

POLIGONOS DE VIVIENDAS: REPARACION O TRANSFORMACION

Construcción y evolución del sector de Levante en Barcelona

Amador Ferrer Aixalá*

Los *polígonos de viviendas* aparecieron en las ciudades españolas en un arco de tiempo que puede situarse entre los últimos años cincuenta y los primeros setenta (1). Su función de absorción de las necesidades de vivienda provocadas por el desarrollo industrial y la emigración a las grandes ciudades fue sin duda importante: junto a los procesos de densificación —en algunos casos intensísimos— de los cascos antiguos y de las formaciones suburbanas de las periferias, y a la autoconstrucción en barrios de urbanización marginal, los polígonos conforman el "*soporte urbano*" en el que se materializó la construcción de nuevas viviendas en dicho período (2). Sin embargo la mayor importancia que, desde el punto de vista urbanístico, puede

atribuirse a los "polígonos" como marco de la construcción de viviendas, radica en el hecho de que constituyen la *única forma urbana "ortodoxa"* y referida a un cuerpo teórico; la única forma que, de manera expresa y aceptada, proponía el crecimiento —como expansión física— de las ciudades. En efecto, la densificación de antiguas tramas urbanas no suponía la creación de nuevos ámbitos, al tiempo que las áreas de urbanización marginal permanecían en la más absoluta ignorancia e ilegalidad hasta fechas muy recientes (3). Los polígonos de viviendas, por el contrario, fueron planificados conforme a la Ley del Suelo, proyectados por técnicos competentes, urbanizados y edificados por empresas constructoras, públicas y privadas; constituyeron, en su momento, la forma comúnmente aceptada por la Administración y por la iniciativa privada, por los promotores y por los técnicos, para llevar adelante la construcción de las nuevas viviendas necesarias.

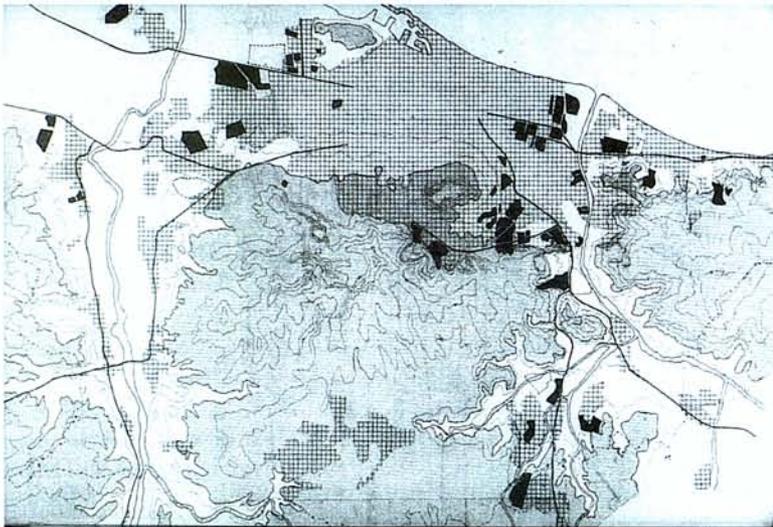
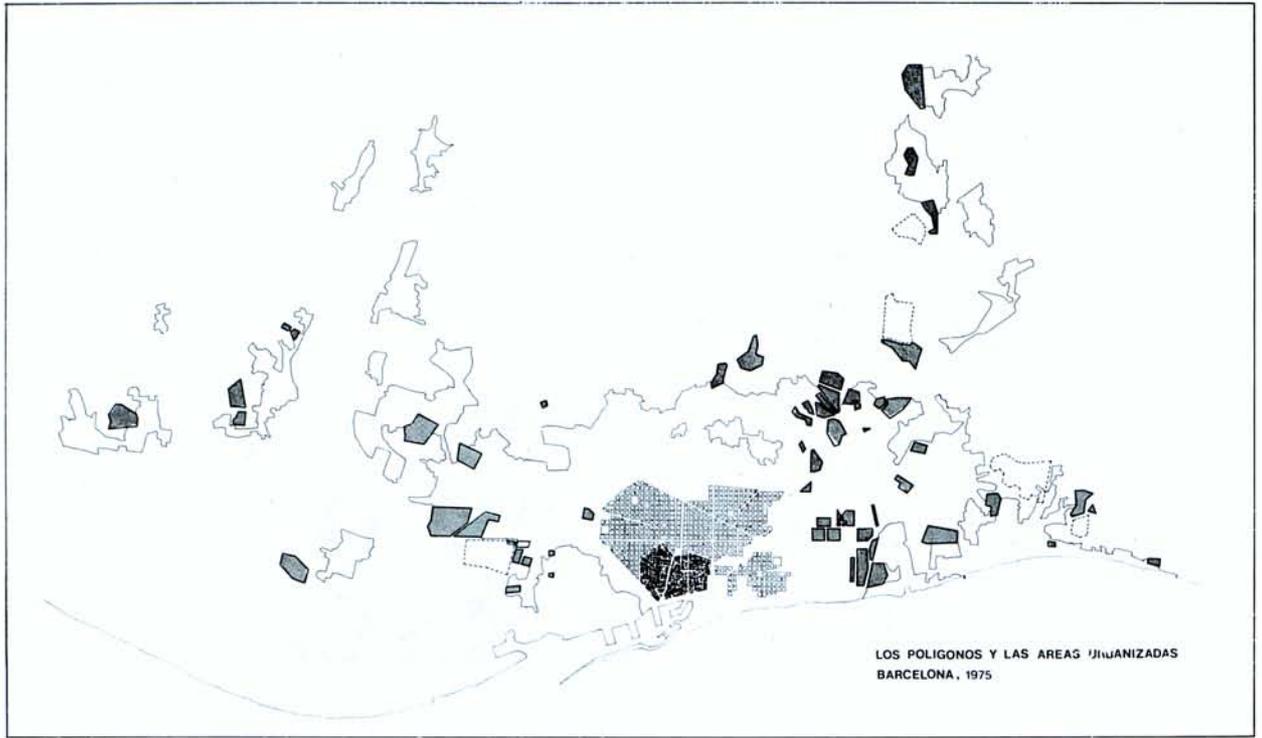
* Dr. Arquitecto.

(1) Un análisis del impacto de los polígonos de viviendas en el crecimiento reciente de la ciudad, referido concretamente a la experiencia de Barcelona, puede hallarse en mi tesis doctoral "*La vivienda masiva y la formación metropolitana de Barcelona*" recientemente leída (diciembre 1982) en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

(2) Este tema ha sido desarrollado y discutido en los cursillos impartidos en las Escuelas Técnicas Superiores de Arquitectura de Barcelona ("*Vivienda masiva i transformació urbana*", febrero-mayo 1983) y de S. Sebastián ("*Vivienda masiva y periferia urbana*", mayo-julio 1983).

(3) Solamente a partir de la aprobación del Plan General Metropolitano de Barcelona (1976) estas áreas de viviendas autoconstruidas son reconocidas como sectores a rehabilitar, hasta alcanzar pleno contenido urbano. Previamente, había sido publicado el trabajo de J. Busquets "*Las coreas de Barcelona: un estudio de la urbanización marginal*" ETSAB, 1974.

Los polígonos de viviendas absorbieron más del 50% del crecimiento urbano —en términos de suelo ocupado— barcelonés en la década de los años sesenta.



Los polígonos de viviendas en relación al suelo ocupado, la topografía y los accesos a la ciudad.

Por otra parte, es necesario señalar las muy relevantes aportaciones que los polígonos de viviendas han significado para la cambiante imagen de nuestras ciudades: por la gran autonomía con que fueron concebidos respecto de su entorno urbano, por su monolitismo y por la rigidez con que se ha dispuesto la edificación, la presencia de los polígonos es hoy muy fuerte, y alcanza casi un rol definitorio de la forma de las periferias metropolitanas.

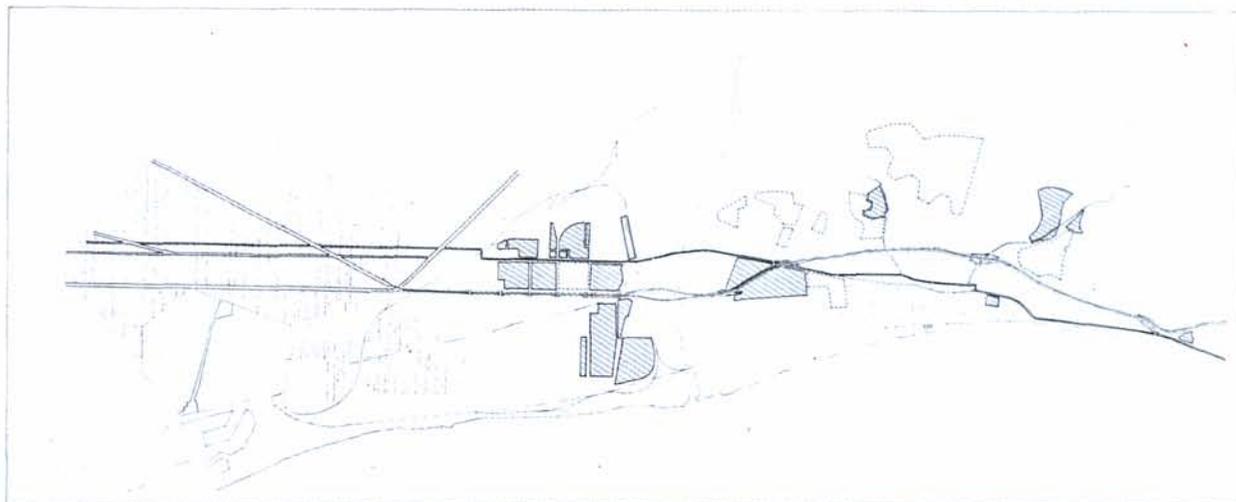
Pues bien: estos polígonos, construidos mayoritariamente en la década de los años sesenta, constituyen hoy, en las ciudades de los ochenta, piezas subsumidas —con un mayor o menor nivel de integración— en el tejido urbano. Constituyen un patrimonio —en cantidad de suelo, en número de viviendas— nada despreciable, pero que hay que *reproyectar, reformar e integrar* en una organización más general de la ciudad. La actualidad de esta problemática, que fácilmente puede medirse por la



La periferia-Este de Barcelona, ámbito relevante de la vivienda, masiva, con los sectores de Levante (al sur) y de los Nueve Barrios (al norte).



La posición de los polígonos de viviendas con respecto a las grandes vías de acceso y comunicación expresa su alto grado de dependencia del centro urbano.



El eje de la carretera-autopista de Mataró, uno de los grandes "intersectores" urbanos vacíos hasta entrada la década de los años cincuenta.

cantidad de proyectos, intervenciones y propuestas aparecidas en los últimos años (4), y el convencimiento de que la discusión sobre la rehabilitación, reforma e integración de los polígonos debe partir del conocimiento preciso de los complejos mecanismos que informaron su construcción, justifica la presentación de los materiales que siguen. Se trata de un episodio relevante y significativo de la historia de los polígonos de viviendas españoles: *la actuación de la Comisión de Urbanismo de Barce-*

lona, que había sido creada en 1953 (5), como promotor público en la *construcción de la zona de Levante*, en el antiguo municipio de Sant Martí de Provençals.

El interés específico del ejemplo deriva de la claridad con que aparecen delimitadas las responsabilidades que cabe atribuir a las dos esferas de

(4) Tal como se puso de manifiesto en la Exposición paralela a las "Jornadas de Rehabilitación de viviendas" (Barcelona, marzo 1983), en las que se analizaron los distintos aspectos relevantes de la cuestión. Véase especialmente la ponencia de Joan Busquets/Lluís Calvet/Amador Ferrer: "Sobre las necesidades de rehabilitación: hipótesis de evaluación a partir del estudio de las tramas urbanas".

(5) La "Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios" fue creada por Ley de 3 de diciembre de 1953, que aprobó el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona. La Comisión fue desde el primer momento el organismo encargado, a la vez, de controlar el desarrollo del Plan Comarcal y de llevar adelante el programa de preparación y urbanización de suelo, y de promoción de polígonos de viviendas en su ámbito jurisdiccional. Durante todo este periodo fue Gerente de la Comisión de Urbanismo D. Vicente Martorell Otzet. Un resumen de su labor puede estudiarse en las Memorias quincenales (1955/59, 1960/64, 1965/69) de la entidad.

competencias más importantes: la de la *gestión urbana* (en la que se toman las decisiones de localización, tamaño, sistema de actuación, coordinación, etc. a través de las que los polígonos adquieren pleno sentido urbano), y la del *proyecto* (en la que se definen los distintos elementos físicos y las relaciones dimensionales, formales y estructurales). Los aciertos que cabe atribuir a la concepción general y a la gestión de las actuaciones públicas no encontraron correspondencia adecuada en los proyectos específicos.

Se trata, por otro lado, de un sector constituido casi únicamente por polígonos de viviendas, cuya adición vino facilitada por la existencia de un trazado general previo. Este sector, hoy en posición ya bastante central, ha adquirido un nivel urbano (urbanización, diversificación de la actividad, personalización de los espacios) del que todavía carecen la mayoría de polígonos. Pero ello no es casual: la posibilidad de esta evolución estaba ya contenida en la idea inicial. La cuestión está en si este "grado de urbanidad" podrán adquirirlo algún día otros polígonos de viviendas sin que medie una previa redefinición y actualización de su propia esencia.

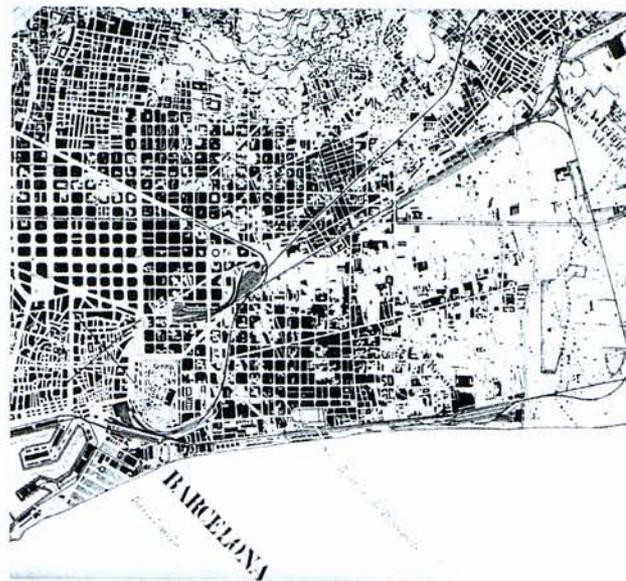
La construcción de la periferia del ensanche Cerdá: los "intersectores" urbanos

Los polígonos de viviendas que se construyeron en Barcelona a finales de los años cincuenta, la mayoría de los cuales habían sido delimitados por el Plan de Urgencia Social (6), cuyo desarrollo fue encomendado en Barcelona a la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes, pueden ser entendidos como *operaciones de "prolongación" del ensanche que proyectara Cerdá*. Todos ellos fueron a situarse en la periferia inmediata de ese ensanche, que hasta el momento había crecido apoyado únicamente en la red de antiguas carreteras de salida de la ciudad cuya forma radial privilegiaba unos sectores, a los que daba acceso, y dejaba muchos espacios intermedios —o "intersecciones"— vacíos.

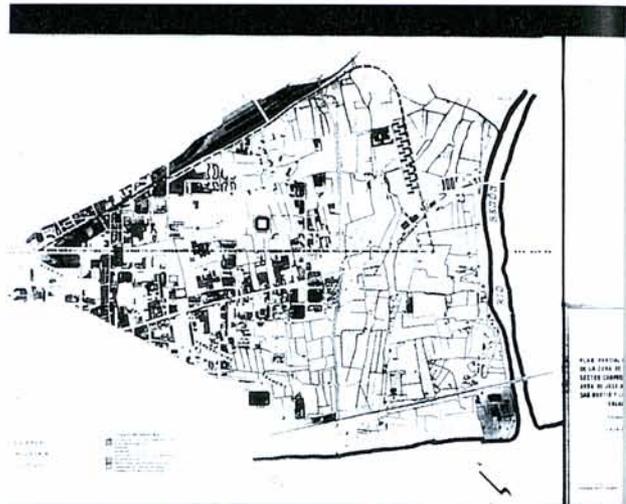
Este modelo de desarrollo radial, común a muchas grandes ciudades (Barcelona, Madrid, París, Milán, etc.) no fue sin embargo cuestionado por los planes y proyectos de aquel período. Los planes de las Redes Arteriales aprobados a principios de los sesenta para muchas ciudades españolas suponían más bien la confirmación y el reforzamiento de los modelos radiales y radioconcéntricos. En esta línea se situó el Plan de la Red Arterial de Barcelona de 1963 (7).

(6) El Plan de Urgencia Social fue aprobado por Madrid por Ley de 13 de noviembre de 1957, y extendido a Barcelona por Decreto de 21 de marzo de 1958. Posteriormente fue asimismo extendido a Vizcaya (5.IX.58) y Asturias (10.X.58). Los polígonos de expropiación en los que la Comisión de Urbanismo había venido adquiriendo suelo desde 1955, quedaron afectos al Plan, así como otros expresamente delimitados para llevar a término el programa previsto, que suponía la construcción de un total de 72.000 viviendas en Barcelona y comarca, más otras 12.000 en el resto de la provincia. Los polígonos seleccionados en un principio fueron los de Montbau, Besós, Bellvitge, Sant Ildefons, Buen Pastor, Guineueta, Badalona y Sant Martí.

(7) "Plan de Accesos y Red Arterial de Barcelona". Ministerio de Obras Públicas, 1963. Incluía la red de autopistas, túneles del Tibidabo y cinturones de ronda. Más tarde aparecen el "Plan



Barcelona, 1949.
Superpuesto al plano-base el trazado en proyecto de la calle de Guipúzcoa.



Topografía del sector de Levante en 1955, en el momento inmediatamente anterior a la apertura de la calle Guipúzcoa.

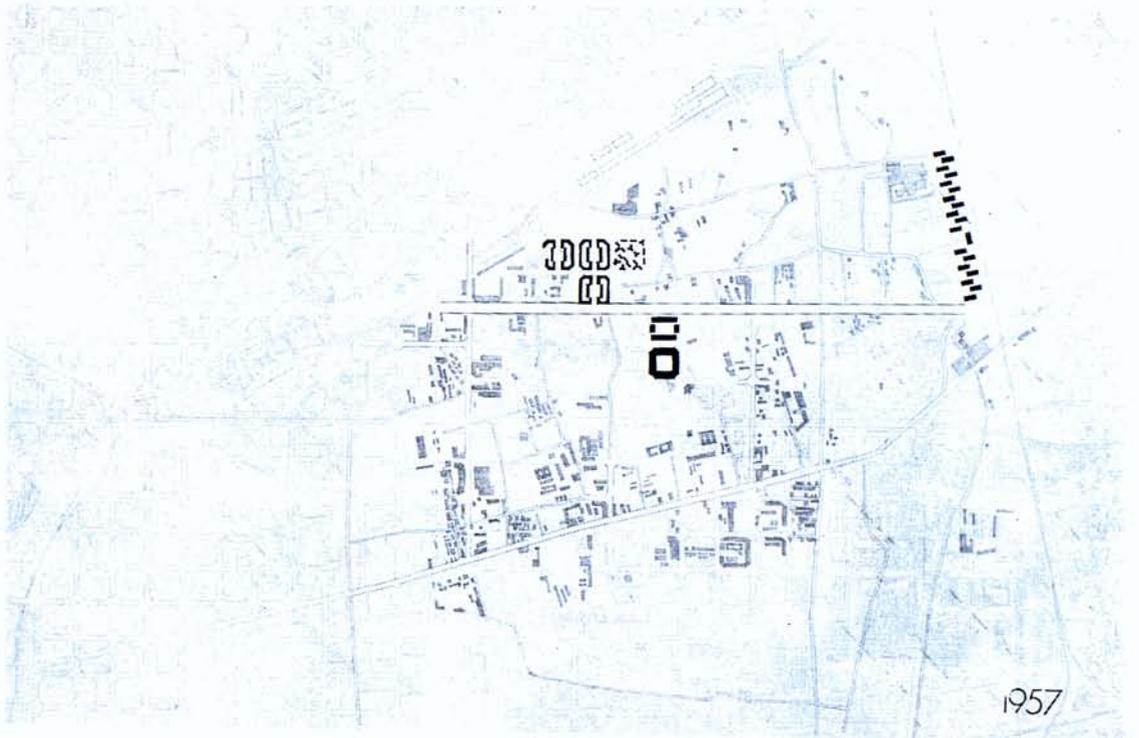
Previamente, sin embargo, las aperturas viarias de los años cincuenta cumplieron una función muy precisa: la de doblar a aquellas antiguas carreteras de acceso y, a la vez, abrir a un uso urbano los inter-sectores vacíos. Así, la apertura de la calle Guipúzcoa (1957) dobla a la antigua carretera de Madrid —calle Pedro IV—, de la misma forma que la cubrición del ferrocarril en el último tramo de la Avda. Meridiana (1962) dobla a la carretera de la Sagrera-Sant Andrés, o la construcción de la Plaza Pío XII y prolongación de la Diagonal (1952) dobla el antiguo acceso desde Madrid-carretera de Sants.

Todas estas aperturas viarias suponen un aumento de accesibilidad importante a sectores urbanos que, hasta entonces, permanecían aislados y ocupados por usos marginales o agrícolas. La redac-

de Enlaces Ferroviarios de Barcelona" (1967) y el "Plan de Metros" (1971). La progresiva ejecución de estas obras durante los años sesenta, e incluso la sola existencia del proyecto, tenía una influencia decisiva en el desarrollo de ciertas áreas urbanas y en la localización de los polígonos de viviendas.



1946



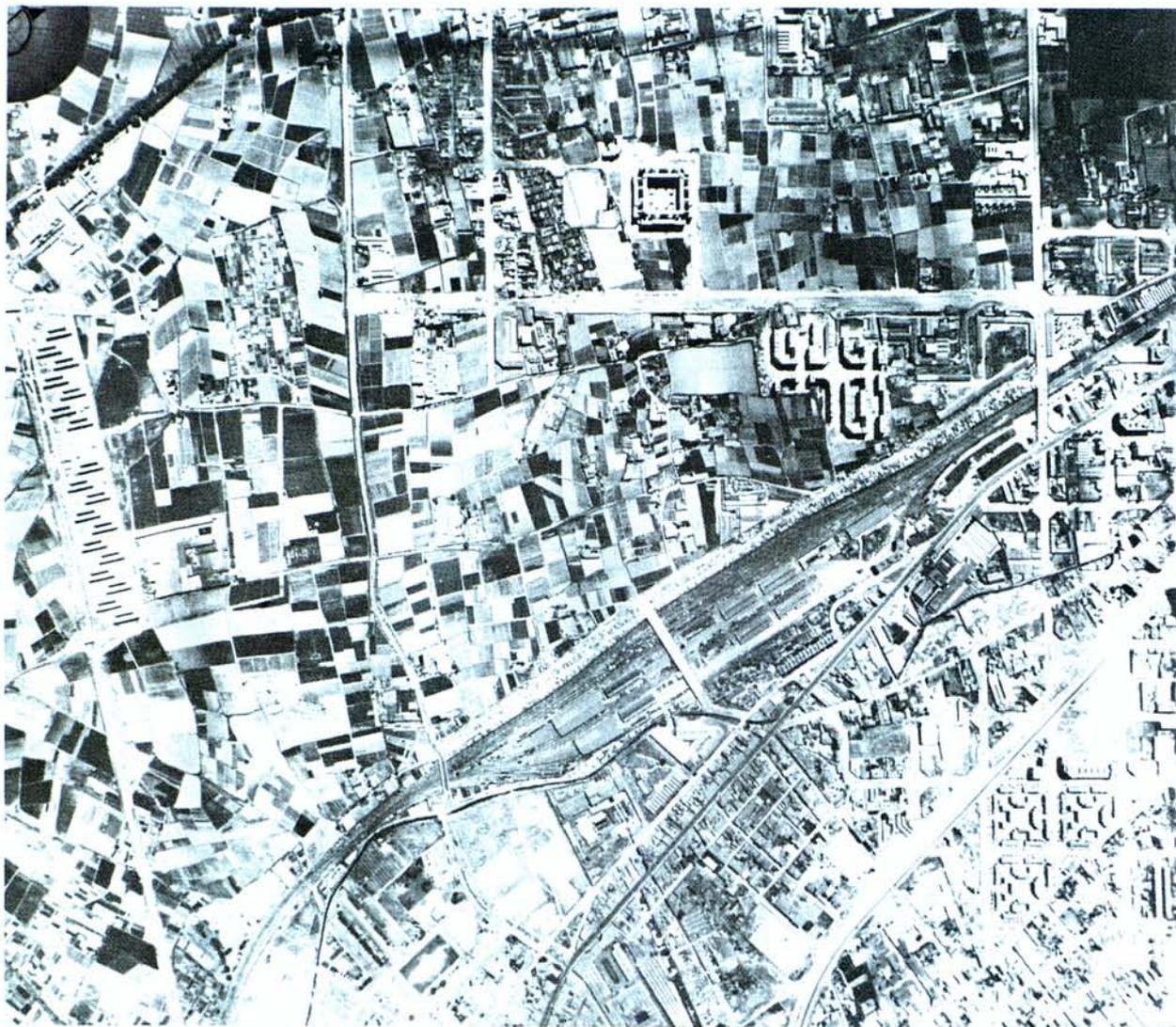
1957



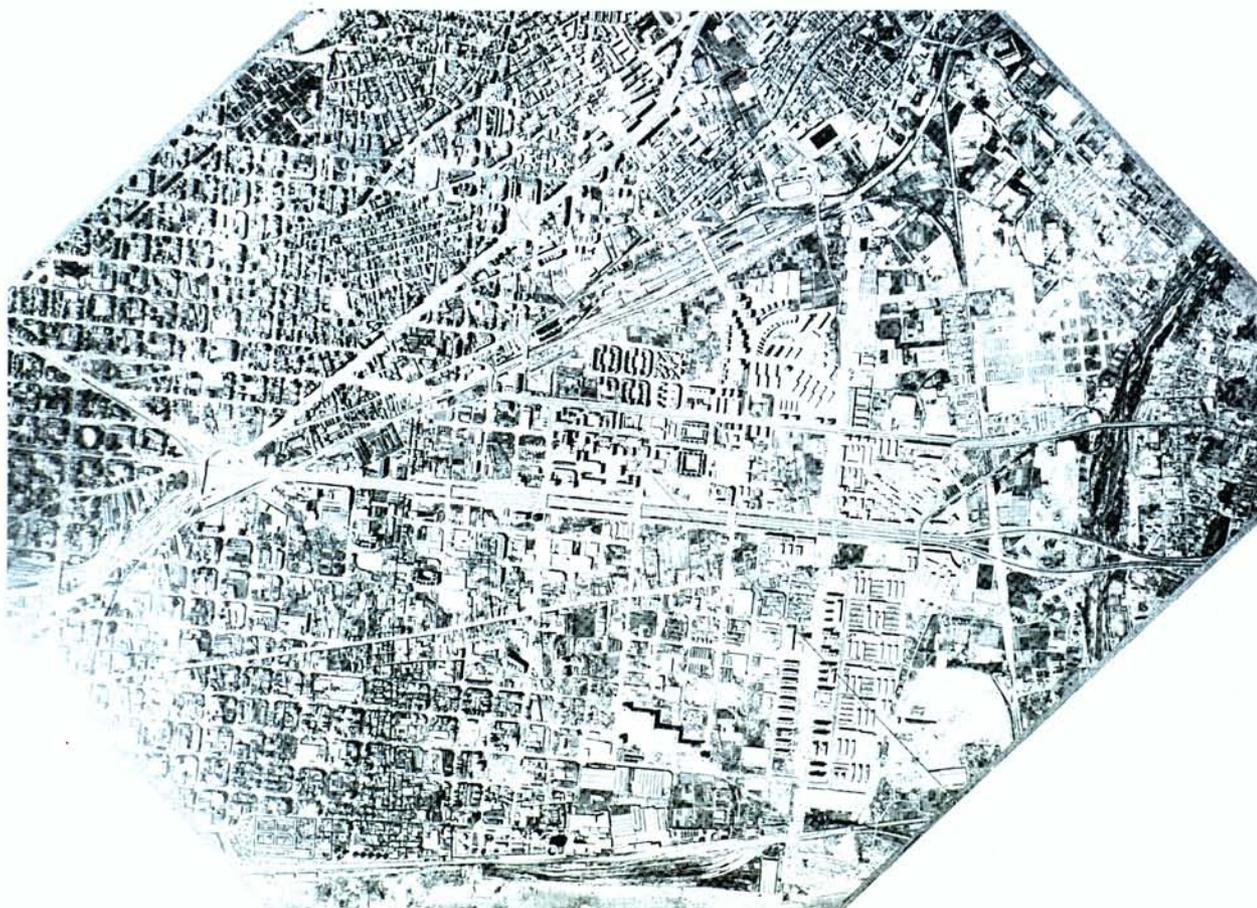
1970

Serie de crecimiento del sector de Levante, en sus tres momentos característicos: la postguerra (1946), la apertura de la calle Guipúzcoa (1957) y los polígonos de promoción pública ya construidos (1970).

El sector de Levante según el fotoplano de 1951, con las obras de explanación de la calle Guipúzcoa ya iniciadas. Pueden detectarse las primeras operaciones de vivienda.



Fotoplano de 1970, en el que se aprecia el llenado casi completo del sector.



ción y difusión de los proyectos viarios provoca una rápida transformación de estos sectores vacantes, que se materializa primero en cambios en la propiedad del suelo, luego en la ejecución de planes y proyectos y, finalmente en la construcción masiva de viviendas.

Es en estos inter-sectores en rápida transformación donde se localizarán la mayoría de los polígonos de viviendas en los años sesenta (8).

La evolución urbana del sector de Levante en Barcelona

El *sector de Levante* es un ejemplo representativo de las operaciones características de finales de la década de los cincuenta descritas en el apartado anterior. El sector había permanecido aislado por la fuerte barrera que el trazado del ferrocarril, —que desde la plaza de las Glorias recorre toda su parte alta— suponía, y había quedado congelado en su desarrollo urbano, pese a su relativa centralidad urbana y a su inclusión en el Plan Cerdá. Su único acceso lo constituía la antigua carretera de Francia, que formó un parcelario característico sobre el que se situaron fundamentalmente industrias de tintes, almacenes y transportistas (9).

El desarrollo del sector puede sintetizarse en los tres *momentos característicos* que se esquematizan en los gráficos adjuntos:

- El *plano de 1946* muestra la situación estacionaria del sector en los años de la postguerra, antes de las primeras intervenciones de vivienda. En el esquema aparecen algunas operaciones viarias, como la apertura de la calle Espronceda (1928), que responden a las alineaciones señaladas por Cerdá; puede apreciarse el trazado de la carretera de Francia, eje del sector en este momento y, más al Norte, el antiguo camino de la Verneda.
- La *apertura de la calle Guipúzcoa*, en 1957, viene precedida por la construcción de los primeros polígonos: la manzana de la Caja de Ahorros, que se ajusta a las previsiones de Cerdá, el grupo del Patronato Municipal

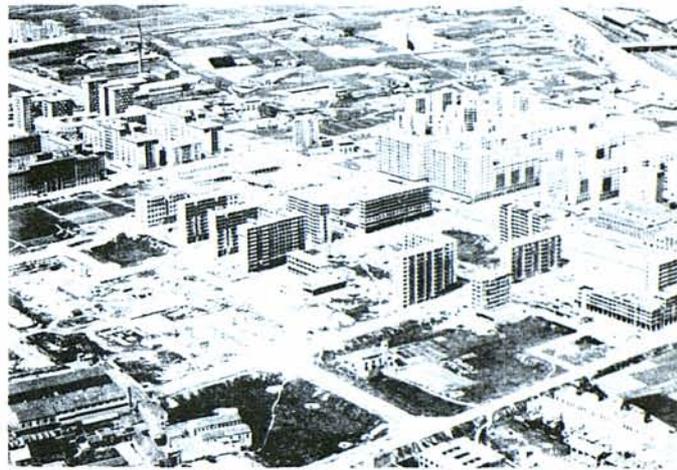
(8) Véanse los esquemas aparecidos en nuestra publicación "*Polígonos de viviendas en la comarca de Barcelona*", (2 vol.) Laboratorio de Urbanismo, ETSAB, Barcelona 1974. El mecanismo de ocupación de los espacios urbanos periféricos que hemos definido como "intersectores", consistente en la apertura de una vía de acceso y el proyecto simultáneo de nuevas implantaciones urbanas en los terrenos regados, no es específico de Barcelona. Pueden encontrarse abundantes ejemplos en la mayoría de ciudades con esquema de desarrollo radial. Véase, por ejemplo, el desarrollo del sector de Via Padova, en Milán, en M. Cerasi: "*Città e periferia*". Analisi di un area della periferia milanese. Clup, Milano, 1973.

(9) La profunda huella que la traza de la antigua carretera de Francia (hoy calle de Pedro IV) dejó en la formación del sector, se hace evidente con la sola confrontación de la cartografía histórica y actual: la directriz de esta traza fue durante largo tiempo, es aún, la referencia básica en la organización parcelaria y morfológica de una amplia banda de suelo. La consolidación que llegaron a alcanzar sus fachadas urbanas la convirtieron en el límite del área de nuevo desarrollo. Véase al respecto el análisis morfo-tipológico contenido en la publicación de M. de Solá-Morales et al.: "*Barcelona. Remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*". Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1965.

de la Vivienda "La Verneda" (1952) y el polígono de la Obra Social del Hogar "Juan Antonio Parera" (1954). Todos ellos se sitúan en relación a la traza de la calle Guipúzcoa, que ya en 1951 había sido replanteada sobre el terreno.



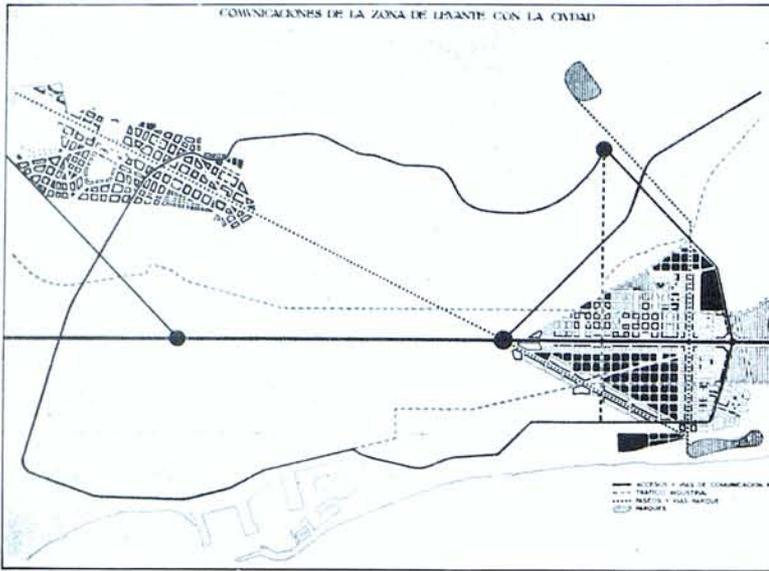
Vista general de los polígonos de S. Martí, La Paz y E. Parera.



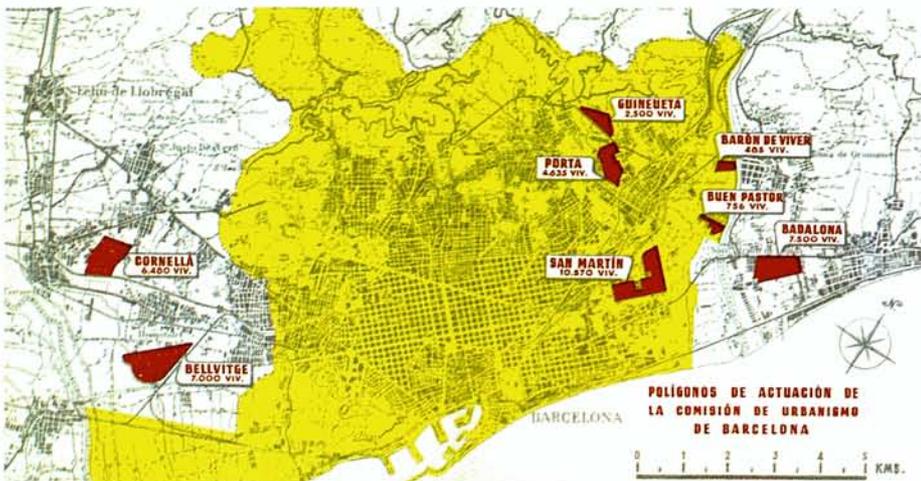
El polígono de Sant Martí (1.ª fase) en construcción, a principios de los años sesenta.



Otro de los grandes polígonos de la zona de Levante, construido por el Patronato Municipal de la Vivienda en 1960: el polígono del sudoeste del Besòs.



Previsiones de desarrollo residencial en los sectores de Levante y Poniente, según el Plan General de Barcelona del año 1953.



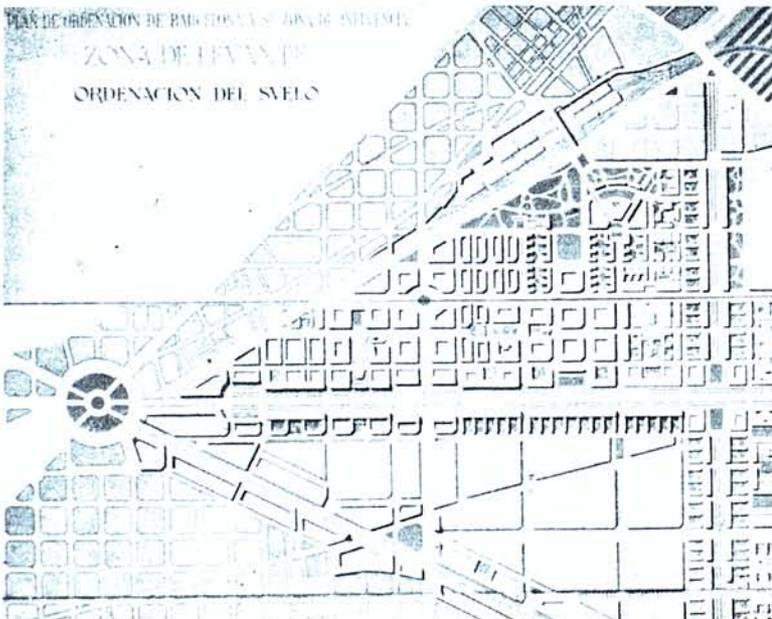
Polígonos de viviendas a promocionar por la "Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros Municipios", incluidos en el Plan de Urgencia Social de Barcelona, en 1958.



urbanismo pro vivienda

PUBLICACIONES DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE BARCELONA

Folleto editado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en 1958.



Esquema de ordenación de la zona de Levante, según el Plan Comarcal de Barcelona de 1953.

Esta apertura es la operación clave, ya que supuso la llegada de accesos, servicios y redes de alimentación: los terrenos entran en el mercado del suelo urbano, incorporando las rentas de urbanización derivadas de las obras de infraestructura y las rentas de edificabilidad otorgadas por el planeamiento urbanístico.

- El rápido crecimiento del sector materializa a lo largo de la década de los sesenta, y casi únicamente a través de la *construcción de sucesivos polígonos de viviendas*, primero de promoción pública y luego de iniciativa privada. El *plano de 1970* muestra el sector ya completamente convertido en un área de vivienda masiva: los grandes polígonos públicos se hallan ya construidos y la urbanización ya completando su conexión interna, garantizando la continuidad urbana. El sector se colmatará a través de operaciones de menor dimensión, de carácter privado, que aprovecharán las plusvalías generadas por las obras de urbanización del período an-

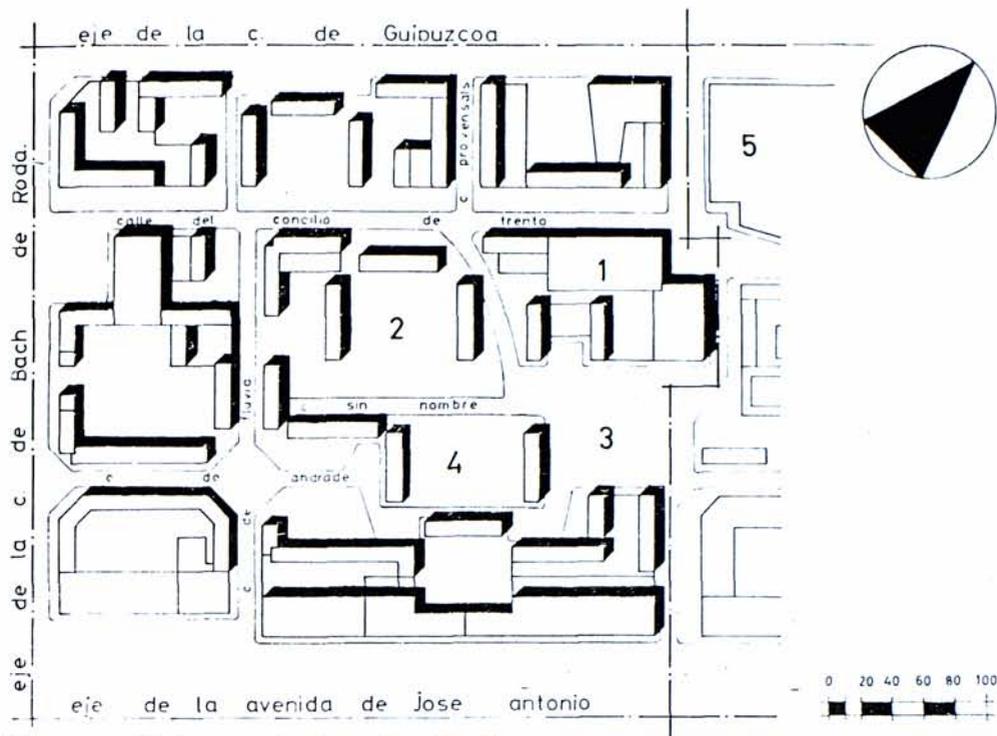
terior (10). Finalmente, la autopista de Mataró (1967) atravesará el sector sin excesivos problemas de trazado, y supondrá un ulterior reforzamiento del acceso.

La actuación de la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes

La visión y la oportunidad de la *Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona* en la gestión del desarrollo urbano del sector quedó ya manifiesta en la propia documentación del Plan Comarcal de 1953 (11), que otorgaba al sector de

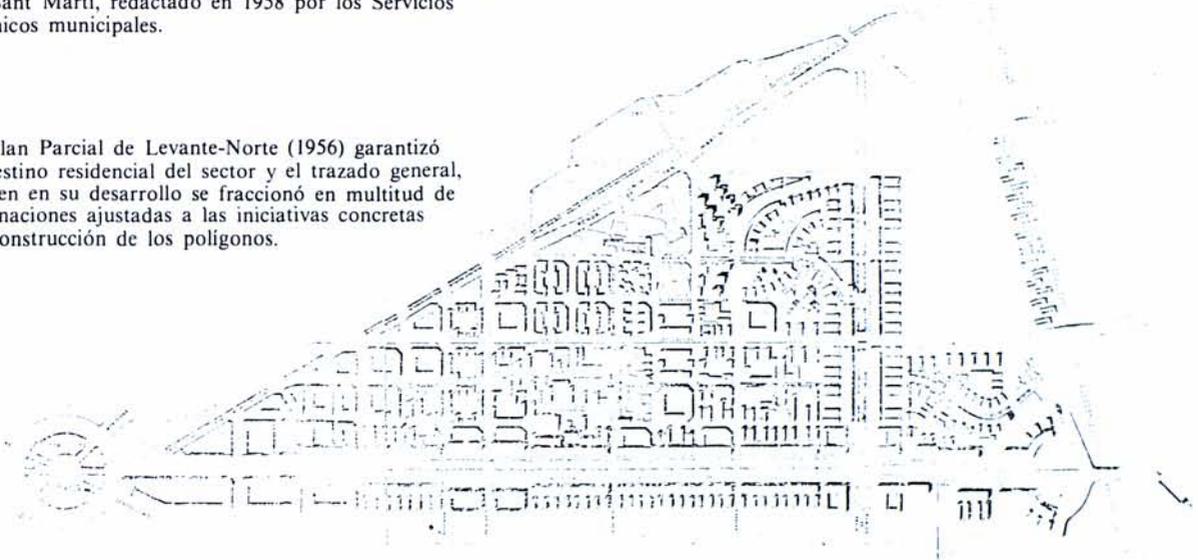
(10) Se obvia aquí la discusión más específica en torno de los mecanismos de formación, que conllevaría pasar a un análisis más detallado de la secuencia de operaciones de planeamiento que legitiman el desarrollo urbano del sector, y que se relacionan con las obras de urbanización que soportan la construcción de los polígonos. De este análisis se deducen determinadas prioridades y dependencias en el proceso de ocupación, por piezas, del sector, así como la clara existencia de estrategias diversas por parte de los agentes actuantes.

(11) Véase los esquemas y comentarios que aparecen en la *Memoria "Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia"*, Comisión Superior de Ordenación Provincial, Barcelona 1954), algunos de los cuales se reproducen en este artículo.



El proyecto definitivo para la primera fase del polígono de Sant Martí, redactado en 1958 por los Servicios Técnicos municipales.

El Plan Parcial de Levante-Norte (1956) garantizó el destino residencial del sector y el trazado general, si bien en su desarrollo se fraccionó en multitud de ordenaciones ajustadas a las iniciativas concretas de construcción de los polígonos.



Levante un gran protagonismo en el crecimiento inmediato de Barcelona. Así, ya antes de que tuviera efecto la apertura de la calle Guipúzcoa, la Comisión de Urbanismo había iniciado la expropiación del polígono de Sant Martí. Con ello se aseguraba desde el primer momento (el proyecto de delimitación de los terrenos a expropiar es de 1955) el control del proceso. La actuación de la Comisión de Urbanismo, más preocupada por la coordinación y correspondencia entre los distintos planes, y centrada sobre todo en la ejecución de la urbanización, se resolvió, como a continuación se verá, no tanto en la construcción de "polígonos de viviendas", como en auténticas operaciones de extensión residencial de la ciudad, con alto contenido urbano y fuerte potencial de integración a los crecimientos precedentes (12). Podemos analizar esta gestión en sus tres aspectos relevantes:

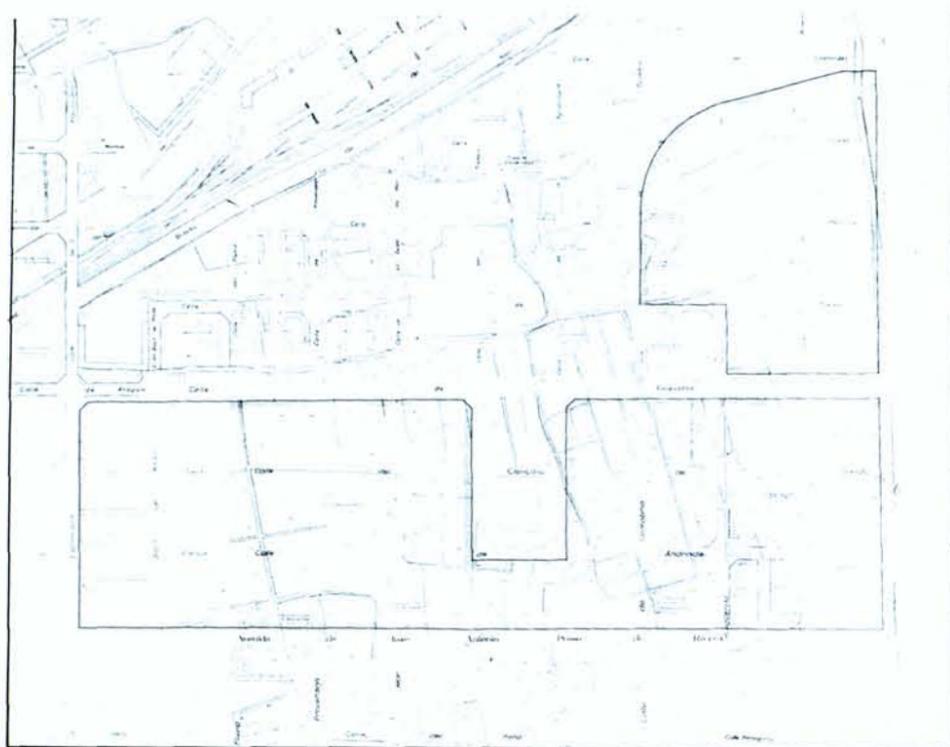
(12) La caracterización de estas operaciones de "extensión residencial", frente a otras familias de polígonos de viviendas, a

a) El planeamiento urbanístico: antecedentes e invariantes.

La totalidad del sector está situado dentro del perímetro planificado por Cerdá (13): éste fue condicionante de partida muy importante, puesto que, en definitiva la potente malla característica del ensanche no llegó nunca a borrarse del todo. De hecho, todas las intervenciones anteriores al plan

efectos de evaluar las variables de consideración obligada en posibles intervenciones, aparece de forma sistemática en la ponencia citada en la nota (4).

(13) La ejecución del Plan Cerdá en este sector venía dificultada precisamente por la barrera que constituía el trazado del ferrocarril, del que se ha hablado antes. Por otra parte, la Plaza de las Glorias no se convirtió nunca en el centro urbano que Cerdá propusiera. Posteriormente, en el Plan redactado por el GATCPAC quedaría calificado como zona industrial. Sin embargo, en gran parte de la cartografía urbana de la post-guerra aparecen las alineaciones derivadas del Plan Cerdá superpuestas a las escasas edificaciones existentes en la zona.



Delimitación del área de actuación de la Comisión de Urbanismo en Sant Martí, según el expediente administrativo. Obsérvese el ajuste a las alineaciones en proyecto.

parcial mantuvieron las alineaciones de Cerdá y condicionaron la evolución subsiguiente del sector.

El Plan Comarcal de 1953 supuso, como queda dicho, la definitiva vinculación del sector a un destino residencial que aparece formalizada en el "Plan Parcial de la zona de Levante" (1956), garantía y marco de las operaciones de vivienda en el sector (14). El momento del proyecto específico de estas operaciones aparece reflejado en la numerosa serie de "modificaciones" al Plan Parcial (15) que adquieren un valor de proyectos ejecutivos.

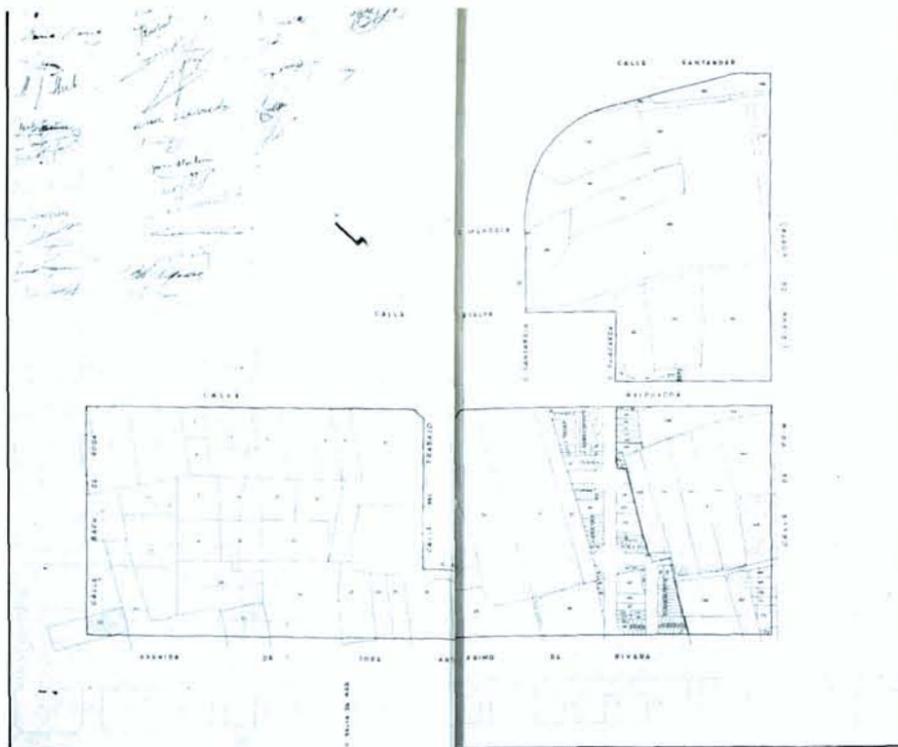
b) Las transformaciones del parcelario.

El estado de la parcelación en el momento de la delimitación del polígono es complejo. El número de propiedades a adquirir era importante (16), la mayoría de las cuales correspondían a terrenos cultivados, casas de labor y fábricas diversas, en su mayoría de tintes y aprestos. La firme decisión de la Comisión de Urbanismo en el proceso expropiatorio, pese a la complejidad del parcelario y la heterogeneidad de las situaciones existentes, se refleja en la resolución de un gran número de adquisiciones por mutuo acuerdo, junto con otras llevadas al Jurado Provincial de Expropiación o

(14) El "Plan Parcial de la zona de Levante" se redacta casi inmediatamente después de aprobado el Plan Comarcal de 1953, que, como se ha dicho, contenía ya diversos estudios específicos para el sector. Sin embargo, más tarde la zona de Levante divide en el sector Norte y el sector Sur, lo que supone reconocer la importancia de los asentamientos en torno al eje de la calle Pedro IV. El "Plan Parcial de Levante Norte" es el que finalmente queda aprobado en 17/VII/1956, abarcando casi todo el sector destinado a la construcción de polígonos de viviendas.

(15) De las que un total de siete, aprobadas entre julio de 1958 y junio de 1970, se corresponden exactamente con los ámbitos respectivos de los polígonos de viviendas promovidos por las distintas entidades promotoras.

(16) El listado de propietarios, adjunto al parcelario inicial reconstruido por la Comisión de Urbanismo con fecha de 1957, figura en el expediente de expropiación. Dicho listado hace referencia a un total de 197 fincas.



Parcelario inicial (197 propietarios) al que tuvo que hacer frente la Comisión de Urbanismo. La división en tres fases y bloques consolidados proceden de los derivados del parcelario.

finalmente revisadas por la jurisdicción contencioso-administrativa. Pese a ello, las dificultades de gestión llevaron a subdividir el polígono en tres fases, y a excluir las piezas ya edificadas y consolidadas (17). De los documentos que se adjuntan pueden fácilmente deducirse el peso del parcelario —y de las circunstancias y vicisitudes que salpicaron su complicado proceso de transformación— en la ordenación física.

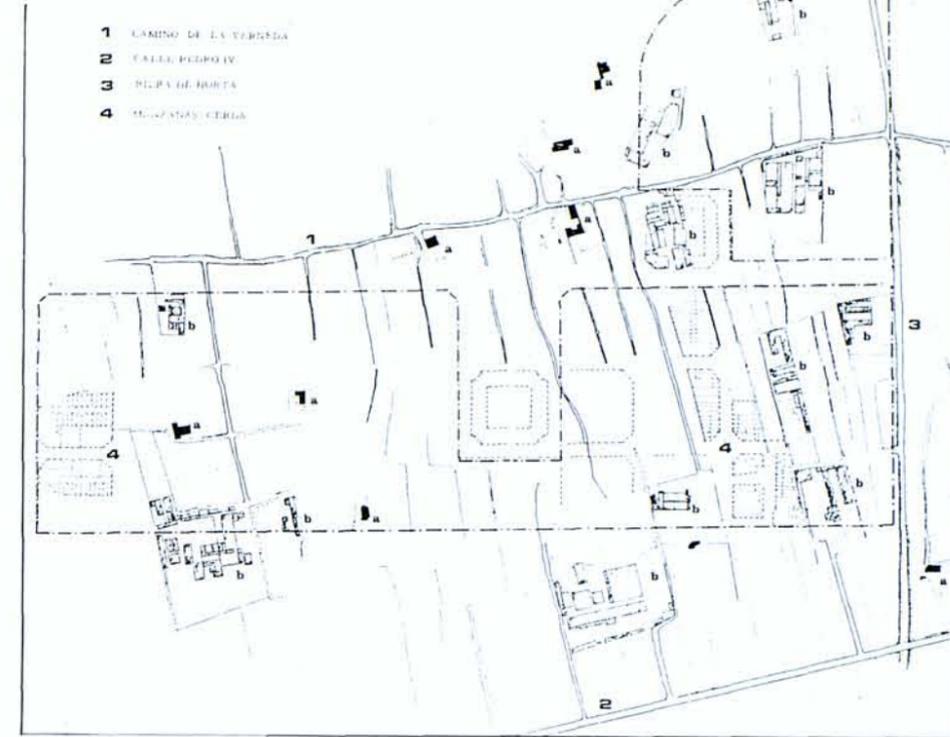
c) Los presupuestos de la gestión: urbanización pública y subasta de solares edificables.

La gestión de la Comisión de Urbanismo en el sector incluía el planeamiento urbanístico —que como hemos visto se ramificó en una larga serie de planes y modificaciones puntuales— y la adquisición del suelo, pero estaba esencialmente centrada en las obras de urbanización, a proyectar y ejecutar en el entendimiento de que constituían la condición necesaria para proceder a la simultánea venta de los solares resultantes.

La Comisión de Urbanismo procedió a la adjudicación de la edificación a distintas empresas y entidades constructoras, de carácter público y privado (18). Como puede advertirse en los gráficos que se adjuntan, el grado de fraccionamiento en la ejecución de los edificios de viviendas fue muy grande: con ello Sant Martí no aparece tan monolítico ni tan homogéneo como la mayoría de "polígonos".

(17) Notoriamente, la manzana edificada por la Caja de Pensiones, que se corresponde exactamente con el módulo de Cerdá, y la que estaba ocupada por la industria "Blanqueos y Aprestos Francisco Vilá", que ha permanecido hasta fechas muy recientes. Otras dos manzanas edificadas siguieron las alineaciones de Cerdá (ver esquemas), aunque subdivididas por un pasaje a efectos de facilitar una parcelación más menuda, también fueron excluidas (situadas entre las calles Bach de Roda/Espronceda).

(18) Las operaciones de urbanización, subasta y adjudicación de solares, y edificación, se realizaron por fases. El polígono de



La división jurídica del suelo, en su relación con las trazas derivadas del sistema de accesos al sector y de la estructura de los usos del suelo.



Algunos aspectos de la primera fase del polígono de Sant Martí. La plaza Eduardo Torroja a finales de los setenta.

La potencia de la malla viaria —que procede fundamentalmente del proyecto Cerdá, si bien perdiendo la continuidad de algunas vías— reforzada aún por el énfasis que la Comisión de Urbanismo puso precisamente en las obras de urbanización, hizo así posible densidades relativamente altas, tanto en número de viviendas como en índices de actividad —comercial, terciaria—, sin excesivos desajustes funcionales (19).

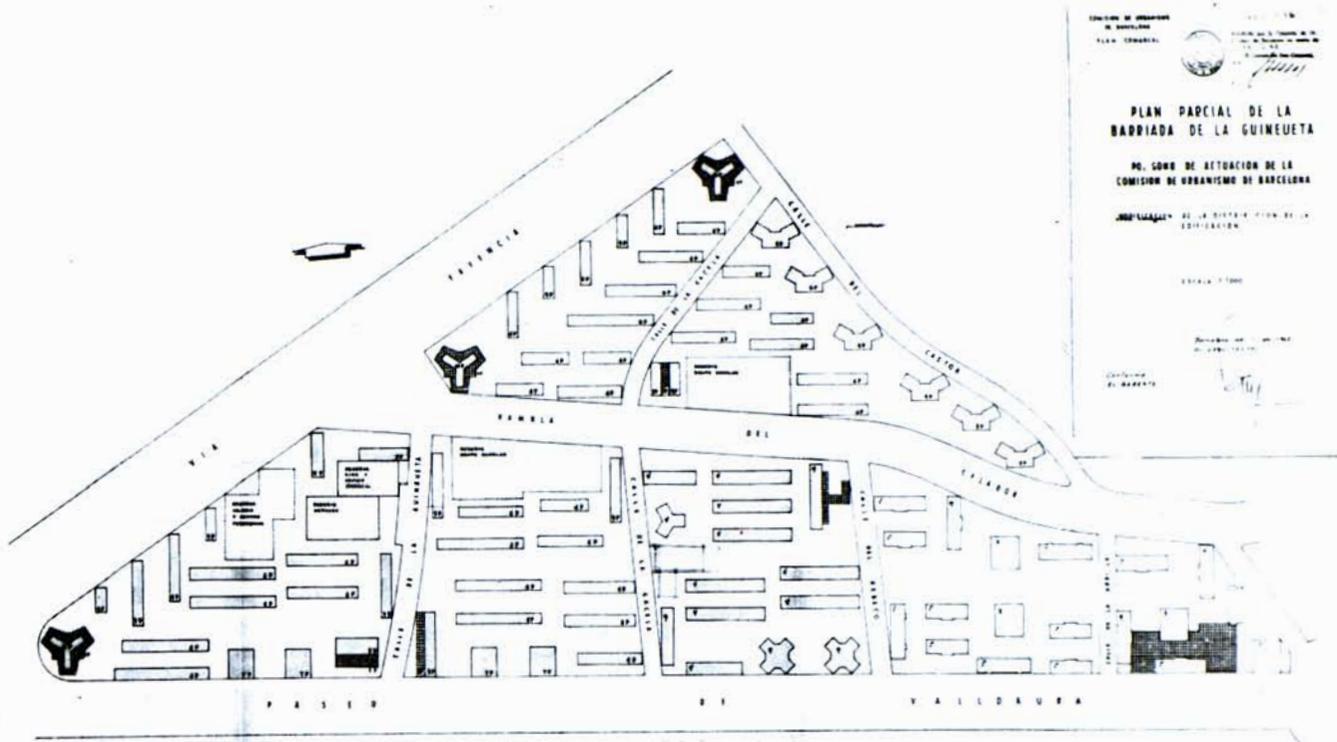
Forma de gestión y forma urbana

Frente a la gestión unitaria —compra de suelo, proyecto, urbanización y edificación en una sola mano— característica de la mayoría de "polígonos" de viviendas, la actuación de la Comisión de Urbanismo en el sector de Levante se esforzó en coordinar las operaciones de planeamiento urbanístico y urbanización de los espacios públicos, concediendo en cambio a la edificación un alto

Sant Martí, el más importante del sector de Levante y al que se está haciendo referencia, quedó subdividido en tres fases. Puede observarse como los adjudicatarios de solares en la primera fase son fundamentalmente entidades de carácter público (Diputación Provincial, Patronato Sto. Angel de la Guarda, Ayuntamiento, Comisión de Urbanismo, etc.) o semipúblico (Caja de Jubilaciones y Subsidio Textil, Cooperativas, FECSA, etc.), mientras que en la tercera fase dominan los adjudicatarios privados (Inmobiliarias, Constructoras, etc.). El sistema permitió a la Comisión de Urbanismo recuperar rápidamente los capitales invertidos en la compra de suelo y en la urbanización —que procedían de la subvención estatal anual y de las aportaciones, más escasas, de los Ayuntamientos de la Comarca—, ingresando en concepto de venta de solares cantidades muy importantes entre los años 1959 y 1967, lo que le permitió incluso promover obras a fondo perdido, como sucedió con la construcción del Paseo Marítimo de Barcelona. Véanse al respecto las "Memorias" citadas en la nota (5).

(19) La primera fase del polígono de Sant Martí (3.100 viviendas) alcanzó una densidad bruta de 202 viv/Ha. y la segunda fase (2.664 viviendas), de 185 viv/Ha., índices que superan la media de los polígonos de viviendas, que se sitúa en torno a las 140 viv/Ha.

Tres polígonos promovidos por la Comisión de Urbanismo de la Guineueta, 1963.



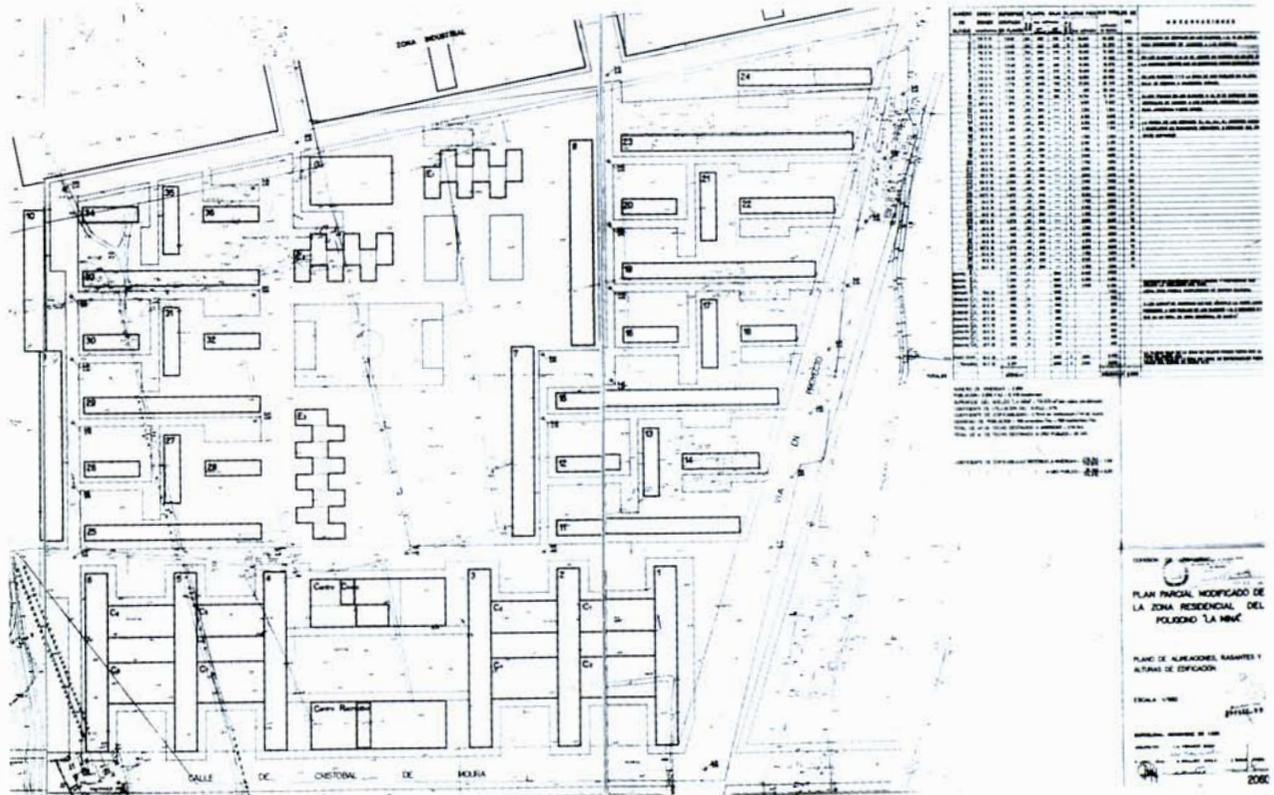
grado de libertad. La gestión pública y unitaria de la urbanización, junto con la dispersión, heterogeneidad y fraccionamiento de la edificación es, en realidad, una forma de actuación que contaba ya con cierta tradición en Barcelona: la experiencia de la Comisión de Ensanche (20), en la apertura y urbanización de las vías proyectadas por Cerdá es, en este sentido relevante. En la misma línea, la Comisión de Urbanismo, dando prioridad a las

obras de urbanización sobre las de edificación y asegurando la simultaneidad de ambas, debió seguramente mucho a aquella experiencia anterior, cuyo recuerdo estaba presente incluso en la permanencia de los trazados viarios.

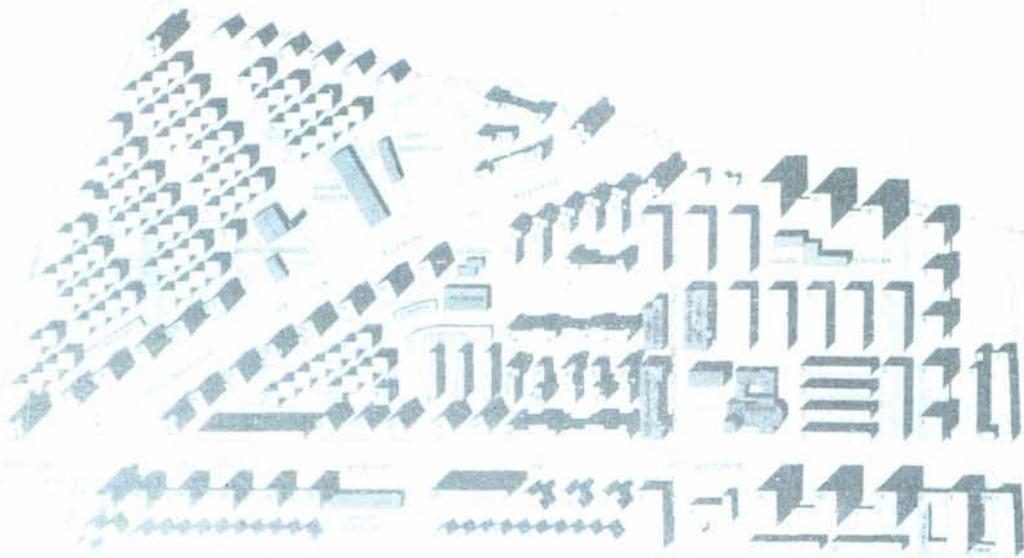
Asimismo, la relativa dependencia de la edificación de las obras de urbanización, a que obligaba la necesidad de urbanización previa de los solares a subastar, pero sobre todo el número y la variedad de adjudicatarios, supuso una imagen final menos rígida y más urbana, diversa dentro de la unidad que imponía el trazado general.

(20) Que gestionó la apertura y urbanización de los trazados del Plan Cerdá, resolviendo asimismo los problemas de parcelación y reparcelación.

Polígono de la Mina, 1970.



Polígono de
Sant Roc
(Badalona),
1962.



La gestión individual de la edificación —aunque las unidades de proyecto no se redujeran normalmente a un único bloque o a una sola parcela— ayudó sin duda a flexibilizar y diversificar el polígono.

Ello pone en evidencia la mediocridad de los proyectos de ordenación que, en condiciones de partida muy favorables, erraron aspectos fundamentales en la definición de los trazados viarios, en la disposición de la edificación, en el dimensionado de los espacios, en la localización de los equipamientos, etc. (21). Si comparamos el polígono Sant Martí con otras actuaciones posteriores de la Comisión de Urbanismo —en los que la insuficiencia de los proyectos es una constante— es fácil sin embargo observar cómo los resultados se empobrecen a medida que las obras de urbanización —en los que la Comisión puso igual empeño— se hacen más autónomas y a medida que la adjudicación a grandes promotores —públicos o privados— concentra la construcción de las edificaciones. Es el caso de los polígonos de Guineueta (1963) o San Roque (1962), en los que a la discutible concepción general se suma una fuerte desvinculación entre urbanización y edificación, y en los que ésta última se adjudicó únicamente a dos o tres grandes constructores (la Obra Sindical del Hogar entre ellos).

Los polígonos hoy: rehabilitación, reforma e integración

La necesidad de asumir la realidad de los polígonos de viviendas construidos hace veinte años en las ciudades de hoy, como piezas urbanas consolidadas, pero rehabilitables —sólo en algunos pocos casos estaría justificada la demolición—, es la premisa de la que parte la actual discusión sobre

(21) Los proyectos para la primera y segunda fase del polígono de Sant Martí, por ejemplo, no mantuvieron la continuidad de algunas de las calles del Plan Cerdá y, en su lugar, establecieron trazados bastantes arbitrarios, basado en la idea de la autonomía interna (unidad vecinal) de las supermanzanas 3×3 (9 manzanas de Cerdá) en que podía dividirse el sector. Pero la idea, que en sí misma podía tener validez, se concretó en soluciones en las que la lectura de los espacios urbanos resultantes se hace difícil, así como extraña la relación de las nuevas calles con la edificación propuesta.

el contenido de las intervenciones de reforma y mejora (22).

Cabe señalar que el propio crecimiento de las ciudades y áreas metropolitanas, al modificar las condiciones de los primitivos emplazamientos, mejorar los accesos y la urbanización del entorno, traer el transporte público y elevar el índice de equipamientos y servicios públicos, ha supuesto por sí solo un cambio cualitativo muy importante del contexto urbano en el que los polígonos de viviendas habían sido construidos. Por tanto, la propia presión de este contexto actúa ya en un sentido favorable a la soldadura, al cosido de las distintas partes y elementos de la ciudad. Pero, por otro lado, es la propia situación de la mayoría de polígonos de viviendas en tanto que piezas inacabadas, deficitarias de urbanización local, dotaciones y jardines, faltos de elementos de referencia, monumentos y mobiliario urbano, carentes de servicios, infraestructura y transporte, lo que ha obligado a las actuales operaciones de re-urbanización y re-equipamiento. La presión de los vecinos y sus asociaciones representativas ha sido, en este sentido, determinante en los últimos años. La posibilidad de contar con un interlocutor único —que en los polígonos de promoción pública es, además, una entidad oficial— ha facilitado enormemente la concreción de las reivindicaciones y su traducción en proyectos de reparación y mejora. Proyectos —y realizaciones— que, sin embargo, raramente se han planteado nada más allá de la eliminación de los deterioros o la cubrición de los déficits.

Porque la validez de estas intervenciones deberá medirse en todo caso, por el grado de comprensión, de entendimiento de la especificidad de la forma urbana “polígono de viviendas” que integren, por la correcta interpretación que hagan de sus mecanismos de funcionamiento y de sus constantes formales —claramente diferenciadas de los que caracterizan a la ciudad más tradicional—, por la actualización que representen de la propia idea de polígono. No únicamente reparar o mejorar, sino entender y transformar: integrar.

(22) Véanse las conclusiones de las “Jornadas de Rehabilitación de Viviendas” a que se ha aludido en la nota (4).

La dudosa operación de rehabilitación de las casas baratas de 1929, recientemente emprendida por el Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona, supone reparar y ampliar las viviendas existentes, conservando el trazado general del polígono.



La re-urbanización del polígono de Sant Roc (Badalona), de la Obra Sindical del Hogar, se ha llevado a término con un coste elevadísimo e interés estrictamente limitado a la mejora de la urbanización.

