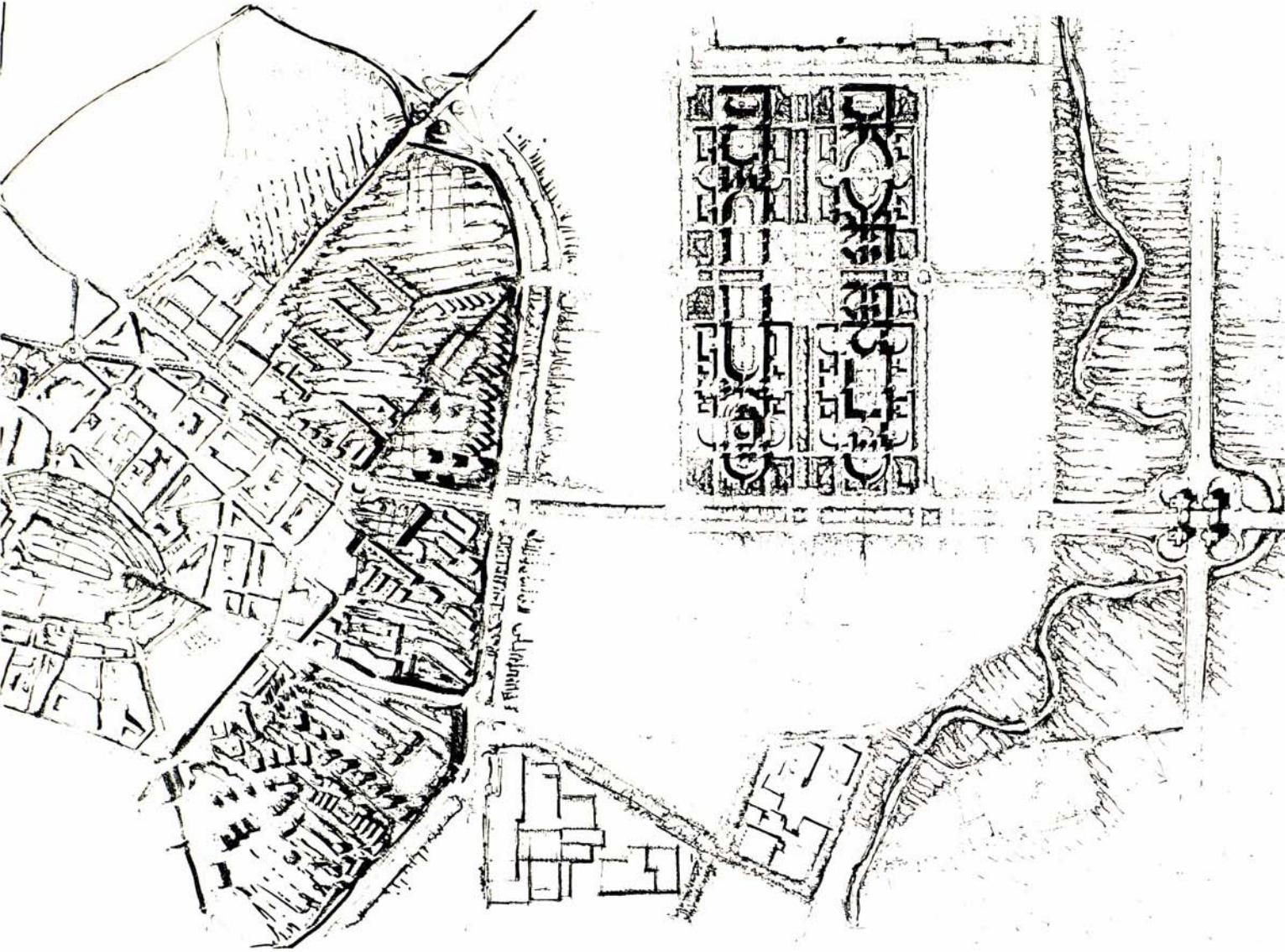
Potenciar al máximo la ya planificada intención de convertir ambas márgenes del río Zadorra en una doble y ancha zona de arbolado, que ha de llegar hasta el Segundo Cinturón de Circunvalación, creando, en el cruce de este Segundo Cinturón con la Autovía A-3 una gran mancha verde, un parque circular, que marque, mediante una gran señal o símbolo arquitectónico-escultórico, la entrada a la ciudad de Vitoria.

Hacer penetrar el verde hasta el casco antiguo de la ciudad, convirtiendo en bulevares los recorridos actuales para facilitar el paso de Lacua hacia el centro de Vitoria y viceversa, siguiendo por la alameda y el camino hacia Armentia.

Tal permeabilidad entre Lacua y Vitoria-centro no es una solución únicamente peatonal, ya que facilita la organización de un buen servicio de transporte colectivo que ha de desarrollarse en malla y no sólo radialmente, como hasta ahora.

También comprendemos y sentimos, como vosotros, la necesidad de prever ya desde ahora un adecuado sistema de aparcamiento para automóviles, que han de estar situados estratégicamente a lo largo del Primer Cinturón de Circunvalación: así, los residentes en el centro o casco viejo que no posean aparcamiento propio, y los visitantes y turistas podrán dejar sus coches en lugares cercanos a donde se dirijan y quedar el centro antiguo como isla peatonal, cuyas calles sólo utilizará el transporte público colectivo, los taxis, los vehículos de carga y descarga, limpieza, bomberos, ambulancias y otros servicios comunitarios.

Como todos los ciudadanos de Vitoria y como vosotros, somos conscientes de que, para descongestionar en el futuro la A-3, casi única vía de entrada y salida de la ciu-



dad, hay que potenciar desde ahora otros accesos ya existentes, desde Irún, Madrid y Bilbao, conectándolos con los dos Cinturones de Circunvalación. También, por supuesto, compartimos la idea de que la A-3 tenga el tratamiento de Autovía sólo a partir de su cruce con el Segundo Cinturón de Circunvalación: así, el tramo de la A-3 entre el Primero y Segundo Cinturones de Circunvalación, tendrá las características de vía urbana ajardinada y permitirá el seguro tránsito peatonal entre el parque de Arriaga y el centro comercial.

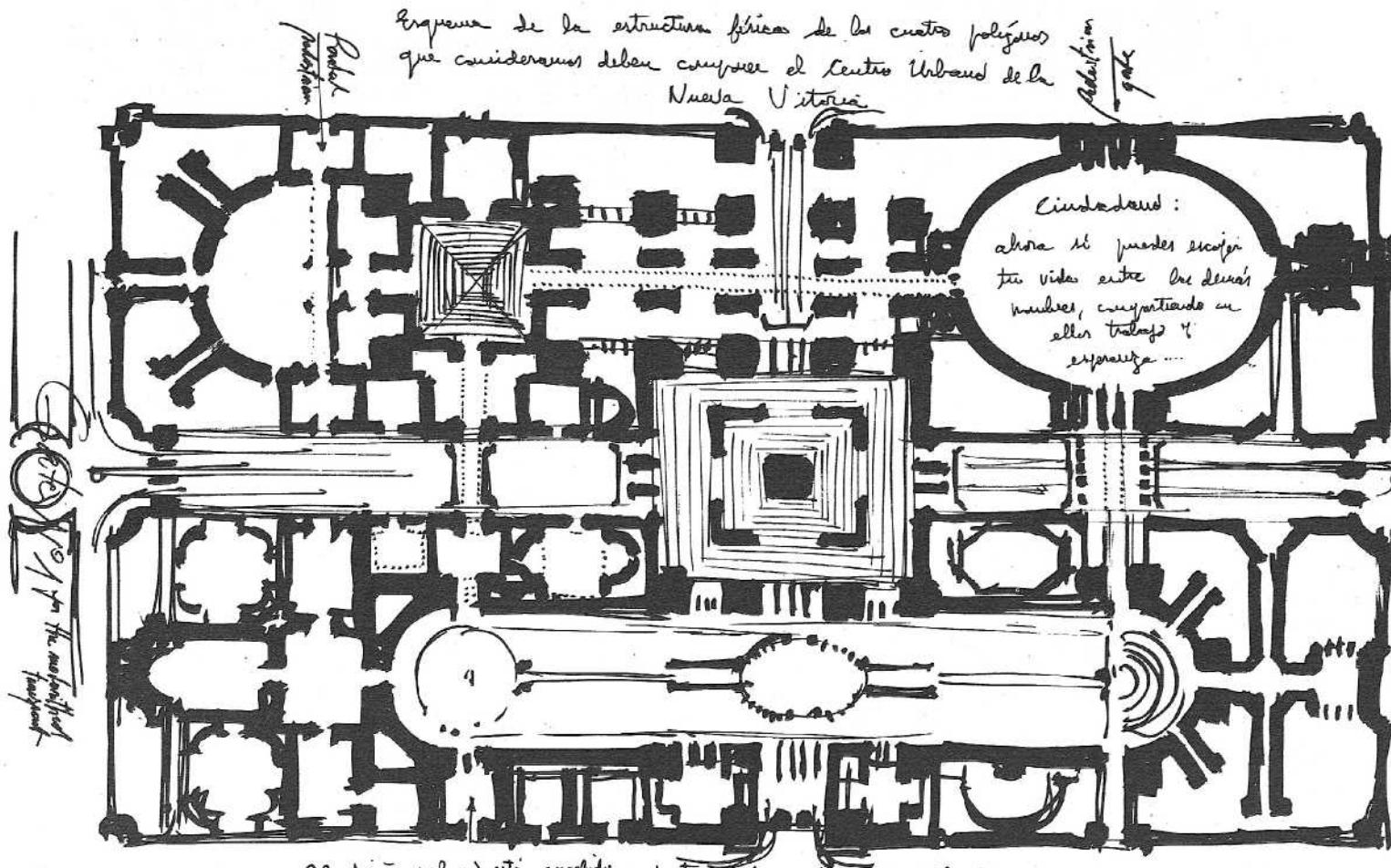
En esta visión aérea, volumétrica y topológica de los problemas urbanos de Vitoria, Lacua aparece como una brecha de polígonos residenciales que rompe la barrera que, a lado y lado, forman dos grandes e importantes zonas fabriles. Los otros límites de Lacua son: el río Zadorra y el Primer Cinturón de Circunvalación.

El trazado viario de Lacua, de dimensiones que se salen de la escala de la ciudad, no tiene clara conexión con las zonas industriales adyacentes ni con el centro de Vi-

toria, ni con el parque de Zadorra, conexiones que hemos remarcado en nuestra propuesta. Para lograr que Lacua deje de ser un barrio dormitorio para la clase obrera, dotado de un centro comercial y administrativo de segura ineeficacia, hemos planificado estos polígonos de tal modo que las actividades sociales -escolares, sanitarias, culturales, deportivas, comerciales— estén repartidas equilibradamente en todo el conjunto, en especial en lo que se refiere a escuelas, zonas deportivas y locales destinados a empleo del tiempo libre.

En el apartado referente a las redes de transporte público colectivo hemos propuesto potenciar las ya existentes comunicaciones entre Lacua y el centro y entre Lacua y las zonas industriales y aún crear otras nuevas.

Hemos sustituido, en el sector terciario, el gran centro comercial, y en su lugar proponemos una red diseminada de pequeños comercios, tendentes a crear la animación en todo el tejido de Lacua.



El diseño urbano está concebido a partir del espacio de la "Plaza" y de lo "caso". Cada Plaza será un espacio cerrado, diferenciando su cuanto a su forma y a su tratamiento, y estará determinado por uno o varios eje filiales o equipamientos. Las superficies parciales serán pribas ya que todas las viviendas estarán proyectadas a doble orientación.

Las franjas verdes previstas en los bordes de Lacua las hemos reforzado para que sean más frondosas, no susceptibles de erosión o de desgaste por su uso multitudinario.

En cuanto a la protección del paisaje, creemos acertada la ubicación del parque de Arriaga, pero siempre que su ejecución sea proyectada con criterios de ordenación urbanística, a fin de que resulte en la práctica un lugar de encuentro, descanso y recreo de los habitantes del barrio, y todo ello salvando, por supuesto, la pequeña iglesia y el caserío, que quedarán integrados en el parque como una muestra auténtica de edificios rurales de carácter histórico, dignos de conservación.

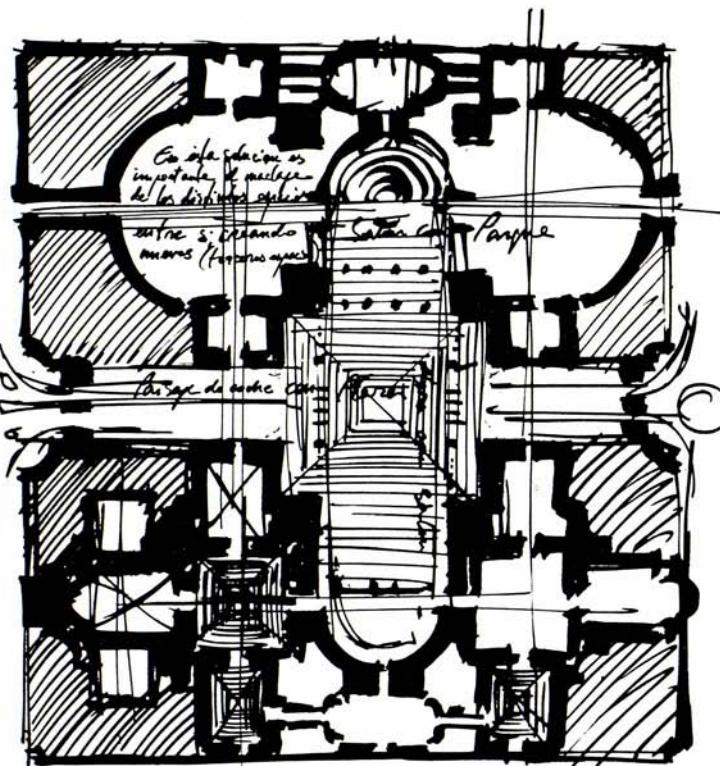
Finalmente, para conseguir en Lacua la máxima calidad en la escena urbana y, por consiguiente, en la ordenación de volúmenes, creemos, como se afirma en el «Informe de Conclusiones», que la manzana cerrada o semicerrada es mejor solución que una disposición convencional de volúmenes en bloque. La utilización de las plazas y espacios interiores de las manzanas para ser empleadas como em-

plazamientos de usos y actividades sociales —juegos, guarderías, colegios— da siempre óptimos resultados.

Por los razonamientos preferentes, desechamos, pues, para Lacua la solución de ser una parte fallida de un ensanche de Vitoria, y desechamos también la solución de resolver su construcción mediante un planeamiento racionalista de bloques abiertos, pues generan inevitablemente el suburbio, o sea la continuación del desorden evidente hoy día en toda la periferia de Vitoria.

Entre las alternativas desechadas de fallido ensanche y de suburbio, nuestra propuesta es convertir el sector de los polígonos de Lacua, objeto del concurso, en un tejido urbano que tenga todo él las características de *centro urbano* y que constituya a la vez un polo de atracción hacia Lacua y una rotura direccional de la mellada concentricidad de Vitoria, centro urbano que tendrá las características de plurifuncionalidad, complejidad, mezcla de clases sociales y de usos, y animación y vitalidad propia.

*Eskema de la estructura física de los polígonos L-08 y L-10, que pueden componer, verticalmente, al Centro Urbano de la Nueva Vitoria*



*Este y los dos esquemas anteriores explicitan la voluntad de crear un Centro de Ciudad. El propuesto realizar un conjunto de cuatro polígonos, pero si no fuera posible, podría realizarse un Centro con los polígonos, horizontal > verticalmente.*

## SOLUCIONES PARA EL CENTRO DE LACUA

Todo Lacua lo tratamos como un centro urbano, con una intersección que crea un auténtico tejido de centro en los polígonos señalados, de tal modo que su realización se convierta en el germen del conjunto final de Lacua.

Por este motivo, proyectamos los polígonos de a uno, y de dos en dos, con sus combinatorias, para abarcar todas las cosas posibles.

### Características de los espacios diseñados

Ciñéndonos a las normas del Plan General y a los condicionantes de la realidad viaria ya existente, los criterios urbanísticos y también técnicos y sociológicos que fundamentan nuestras propuestas se agrupan en cuatro apartados.

### La circulación rodada

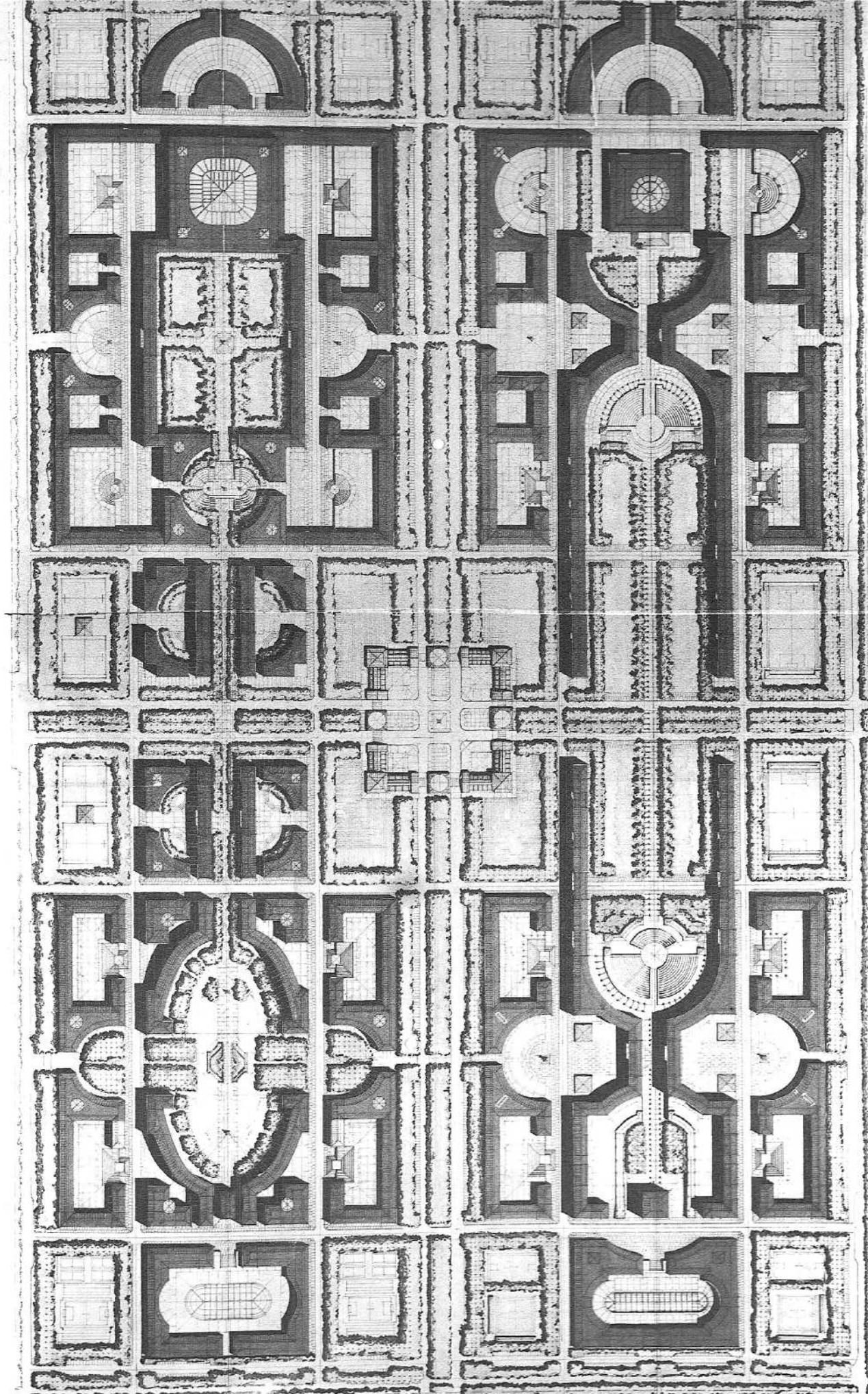
Creemos que el automóvil debe llegar en Lacua casi a todas partes, pero no aparcar; el criterio es utilizar las calles de servicio hasta los aparcamientos. Estas calles de servicio las usará también el transporte público, los camiones de carga y descarga, etc. Para aparcar se han reservado franjas que recorren la periferia de los polígonos, en donde se colocarán los coches en batería y entre árboles, y, además, en el interior de cada polígono hay reservados espacios para aparcamientos cubiertos.

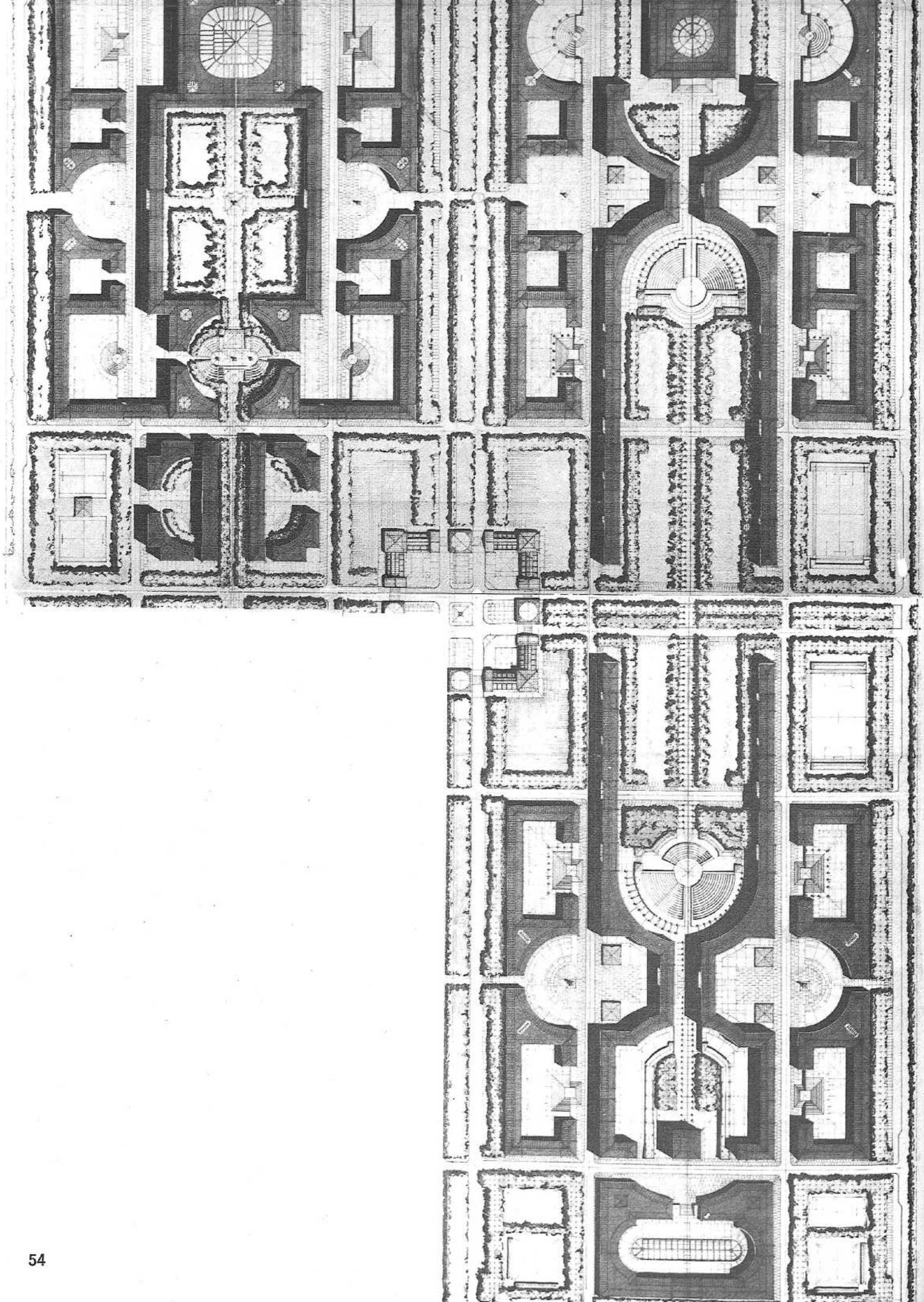
Cuando, como ejemplo, tratamos el posible caso de cuatro polígonos considerándolos como unidad (L-07, L-08, L-09, L-010), conservamos las cuatro vías periféricas (B-2, B-4, A-1, A-3) tal y como están previstas en el Plan General, o sea, capaces de una circulación a 60 Km./hora; pero, por el contrario, las vías que cruzan esos cuatro polígonos (A-2 y B-3) reciben un tratamiento de bulevar, con amplio andén central para peatones y dos aceras laterales, y entre paseo central y aceras dos pistas para la circulación rodada, que aquí será más lenta. De este modo, las A-2 y B-3, lejos de actuar como barreras de separación entre los cuatro polígonos, facilitarán y harán agradable el paso de peatones de uno a otro lado. En el cruce de estas vías tratadas como bulevares se abrirá una amplia plaza que ordena la circulación y hace agradable el flujo peatonal.

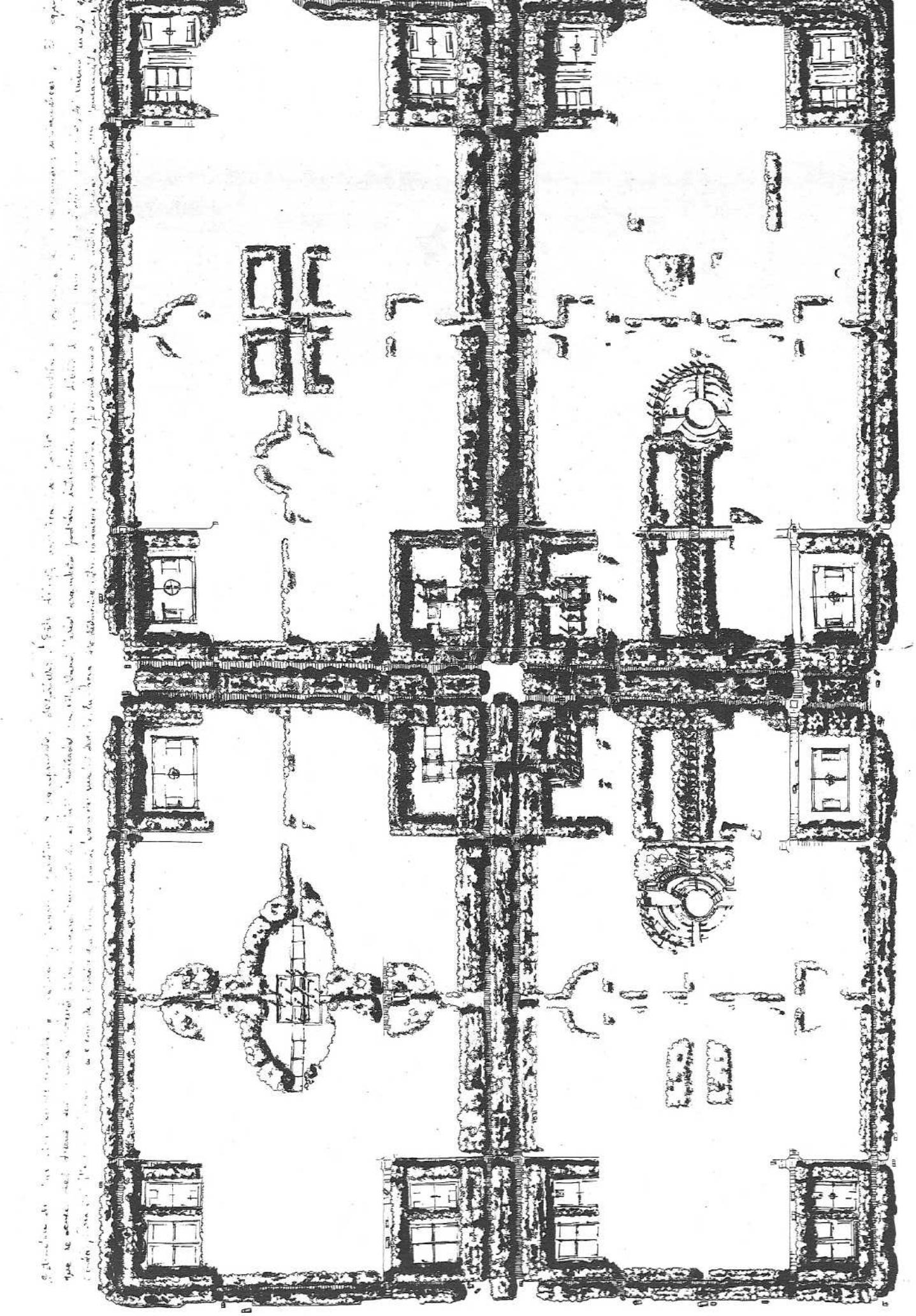
Hemos trazado, además, un tercer sistema viario o de servicios que penetre en el interior de cada polígono en las direcciones N-S y E-W, sistema viario que llega a los espacios centrales y junto a las viviendas, locales comerciales, equipamientos, etc.

### Los espacios verdes

Además de los espacios verdes ya reseñados al tratar de la totalidad de Lacua y sus conexiones con Vitoria, en estos polígonos hemos destinado grandes espacios centrales verdes, lo que permite relacionar los polígonos como un parque y de dos en dos, de E a W. Se trata de espacios verdes que mediante una disposición de los troncos de los árboles de tipo geométrico, se conviertan en espa-

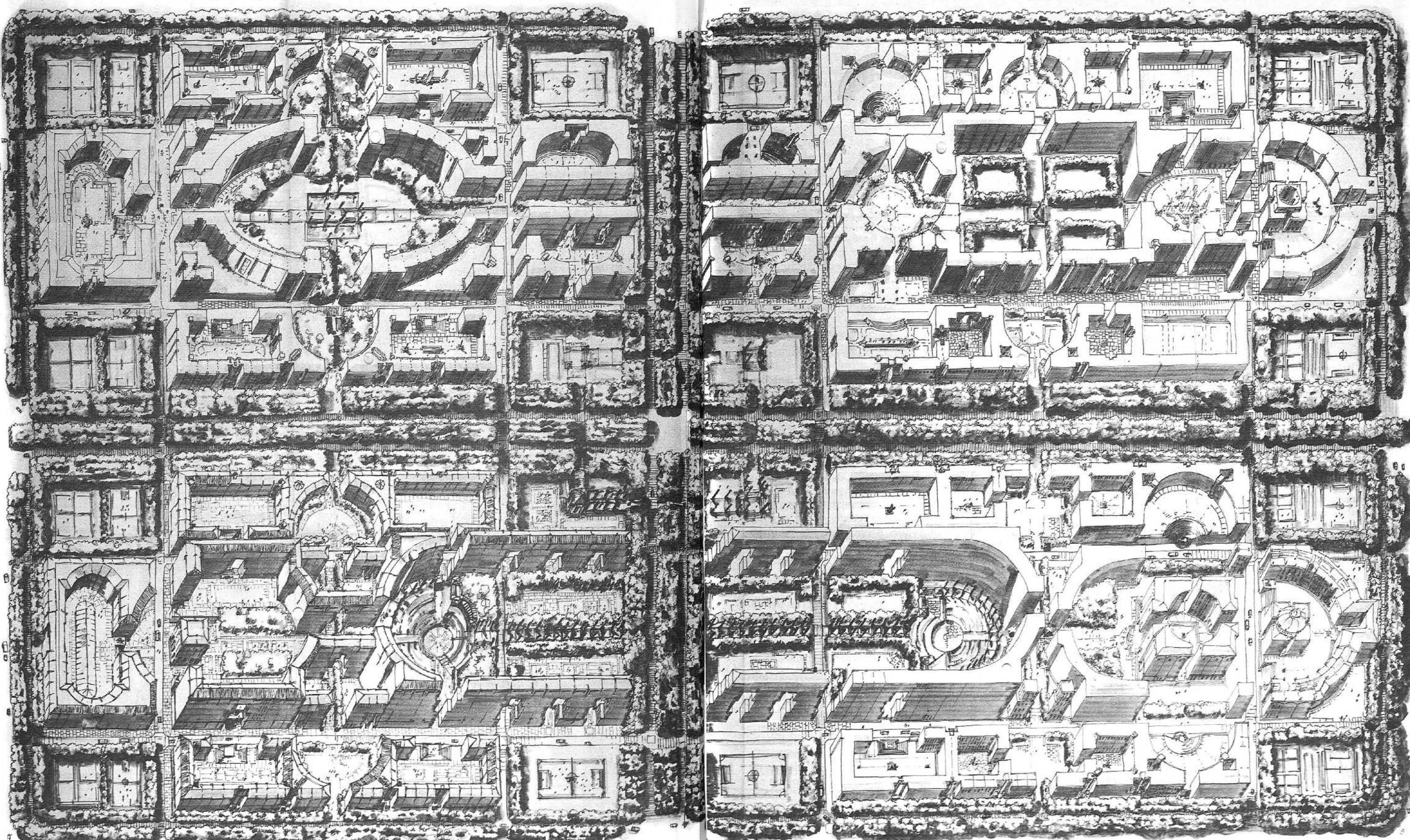








Perspectiva axonometrica del casco de los cuatro plazas de Lacua extendido con otra (la plaza Gasteizberri). El diseño favorece los niveles de conexión de la ciudad urbana.





cios frondosos, pero ordenados, formando recorridos; plazuelas y avenidas, al estilo de un jardín francés.

## La ordenación general de volúmenes

El trazado regulador o tejido urbano que relaciona llenos y vacíos, edificación y espacio público, lo hemos tratado de acuerdo con un sistema geométrico más rico, más barroco, única posibilidad de conseguir los objetivos de complejidad de centro urbano y dar una identidad propia a cada uno de los subespacios públicos. Así se consigue una jerarquía de ambientes urbanos que van, desde la vivienda, el patio, el jardín común, la plazoleta y la gran plaza, hasta los grandes espacios verdes ajardinados. Estas plazas o espacios abiertos son, unos, exclusivamente peatonales, y otros, de mezcla ordenada del peatón con el automóvil, tal como ocurre en la mayoría de las ciudades españolas que no pueden permitirse el lujo de soluciones de circulación a distintos niveles por problemas económicos. Esta ordenación barroca crea espacios centrales abiertos, mediante una línea de edificios de 10 a 14 plantas, con comercios en planta baja y primer piso, y adquieren formas de plazas elípticas, cuadradas, rectangulares o combinadas, y detrás de esta línea edificada y a ambos lados, surgen secuencias de plazas más pequeñas, de tratamiento numérico, perfectamente ordenadas y más recogidas y bajas.

## Las actividades sociales

Los lugares específicos en donde desarrollar la vida comunitaria están repartidos equilibradamente en el conjunto de los polígonos. Así, los *usos deportivos o recreativos* —frontones, campos polideportivos— se sitúan en los grandes espacios verdes de cada polígono; los *usos educativos* se sitúan en los extremos E y W de cada polígono, en contacto directo con los espacios deportivos —E.G.B., bibliotecas, academias, etc.—; los *usos sanitarios y asistenciales* —consultorios del seguro, dispensarios, guarderías, etc.— se sitúan en las pequeñas plazas de la periferia de cada polígono; los usos recreativos y administrativos, y también religiosos —cines, teatro, correos, oficinas del Municipio, iglesias, etc.— van en las zonas ajardinadas centrales de cada polígono.

Todo este sistema de plazas y subplazas tendrá el carácter diferencial de cada uso y, por consiguiente, su arquitectura armónica, siendo diseñados para que configuren grandes elementos simbólicos que actúen a modo de *señas de identidad* y puntos de referencia, como creemos que es vuestro deseo y el de los futuros habitantes de Lacua..

## USO DEL SUELO EN GASTEIZBERRI (NUEVA VITORIA)

En esta hipotética propuesta de actuación sobre los cuatro polígonos de Lacua —L-07, L-08, L-09 y L-10— hemos considerado el volumen indicado en vivienda y comercio, así como la superficie de ocupación de todas las reservas y dotaciones, en su conjunto, dentro de números globales que se han repartido equitativamente sobre el total de la superficie de dichos cuatro polígonos, atendien-

do especialmente al desarrollo armónico de los espacios públicos, al orden urbanístico y a la mezcla de funciones. Para asentar los volúmenes sobre el terreno y fijación de alturas, se ha dividido el suelo, en cada polígono, en nueve partes, y cada una de ellas se nivela con una plataforma cuya cota corresponde a la máxima del terreno en el trozo considerado. Así se han fijado las siguientes cotas máximas:

1. *Las viviendas y locales comerciales* se extienden sobre la misma superficie de suelo de manera que, como criterio general, los comercios ocupan las plantas bajas y primer piso de las edificaciones.

Las alturas máximas de edificación que se hallan en las partes centrales de cada polígono se han fijado de forma que no superen la cota tope de 553 metros. En el resto, es decir, en las franjas perimetrales, la altura no alcanza nunca el tope permitido y se ha fijado en 19 metros.

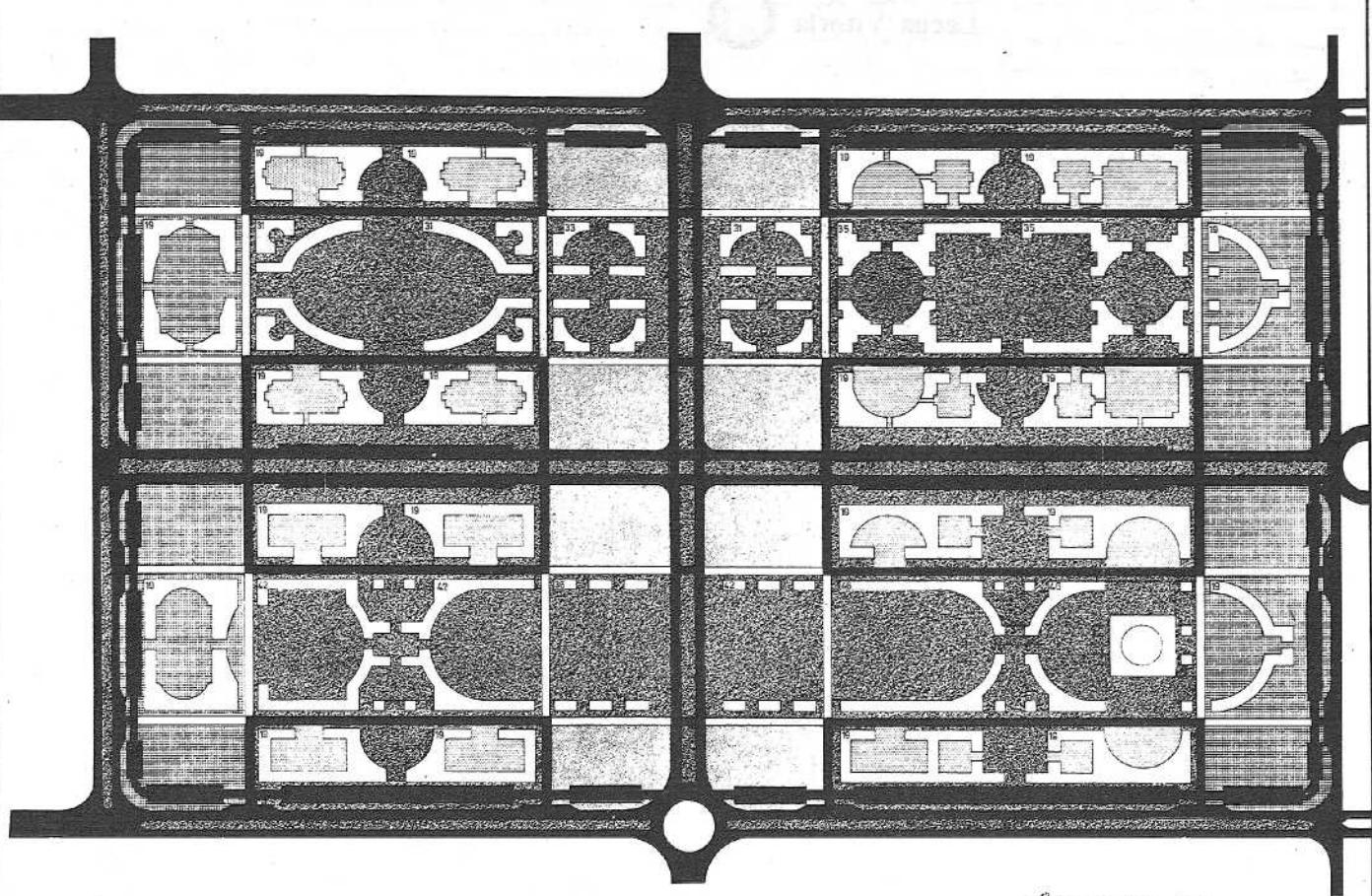
La profundidad de la edificación es, en general, la misma: 12 metros. De este modo, las viviendas tienen doble orientación y no existen problemas de luz e insolación.

2. *El verde deportivo-recreativo* (parques y jardines públicos, zonas deportivas públicas, de recreo y expansión) se sitúa en el centro de los polígonos y a lo largo de sus respectivos ejes longitudinales, tomados de dos en dos (L-07 con L-08 y L-09 con L-10). En estas dos dobles zonas centrales se crean parques arbolados dotados de espacios adecuados para ser utilizados como lugares de encuentro, juegos informales y espontáneos (bochas, escondite, petanca). Son parques con jardines y árboles tratados ordenadamente, que actúan a modo de columnas vertebrales y que dan un fuerte sentido a los ejes peatonales longitudinales.

3. *La reserva para el Ayuntamiento* proponemos que sirva para ubicar en el futuro campos deportivos de fútbol, frontones y polideportivos en las partes que lindan con las vías B-2 y B-4, mientras que en los terrenos centrales de los cuatro polígonos y tangentes a las vías A-2 y B-3, convertidas en bulevares y ramblas, y en su cruce proponemos ubicar un gran mercado popular a modo de centro de «hall» de abastecimiento que podría surtir a todo Lacua.

4. *La reserva escolar* queda situada en respectivas zonas extremas de los polígonos, formando solares de 100 por 300 metros aproximadamente. De esta manera quedan servidas por las arterias A-1 y A-3 y por las vías locales interiores a los polígonos, dedicadas al uso exclusivo del recinto escolar. Estas reservas contienen cada una un edificio destinado a escuela: preescolar y E. G. B., que prevé un gran espacio central para usos polivalentes; además, se ubican dos espacios a ambos lados del edificio, que actúan como zonas verdes de recreo o como zonas deportivas. Nuestra propuesta implica el uso de estas zonas también por los habitantes del sector, durante el tiempo en que no sean utilizadas por los alumnos. De este modo se amplían las posibilidades de uso de las dotaciones generales del polígono y el espacio funciona a pleno rendimiento.

5. *Las vías locales* se han diseñado siguiendo el criterio de formar una subtrama viaria de modo que el coche pueda llegar al pie de las viviendas



Verde deportivo - recreativo  
 Reserva Ayuntamiento  
 Reserva escolar

Vías principales y aparcamiento  
 Vías locales secundarias  
 Aparc. cubierto en P.B

Viviendas y locales comerciales.  
 Números que indican la altura  
 en metros de la edificación

PLANO DE USO  
 DEL SUELO  
 ESCALA 1/2.000

### ESQUEMA DE LA OCUPACION DEL SUELO

	L-07	L-08	L-09	L-10	TOTALES
SUPERFICIE TOTAL UTIL POR POLIG.	200.000,— m <sup>2</sup>	227.700,— m <sup>2</sup>	200.100,— m <sup>2</sup>	227.700,— m <sup>2</sup>	
VIVIENDAS Y COMERCIOS	32.880,— m <sup>2</sup>	33.840,— m <sup>2</sup>	36.780,— m <sup>2</sup>	40.440,— m <sup>2</sup>	143.940,— m <sup>2</sup>
VERDE DEPORTIVO Y RECREATIVO	66.380,— m <sup>2</sup>	79.502,— m <sup>2</sup>	62.320,— m <sup>2</sup>	69.060,— m <sup>2</sup>	277.262,— m <sup>2</sup>
RESERVA ESCOLAR	30.000,— m <sup>2</sup>	30.000,— m <sup>2</sup>	30.000,— m <sup>2</sup>	30.000,— m <sup>2</sup>	120.000,— m <sup>2</sup>
RESERVA AYUNTAMIENTO	12.000,— m <sup>2</sup>	12.000,— m <sup>2</sup>	12.000,— m <sup>2</sup>	12.000,— m <sup>2</sup>	48.000,— m <sup>2</sup>
VIAS LOCALES PRINCIPALES	18.400,— m <sup>2</sup>	13.200,— m <sup>2</sup>	18.400,— m <sup>2</sup>	13.200,— m <sup>2</sup>	75.200,— m <sup>2</sup>
APARCAMIENTOS CUBIERTOS	12.640,— m <sup>2</sup>	15.729,— m <sup>2</sup>	12.800,— m <sup>2</sup>	20.200,— m <sup>2</sup>	61.369,— m <sup>2</sup>
APARCAMIENTOS EXTERIORES	27.800,— m <sup>2</sup>	36.800,— m <sup>2</sup>	27.800,— m <sup>2</sup>	36.800,— m <sup>2</sup>	128.400,— m <sup>2</sup>
VOLUMEN TOTAL	875.952,— m <sup>3</sup>	872.640,— m <sup>3</sup>	857.600,— m <sup>3</sup>	1.042.000,— m <sup>3</sup>	3.648.132,— m <sup>3</sup>
VOLUMEN RESIDENCIAL					2.653.505,— m <sup>3</sup>
VOLUMEN COMERCIAL					859.753,— m <sup>3</sup>
VOLUMEN EQUIPAMIENTO					135.036,— m <sup>3</sup>

NOTA: El volumen total edificado supera en 135.036,— m<sup>3</sup> el total de volumen pedido para los cuatro polígonos, a fin de que puedan ubicarse también los equipamientos.



Así pueden abastecer a todos los locales comerciales y dar acceso a los aparcamientos cubiertos, planta baja y sótano.

Estas vías locales son de dos tipos: *las principales* pueden admitir una circulación rodada hasta un máximo de 40 Km./hora y en ellas no se puede aparcar, y el tráfico se regula por pasos de cebra para el cruce de los peatones. Y *las vías secundarias* admiten sólo el abastecimiento a las zonas escolares, o bien sirven de emergencia: ambulancias, bomberos...

6. *Los aparcamientos al aire libre* se ubican en una franja de simple o doble ocupación de coches a lo largo del perímetro de cada polígono, excepto en el lado paralelo a la A-2.

Se sigue el criterio de que los coches se coloquen en batería en lugares enmarcados, en sus cuatro vértices, por árboles, de manera que queden protegidos del sol y en cierto modo resulten camuflados por la vegetación.

7. *Los aparcamientos cubiertos* se sitúan en los espacios enmarcados por las edificaciones, en sótanos, en planta baja.

Estos espacios, al ser cubiertos, forman plazas menores elevadas, a las cuales se puede acceder mediante unas correspondientes escalinatas y allí el espacio resultante es lugar de encuentro y constituye lugares exteriores de recreo, descanso y uso comunitario.

8. *Los demás equipamientos y servicios públicos* no señalados en el plano de usos del suelo quedan situados tal como se indica en el plano general de ordenación, y son los siguientes:

Administración, que comprende tenencias de alcaldía, correos, servicio de telégrafos, centro de urgencias médicas, dispensario, protección maternal e infantil, local polivalente, centro juvenil, cines, teatros, museos, bibliotecas... Un estudio detallado y preciso en cuanto a las necesidades de estos polígonos, teniendo en cuenta los servicios ya existentes y las deficiencias de la ciudad de Vitoria, deberá realizarse en el momento de redactar el Plan Parcial definitivo.

Estos equipamientos se ubican a lo largo de los ejes peatonales, ocupan otros los bajos de las viviendas y están equilibradamente repartidos en cada uno de los polígonos, todo ello con la voluntad expresa de que el conjunto del centro de Lacua adquiera la máxima animación urbana.

## **USO DEL SUELO EN EL CENTRO CIVICO COMERCIAL**

En esta solución se han tenido siempre en cuenta los siguientes criterios de ordenación:

— Crear dos ejes de simetría que son perpendiculares entre sí, coincidentes con los ejes peatonales principales.

— Rodear este polígono de un marco vegetal formado principalmente por árboles que camuflan los apartamentos exteriores, al aire libre.

— Configurar la totalidad de la masa edificada de manera que se formen espacios amplios en su interior, mientras que la imagen exterior aparece como una edifi-

cación continua, que hace del barrio un conjunto introvertido.

— Señalar el polígono mediante cuatro torres situadas en sus cuatro vértices y convertirlo así en un elemento visible desde cualquier punto de Lacua.

— Concebir el conjunto de plazas y de espacios públicos de distinto tamaño, calidad y tratamiento, constituyendo un orden jerárquico.

La delimitación de cada zona dentro de este polígono es la siguiente:

— *Los locales comerciales* ocupan toda la superficie edificada en planta baja y en planta piso, a modo de zócalo de todas las construcciones. Encima se alzan los volúmenes correspondientes a las viviendas, que configuran una serie de espacios públicos o plazas elevadas y también terrazas que miran hacia el interior o hacia el exterior del polígono.

— *Las viviendas* ocupan un volumen formado por elementos lineales rectilíneos, cuyas alturas llegan hasta cuatro plantas por encima de las dos plantas comerciales, excepto en las torres, en donde llegan hasta doce plantas más las dos comerciales. En la parte central, los elementos que delimitan la Gran Plaza tienen diez plantas, según las casas, con el fin de acentuar la importancia de los dos ejes perpendiculares.

Todo lo edificado supera el volumen asignado al polígono en una cantidad de 94.684 metros cúbicos, que consideramos suficiente para ser utilizada para el equipamiento social, sanitario, cultural y administrativo.

— *El verde deportivo recreativo* está situado a lo largo del eje longitudinal, enmarcado por las edificaciones y formando con ellas la Gran Plaza Elíptica Central y las otras dos plazas adyacentes, a ambos lados de la misma. Las plazas extremas de este eje han sido pensadas como lugares tranquilos y sin usos especiales definidos. En el gran espacio central pueden situarse lugares de juego, frontones y demás campos deportivos.

— *Las vías de circulación rodada*, interiores al polígono, forman dos recorridos simétricos e independientes, si bien para casos de emergencia (ambulancia, bomberos, carga y descarga) está previsto el trámite por la vía de unión de ambos recorridos.

— *El aparcamiento exterior* se ubica a lo largo de todo el perímetro del polígono, en doble fila, y en batería, enmarcados por líneas de árboles que protegen del sol a los coches y los camuflan.

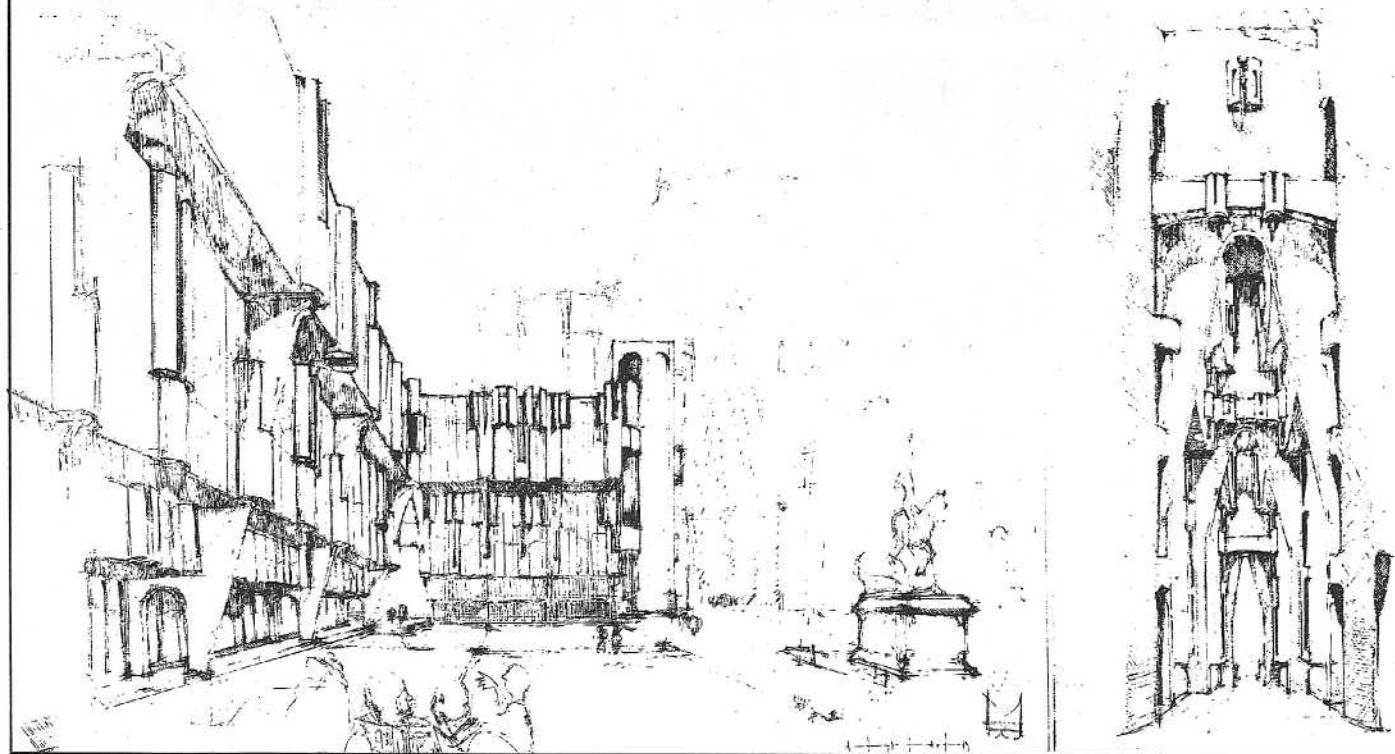
— *El aparcamiento cubierto* está formado por el garaje subterráneo marcado en el plano.

Entre nudos de aparcamiento se cubren perfectamente las necesidades, siendo 4.600 el número total de coches que ahí caben.

— *La reserva pura el Avuntanziento* se ha dejado en las franjas a lo largo de las Autovías A-2 y A-3, susceptible de ser tratada como arbolado en el perímetro del polígono.

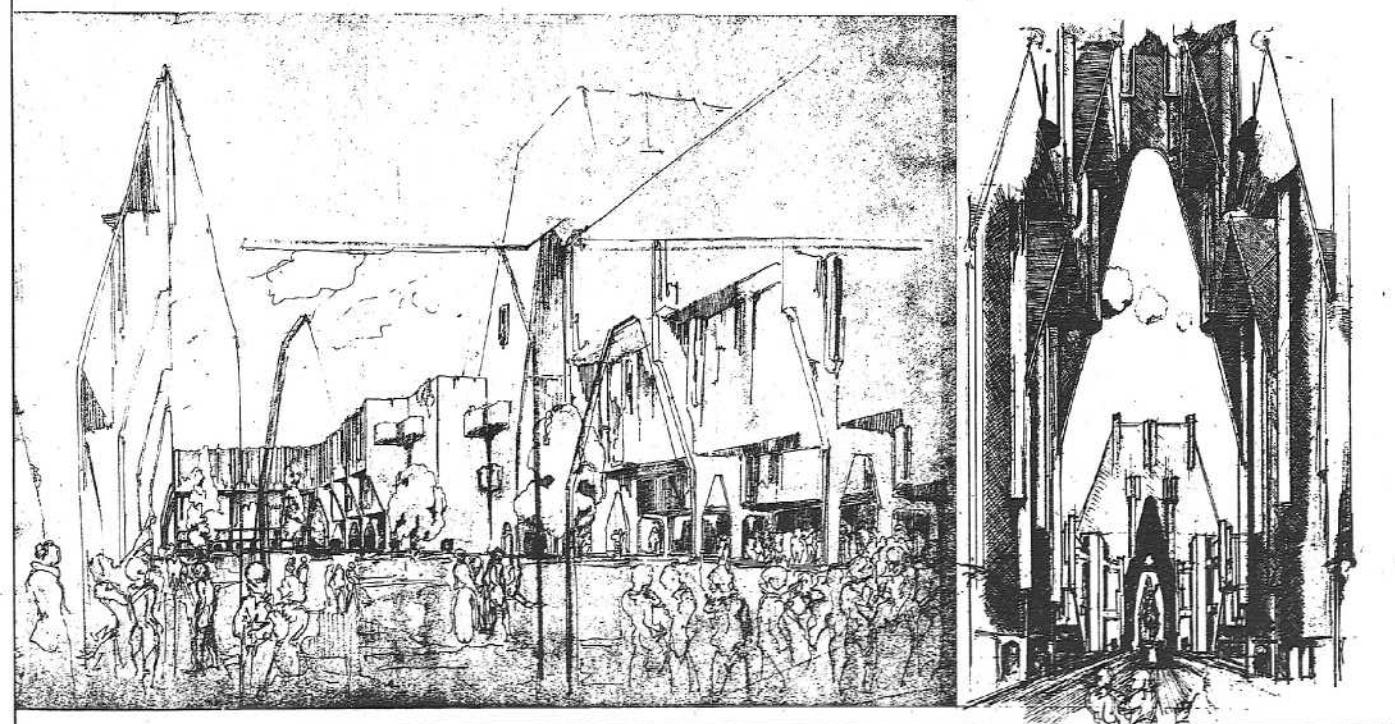
— *Los caminos y recorridos peatonales* son fundamentalmente los coincidentes con los ejes perpendiculares. Además, existen cuatro galerías comerciales cubiertas remarcando la trama general de circulación rodada y peatonal. En general, peatón y automóvil coexisten a lo largo de las vías locales, aunque el peatón puede circular por

Construir un centro de ciudad, construir espacios urbanos, hacer vivir ambientes nuevos, requiere dominar el proceso de generación de espacios en el espacio y de su traducción en términos constructivos. Este Centro de Icahuia está concebido de acuerdo con las posibilidades estructurales de nuestras tierras y teniendo en cuenta que las viviendas son de planta limitada, y para disuadirnos calles cubiertas y espacios protegidos con los mismos elementos de construcción que componen el bloque, y sin que en esto varíe. La articulación de elementos en el espacio es necesaria cuando la densidad es muy alta, de modo que se puedan crear calles elevadas y mayor cantidad de espacios públicos. De nuestros algunos posibilidades de espacios cubiertos, semi-cubiertos y abiertos buscando tipologías novedosas basadas en la recuperación armónica de la tradición histórica.

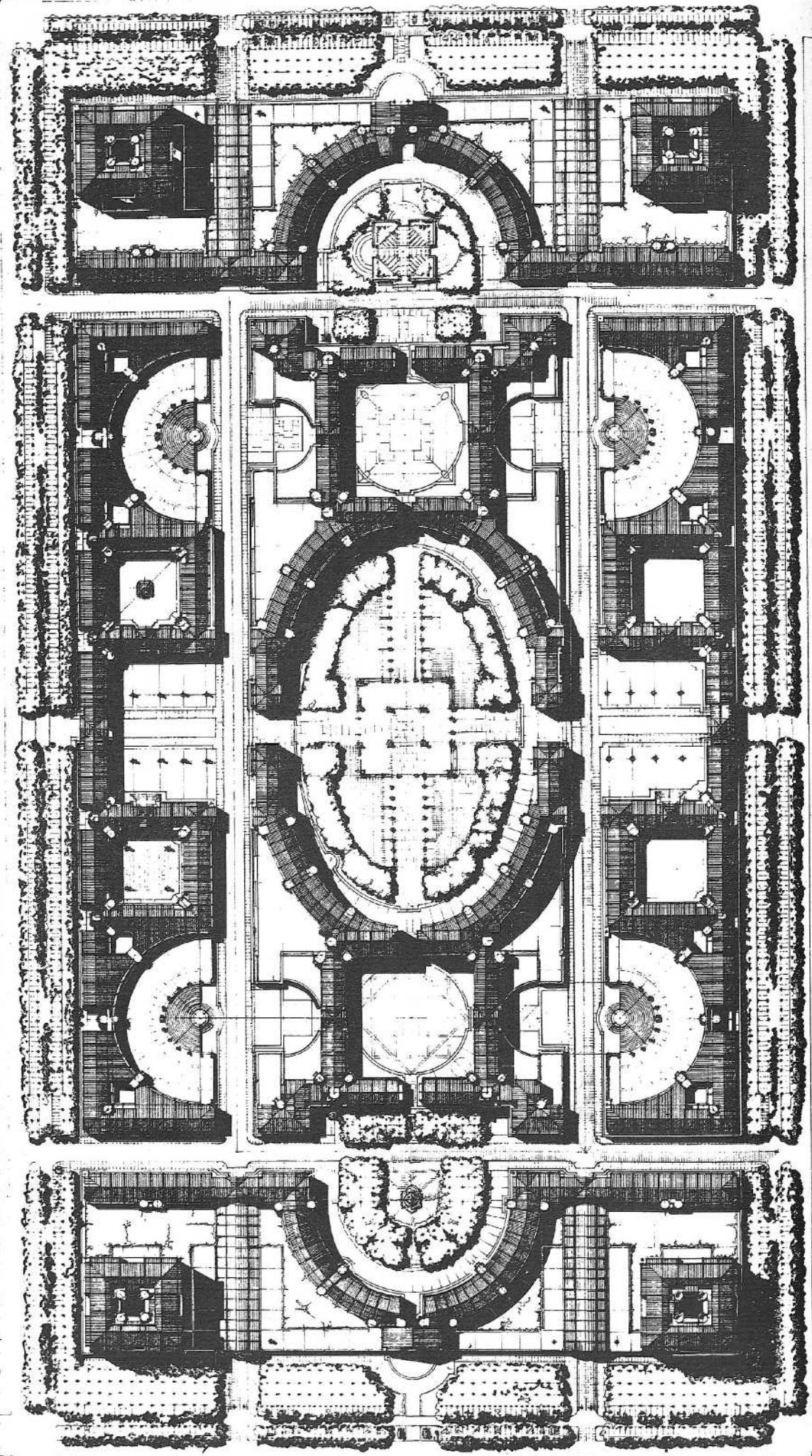


Plaza porticada, cruzada por calles perpendiculares.

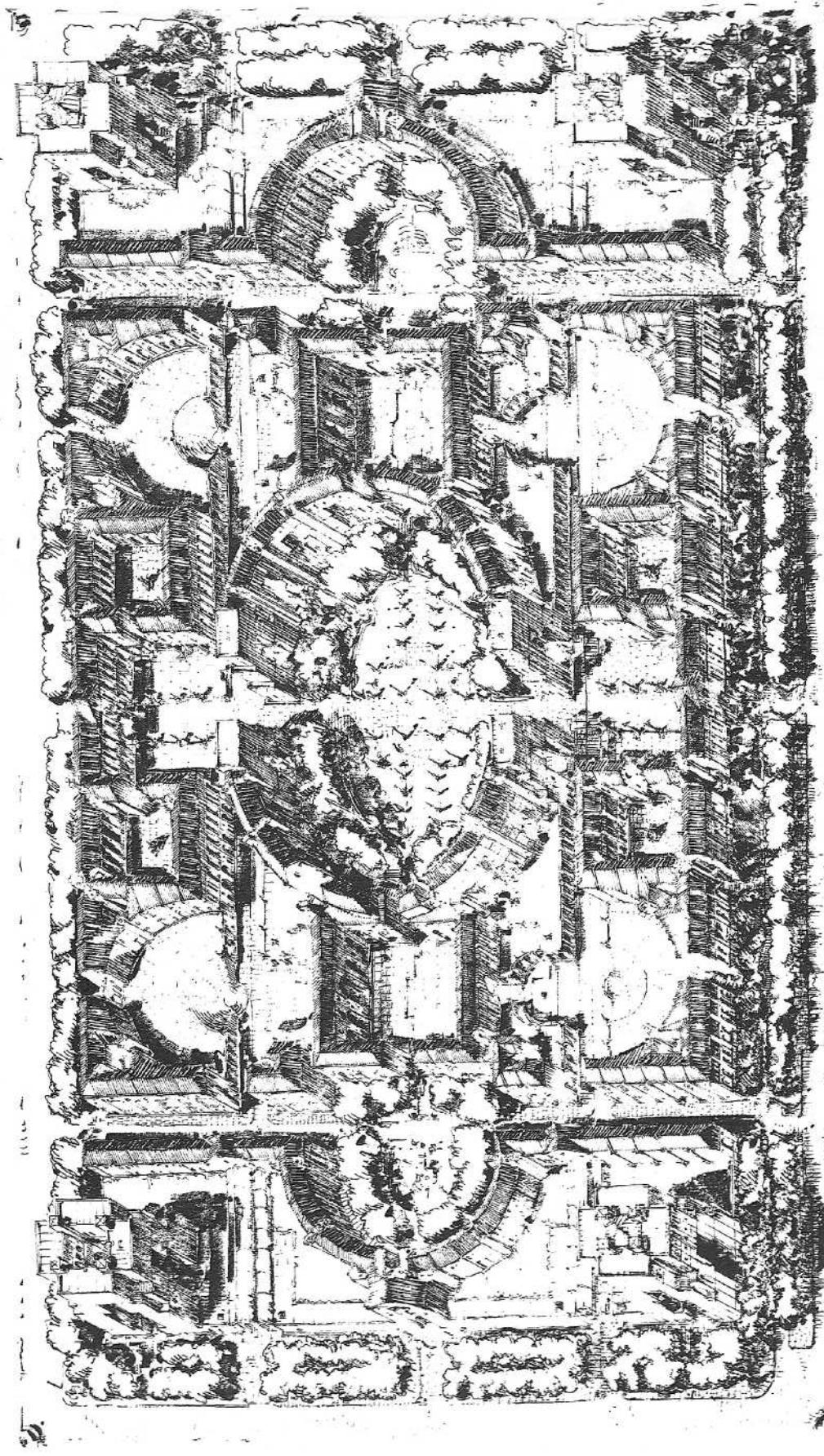
Perspectiva desde una galería hacia su entra-



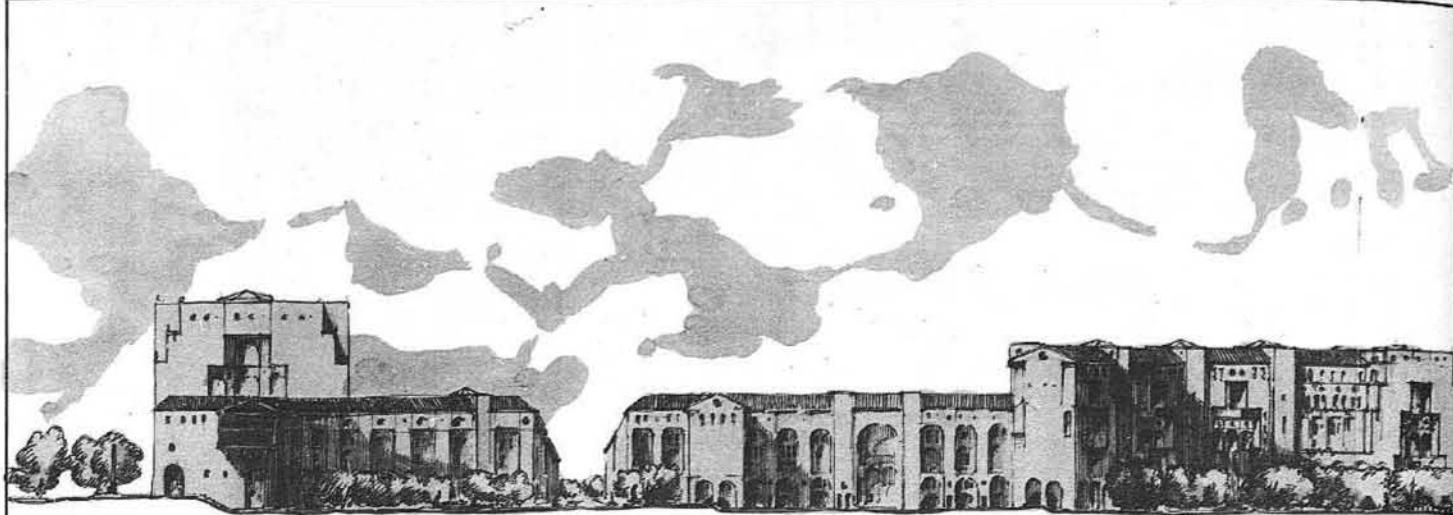
Planta lechera del Paseo del Prado L-08, o Centro Cívico - Residencial - Comercial a  
un lado de la mediana, con vertical que danan entre las distintas etapas de los edificios.  
Varón, la avesina y espaldina de los distintos lugares públicos. El carácter monumental de los espacios el desordenado comunión  
y alegría y realizando a su vez el individualismo de los individuos.



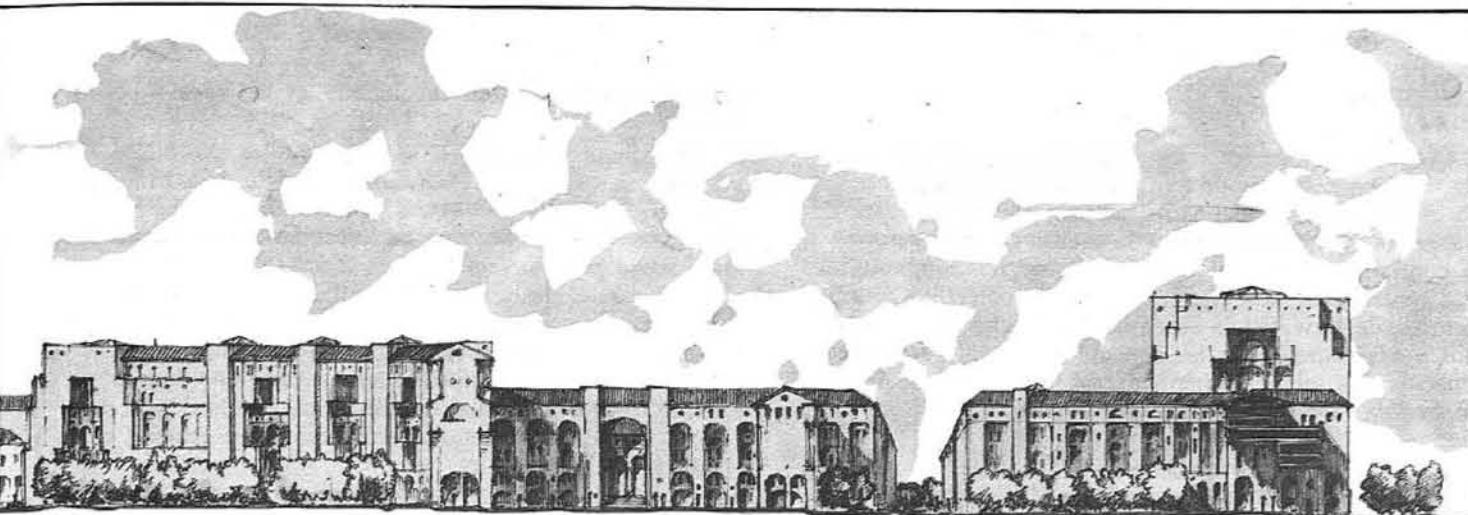
Visualización del Polígono L-08, en funcionamiento antíguo, cuando seguía a los usos de centro cívico, comunal y residencial.  
 La división barrial configura posteriormente al surro de los espacios. De tal modo que la función arquitectónica es residual más fuerte que en el caso del Plan General. Cada sector habilitado situaba en los espacios del retáculo; en ese longitudinal se organiza en las Plazas Elyptica, donde la ciudad se expande exteriormente. Los espacios posteriores a través de vestimentas urbanas; las plazas "muy pocas" adyacentes vinculadas a su vez a las plazas más cercanas, que crean un espacio dinámico. Una cultura ortogonal da orden a todo.



Visualización del Polígono L-08, en funcionamiento antiguo. Una fuente primaria mineral en el polígono, donde los abelos han habitado como animales o piezas estructurales interiores del polígono. Una fuente primaria mineral en el polígono, donde los abelos han habitado como abejas, bueyes, pioneros, elementos menores del amoldamiento urbano (polígonos, calles subterráneas, arcos, fuentes, los elementos que conforman el ambiente y la gente, etcétera), de la lluvia. En definitiva tiene características un funcionamiento y un diseño del polígono y un tratamiento diferenciado para cada tipo de vivienda, q de su modo especial para los elementos singulares, de carácter público.



Corte longitudinal del polígono L-08. El dibujo explica el carácter urbano del conjunto, pero sin perder las características de la vivienda humana en cada una de sus partes. El diseño de las viviendas que indican la posibilidad de realizar viviendas en tres tipos de viviendas: de fachadas simples, de fachadas medianas y de fachadas mayores. La mezcla de escalas distinta en la fachada, es una de las exigencias



de las viviendas que indican la posibilidad de realizar viviendas en tres tipos de viviendas: de fachadas simples, de fachadas medianas y de fachadas mayores. La mezcla de escalas distinta en la fachada, es una de las exigencias

todas partes, tanto en planta baja como en las partes elevadas sobre los locales comerciales.

— Para el equipamiento hemos considerado suficientes, en el actual nivel de ideas, las sugerencias expresadas en la memoria general, de tal modo que, en el volumen edificado y repartidas equilibradamente en todo el polígono, puedan ubicarse hoteles, locales de espectáculos, equipamiento social, sanitario, deportivo no competitivo y el Centro Administrativo.

desarrollo normal de la ciudad, pensamos que en materia económica también debemos mantenernos en una fase de ideas y sugerencias. Haremos una valoración del costo posible del conjunto proyectado, en los tres casos siguientes:

1. Ordenación de 4 polígonos: L-07, L-08, L-09 y L-10.
2. Ordenación de 3 polígonos: L-07, L-08 y L-10.
3. Ordenación del Centro Cívico-Comercial: L-08.

En este estudio hemos tenido en cuenta los siguientes puntos:

#### CALCULO DEL COSTO TOTAL DE CUATRO POLIGONOS: L-07, L-08, L-09, L-10

Superficie total útil	227.700,— m <sup>2</sup>			
Viviendas comerciales	87.176,— m <sup>2</sup>			
Verde deportivo-recreativo	63.815,— m <sup>2</sup>			
Reserva para el Ayuntamiento	12.000,— m <sup>2</sup>			
Vías locales primarias	23.240,— m <sup>2</sup>			
Aparcamiento exterior	41.463,— m <sup>2</sup>			
Aparcamiento subterráneo	50.440,— m <sup>2</sup>			
<b>VOLUMEN TOTAL EDIFICADO</b>	<b>1.365.684,— m<sup>3</sup></b>			
Comercial	635.500,— m <sup>3</sup>			
Residencial	635.500,— m <sup>3</sup>			
De equipamiento	94.684,— m <sup>3</sup>			

#### NOTAS PARA UN ESTUDIO ECONOMICO

En un proyecto de ideas en el que se presentan varias soluciones posibles como resultado de un razonamiento urbanístico que implica una serie de modificaciones en el

#### COSTO TOTAL PESETAS

11.000.000.000,—

NOTA: el precio de costo por metro cuadrado de vivienda se ha calculado a partir del módulo actual de viviendas de protección oficial multiplicado por el coeficiente de costo 1,5.

— Que el espíritu del concurso y las necesidades de Vitoria imponen que Lacua sea un barrio eminentemente social, ahí el que proponemos que la promoción sea tanto de tipo privado como municipal o en régimen cooperativo. También deberá haber un porcentaje de viviendas de renta libre para provocar la mezcla de clases sociales en Lacua.

— Que los precios de construcción y urbanización no son hoy día estables, dado el continuo aumento de la inflación, por lo que la valoración presente debería ser puesta al día en su momento y en sus fases de ejecución.

— Que las diferentes promociones posibles en vivienda, comercios y equipamiento deberán realizarse equilibradamente en sus porcentajes a fin de obtener un creci-

#### CALCULO DEL COSTO TOTAL DE TRES POLIGONOS: L-07, L-08, L-10

Vivienda	676.865,— m <sup>2</sup>	8.500,— pts. m <sup>2</sup>	5.750.000.000,—
Comercios	214.240,— m <sup>2</sup>	6.500,— pts. m <sup>2</sup>	1.392.000.000,—
Equipamientos	39.092,— m <sup>2</sup>	10.000,— pts. m <sup>2</sup>	390.900.000,—
Verde deportivo recreativo	208.900,— m <sup>2</sup>	700,— pts. m <sup>2</sup>	146.000.000,—
Reserva escolar	36.000,— m <sup>2</sup>	10.000,— pts. m <sup>2</sup>	360.000.000,—
Vías circulación rodada	44.800,— m <sup>2</sup>	650,— pts. m <sup>2</sup>	29.000.000,—
Aparcamiento exterior	101.400,— m <sup>2</sup>	650,— pts. m <sup>2</sup>	66.000.000,—
Aparcamiento cubierto	48.523,— m <sup>2</sup>	5.500,— pts. m <sup>2</sup>	266.000.000,—

#### COSTO TOTAL PESETAS

8.400.000.000,—

miento por fases que puedan ser autosuficientes para evitar la ciudad-dormitorio. Luego se ha dividido el conjunto en fases, cada una de las cuales será una entidad completamente acabada y funcional.

— Que la urbanización de los espacios públicos y su mantenimiento deberá ser de total responsabilidad del Ayuntamiento, para conseguir calidad urbana y ofrecer un marco de vida adecuado a sus habitantes. En caso contrario, como ocurre en muchas ciudades españolas, el abandono de las reservas de terreno libre de edificación conduce a la degradación, marginación y suburbialización de los nuevos barrios, cosa que en Lacua no debe ocurrir.

#### CALCULO DEL COSTO TOTAL DEL CENTRO CIVICO COMERCIAL: L-08

Vivienda	211.823,— m <sup>2</sup>	8.500,— pts. m <sup>2</sup>	1.800.000.000,—
Comercios	211.823,— m <sup>2</sup>	6.500,— pts. m <sup>2</sup>	1.370.000.000,—
Equipamiento	31.561,— m <sup>2</sup>	10.000,— pts. m <sup>2</sup>	315.500.000,—
Verde deportivo recreativo	63.815,— m <sup>2</sup>	700,— pts. m <sup>2</sup>	44.500.000,—
Vías circulación rodada	23.240,— m <sup>2</sup>	650,— pts. m <sup>2</sup>	15.000.000,—
Aparcamiento exterior	41.469,— m <sup>2</sup>	650,— pts. m <sup>2</sup>	27.000.000,—
Aparcamiento en sótano	50.440,— m <sup>2</sup>	5.500,— pts. m <sup>2</sup>	270.000.000,—

#### COSTO TOTAL PESETAS

3.850.000.000,—



## COLOFON

Lacua no puede ser un suburbio, ni un fallido ensanche: Lacua debe ser un centro urbano. Un centro urbano es un lugar de encuentro, de coexistencia pacífica de clases: un conjunto de plazas cruzadas por bulevares que lo configuren como tal centro urbano. Los símbolos de este centro serán los espacios públicos, colectivos, comunitarios, de convivencia auténtica. Las fachadas de comercios y viviendas serán las paredes que configuran estos espacios, los telones auténticos de la representación llamada vida. Así Lacua será una ciudad con un diseño propio, reconocible, abierto y adaptable a las exigencias sociales actuales y más aún a las futuras. Este concurso es un conjunto de sugerencias, de ideas, de aportaciones a la ciudad de Vitoria. Se trata de una colección de planos, diseños y textos escritos artísticamente, de notas, de apuntes y sugerencias para el diálogo, para un trabajo en equipo, que debe tener un objetivo común: construir conjuntos residenciales y comerciales, y también centros de ciudad, diseñados pensando en las relaciones sociales, pensando en que en ellos una civilidad, una nueva civilización, sea posible.

Los ciudadanos tienen que participar en esta gran escena urbana: por este motivo nuestro diseño es un diseño abierto, a pesar de una estructura rígida, ya que permite caracterizar cada plaza, cada calle, cada lugar de encuentro. Gran variedad de tipologías de viviendas, para que cada ciudadano, cada pareja, cada familia o grupo puedan elegir la que más convenga a sus necesidades y posibilidades.

Equipamientos: escuelas «abiertas», entendidas como lugares de diálogo, aprendizaje, conocimiento y convivencia. Para lograr estos ambientes propicios a la vida cívica hemos recuperado algunos signos que la Historia nos ha aportado traducidos en espacios comunitarios, en lugares públicos, en plazas y cruces ajardinados de bulevares públicos en los que cada ciudadano, niño, adulto y anciano se sienta protagonista en la gran representa-

ción que es la vida en la ciudad, en la «cives=civilización».

Un Lacua para todos, a partir de las posibilidades económicas reales de cada uno: pues la Historia está llena de ciudades bellísimas, confortables, construidas con menos medios que las actuales. *La economía no es una excusa para la fealdad.* Las formas, las perspectivas y volúmenes de esta colección debéis entenderlas como sugerencias, notas, apuntes, que irán naturalmente evolucionando hasta el momento del Proyecto final de Construcción. Pero nos comprometemos con las ideas y el enorme trabajo que han supuesto: son frutos de nuestra experiencia de quince años, de un trabajo en equipo, con resultados comprobables; es decir, nos comprometemos a que *este anteproyecto de Lacua es realizable*, por precio, por rapidez y calidad.

España, y de un modo especial el País Vasco, tiene una gran tradición de arquitectura popular, pero el urbanismo, la gran escala, falta entre nosotros, por falta de tradición y por el relativo tamaño, hasta hace poco, de nuestras ciudades: por este motivo se ha destruido tanto y se ha construido tan mal en los quince años escasos del llamado Desarrollo Económico. Los últimos diseñadores españoles a gran escala, Cerdá, el Marqués de Salamanca y Arturo Soria, y la concepción de barrios y ciudades siguiendo el diseño de nuestras Plazas Mayores y calles, hacen que siempre enlaczemos la Historia, actitud ésta patente en este álbum de planos, dibujos y perspectivas; para el Taller de Arquitectura, Lacua en su historia, es la historia de Vitoria, del País Vasco, pero reinterpretada como un sueño, aunque posible, factible, real.

Los proyectos «complejos» —y éste lo es— suelen ser difíciles de explicar y entender. Pero aquí presentamos toda esta complejidad de un modo fácil, asimilable, porque la idea central es una sola: Lacua no es ni ha de ser un suburbio, Lacua no será un ensanche, Lacua es y ha de ser un centro de ciudad, un nuevo centro de la ciudad de Vitoria.



## Colección «Nuevo Urbanismo»

**«La economía  
de las zonas urbanas\***

**576 páginas  
700 pesetas**

**«Centros de  
crecimiento en la  
planificación espacial.**

**560 páginas  
350 pesetas**

**«Federalismo  
fiscal»**

**324 páginas  
450 pesetas**

Pida estos libros y cualquiera otros de la colección «Nuevo Urbanismo a su librería habitual o a la Sección de Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local.