



NOTAS DE LECTURA



O. P. TRAFICO EN LA CIUDAD
 Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Baleares, Navarra y Demarcación Centro
 Número 12

La revista *O. P.*, que nació ligada al Colegio de Ingenieros de Cataluña, en 1988 y a partir del número 7, se ha transformado sin duda en la publicación más importante en el ámbito de las Obras Públicas en nuestro país, aunando las iniciativas y los esfuerzos de seis Colegios de diferentes regiones.

El intento fundamental que se plantea en esta nueva etapa es la de sintetizar técnica y sensibilidad, razón e intuición, buscando la calidad de las obras «no singulares». En palabras de Ramiro Aurin, Director de la publicación, se asume que en España, tras la Guerra Civil, la ingeniería ha sido, salvo en ilustres excepciones, hosca. En el actual intento de cambio se busca ante todo la «unión entre arte y ciencia de la construcción».

La calidad gráfica y de contenido de esta publicación queda reflejada en estos tres últimos años en los que a través de distintos números monográficos se van repasando los problemas fundamentales ligados a la ingeniería en nuestro país: «Diseño en Ingeniería Civil» (núm. 7/8), «Puentes» (núm. 19/20), «El Litoral» (núm. 17/18), «Impacto Ambiental» (núm. 11/15/16), «España y el agua» (núm. 13/14) y un excelente número dedicado al «Tráfico en la Ciudad» (núm. 12), cuyo índice reproducimos aquí:

- Carreteras y tráfico en el año 2000.
- Todo lo que usted sabe sobre el tráfico y nunca se atrevió a contar.
- El consenso de la congestión.
- Ruido de tráfico.
- Tráfico y transporte público en ciudades de tamaño intermedio.
- Nuevas dinámicas urbanas y elección de las infraestructuras de transportes.
- Mutación de la ciudad, mutación del transporte urbano.
- Transportes guiados urbanos e innovación tecnológica:
- La investigación de nuevas soluciones.
- Plan de Metros de Barcelona.
- El transporte colectivo de superficie en el Area Metropolitana de Barcelona.
- Urbanismo subterráneo y calidad de vida.
- La Avenida de la Ilustración.

C. G.



LES TRANSPORTS URBAINS EN QUESTION: Usages-Decision-Territoires
 Christian Lefevre - Jean-Marc Offner
 Ed. CELSE, París, 1992

Veinte años después de su rehabilitación, el transporte colectivo urbano vuelve a entrar de nuevo en crisis: nuevos argumentos, nuevas doctrinas, nuevos usuarios y distintas formas de financiación. La transformación de las formas de vida y la urbanización creciente de las periferias hacen que el automóvil se convierta en el auténtico monopolizador del espacio obligando a los cargos públicos a dedicarle cada vez mayor atención.

Del Megabús al Metro automático, los medios técnicos se ofrecen hoy como solución sin conseguir conferir al transporte público una auténtica imagen de modernidad. Frente a ello aparece la necesidad creciente de definir el papel del transporte en los proyectos y planes de política local. ¿Cuál es la función económica y social que ha de asignarse a la movilidad?

Basándose en la historia de las políticas de transporte urbano en Francia y sobre la evolución actual del sector, este libro intenta realizar una reflexión crítica de la gestión pública de los servicios colectivos. Reflexión todavía sin analizar en el caso de nuestro país y que, sin embargo, puede servir de orientación a todos aquellos que se interesan por la planificación del transporte público en las ciudades españolas.

C. G.



REVISTA DE ARQUITECTURA
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad de Chile
Núm. 2, septiembre 1991

Hace ahora dos años, se publicaba el número 0 de esta revista coincidiendo con la celebración del 140 aniversario de la creación de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, que anteriormente dependía de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas.

En 1944 la Escuela se transformó en Facultad, siendo su primer Director el ingeniero francés Claude François Brunet, que dejaría paso años más tarde a un nuevo Director francés, el arquitecto Lucien Ambroise Henault.

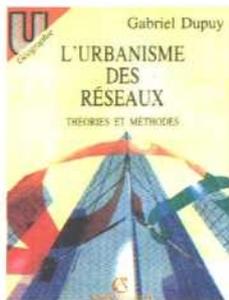
La Facultad de Arquitectura y Urbanismo se compone actualmente de cinco Departamentos: Historia y Teoría de la Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Ciencias de la tierra y Geografía. Tres institutos: Restauración, Vivienda, Estudios de la Isla de Pascua y un Centro de Proyectos externos. La *Revista de Arquitectura* refleja, por tanto, el conjunto de la actividad y la reflexión que tras siglo y medio de experiencia docente posee esta Facultad.

La Geografía, que desde hace cien años se integra como enseñanza de rango universitario en Chile, es sin duda uno de los rasgos más característicos de la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo en un país tan extenso como periférico por la peculiar estructura de su territorio.

En este número 2 que ahora comentamos, dedicado a la Arquitectura Latinoamericana (además de su excelente presentación y cuidado diseño), quisiéramos resaltar el trabajo de Roberto Dávila Carson «Hacia una arquitectura propia» y el extenso artículo de Manuel Cuadra «La arquitectura y el proceso de constitución nacional. Los siglos XIX y XX en Chile, Ecuador, Bolivia y Perú», en el que se exponen las bases históricas que desvelan el proceso arquitectónico nacional de este conjunto de países. Este artículo se acompaña de una valiosísima antología de textos originales que nos permiten comprender algunos de los planteamientos expuestos desde las propias fuentes.

Son muy escasas las informaciones que en Europa tenemos para conocer la situación actual de la arquitectura y el urbanismo en Latinoamérica. Sin duda publicaciones como ésta ayudarán a comprender mejor el desarrollo técnico, las realizaciones y los problemas de la docencia en países como Chile, tan lejos y tan cercanos a la vez para nosotros.

C. G.



L'URBANISME DES RESEAUX.
THEORIES ET METHODES
Gabriel Dupuy
Ed. Armand Colin, París, 1991, 198 pp.

La propuesta de Gabriel Dupuy parece situarse en un llamamiento a dejar de pensar la ciudad a partir del poder económico o político para repensarla a partir de su realidad:

- circuitos tecnológicos y económicos, y
- calidad de vida del usuario.

Pareciera que el urbanismo de la forma y de la segregación, producto de la implantación del *zoning*, debe dejar paso a la búsqueda de nuevas herramientas de análisis, que se deben encontrar al mirar la nueva ciudad producto de los avances tecnológicos. Son estos avances tecnológicos los que hacen que el análisis de la ciudad sea más aprehensible a partir de una búsqueda sistemática. Es imposible continuar con un análisis parcelado cuando la realidad está funcionando en torno a redes: circuitos económicos, sociales, de comunicación, etcétera.

Así como la planificación económica ha dado un giro en su estrategia, el urbanismo debe también tener la flexibilidad de pasar de una estrategia a otra.

En sus inicios, el urbanismo surge como una ciencia de sistemas: el Plan Cerdá es la primera propuesta en este sentido. El urbanismo fue pensado sistemáticamente por sus precursores, luego el desarrollo económico le exigió una herramienta de control social del nuevo fenómeno que se desarrollaba en la ciudad, la industrialización... el urbanismo olvidó sus orígenes y se transformó en un instrumento de control del espacio, para el poder político y económico y es entonces cuando aparece el *zoning* en Estados Unidos, que es perfeccionado en Alemania y que se reparte a través del mundo para el control del fenómeno de la industrialización en la ciudad. Esta herramienta que hasta los años cincuenta pudo controlar el fenómeno urbano se ha ido haciendo ineficiente por la complejidad que han adquirido las relaciones ciudadanas (de la ciudad) con las nuevas tecnologías.

La necesidad de que el urbanismo analice el fenómeno urbano a partir de las redes parece evidente: el fenómeno urbano ya no es puntual, la división del territorio está demostrando que sólo sistemáticamente es posible entender tanto lo que ocurra a nivel local como regional.

Hay que dar la posibilidad de relación de los distintos niveles para lograr una planificación a la orden del día.

La importancia del sistema del transporte de agua tiene que ver con la densificación de los centros urbanos que en las ciudades del tercer mundo aparece como fundamental para hacer frente a las ciudades que devoran terrenos agrícolas de primera calidad, además de ser un medio de control de epidemias como el cólera que aparece de nuevo en América Latina.

La rentabilización de los sistemas de infraestructura primaria es otra de las variables a tener en cuenta en los países en vías de desarrollo.

Nos parece una gran aportación que hace Dupuy con su libro *L'Urbanisme des Réseaux*. Los medios de transporte no sólo de personas y de bienes, sino también de energía, agua, sonidos e imágenes, deben constituirse en una de las herramientas que emplee el urbanismo para hacer frente al análisis del fenómeno urbano hacia el año 2000.

M. P.



LA CATTURA DELL'INFINITO
Leonardo Benevolo
Laterza Editori Bari, 1991, 137 pp.

En este pequeño y cuidado texto, repleto de gráficos, cuadros y fotografías, Benevolo, tomando las ideas sugeridas por la lectura del trabajo de A. Koiré, «Du monde clos à l'univers infini», nos guía a través de la evolución de la ciencia hasta el nacimiento de la geometría proyectiva.

Partiendo del «conocimiento de la naturaleza de las estructuras» planteado en el Renacimiento, siguiendo las primeras leyes de la perspectiva de Brunelleschi, y los avances de Piero de la Francesca, Durero, Leone B. Alberti, Apollonius y Kepler... hasta llegar a enlazar con los grandes descubrimientos geográficos.

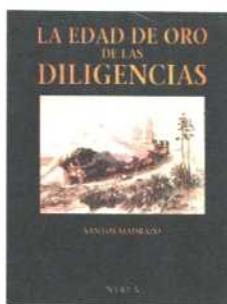
Desde el final del siglo XVI hasta finales del XVIII, cambia la idea del mundo, y cambia el sentido de la palabra «infinito»: el concepto metafísico o religioso de límite del mundo, se transforma en una parte del propio mundo, explorable por la investigación científica y virtualmente practicable.

La perspectiva renacentista es un método para representar, controlar y eventualmente modificar el espacio físico. El espacio de la perspectiva representado por los artistas del siglo XIV, preanunciaba el espacio geográfico recorrido por los exploradores en el siglo XV, y el espacio cósmico calculado por los científicos en el siglo XVI.

El mundo artístico y el mundo científico, que se separan en los primeros decenios del seiscientos, formaban anteriormente un único mundo. La perspectiva sirve para unificar, en una trama de referencias geométricas objetivas, los distintos sistemas de representación y de control del ambiente físico, utilizando los tratados de óptica de la segunda mitad del siglo XIII, pero generalizándolos y haciéndolos aplicables a experiencias concretas.

Veinticuatro dibujos del propio autor sobre ciudades como Milán, Versalles, París, Washington, Brasilia... apoyan y confirman el planteamiento del texto, descubriéndonos una nueva manera de leer la ciudad a través de su «forma territorial».

C. G.



LA EDAD DE ORO DE LAS DILIGENCIAS: Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril
Santos Madrazo Madrazo
Editorial NEREA, Madrid, 1991, 274 pp.

A través de los cinco capítulos en que se estructura el texto, el autor consigue aunar en un único discurso las transformaciones demográficas, técnicas económicas y políticas que tienen lugar en España entre 1750 y 1850; los cambios en la oferta y la demanda de transporte, la evolución técnica de las infraestructuras y los medios de transporte y el cambio de mentalidad de los viajeros y de la sociedad en su conjunto con respecto a los desplazamientos y a la propia concepción del viaje.

El papel desempeñado por Madrid como generador y polo de la red de caminos en la continua obsesión de «abastecer a la Corte» sirve de centro argumental para todo el texto.

Entre 1750 y 1850, la población en general y los efectivos demográficos de las ciudades aumentaron de forma significativa dando lugar a un aumento de la demanda de transporte de pasajeros. Pero, a mediados del siglo XVIII, el país se encontraba con una infraestructura viaria que apenas había variado desde los últimos quince siglos. Por tanto, las reformas intentadas a partir de 1750 para mejorar el trazado y la naturaleza de los caminos, o para transformar el sistema de abastos o la libertad de comercio, más que cambiar las cosas, sirvieron para poner de manifiesto las contradicciones del sistema. Sin introducir cambios en la producción, en las relaciones sociales ni en las estructuras de poder, las pretensiones de alentar el mercado interior se quedaron en puros deseos.

En este contexto el autor inserta el análisis del servicio de diligencias, auténtica revolución en las formas de desplazarse a partir de mediados del siglo XVIII. Distinguiendo de forma tajante la Red Viaria del Tráfico (es decir, la oferta y el consumo). El aumento de las rentas de un número cada vez mayor de personas hizo crecer la demanda de transporte y de las distancias cubiertas, lo que, a su vez, generará la multiplicación y la diversificación de transporte. De la misma forma, la ganancia de tiempo en los recorridos a partir de 1850, con respecto al siglo anterior, está ligada a una serie de logros concretos: las mejoras introducidas en la primitiva red viaria, la sustitución de vados y barcas por puentes, la multi-

plicación del número de caballerías apostadas en los relevos, la evolución de carruajes y atalayas, las facilidades para viajar por la noche y la competencia entre las propias empresas de viajeros.

Sin perder en ningún momento la línea fundamental de su argumentación, Santos Madrazo aborda la descripción de los elementos y detalles que condicionan los viajes en esos momentos: Velocidad, Precios, Productividad... y entra de lleno en aspectos fundamentales ligados al transporte: Banderismo, Infraestructura de alojamientos y paradas, Servicio de Postas, etc. Se cierra el libro planteando con rotundidad la idea que ha ido tomando forma a lo largo de todo el texto: el impacto de la irrupción del ferrocarril en el sistema de transportes a partir de mediados del siglo XIX. Con demasiada ligereza suele afirmarse que el ferrocarril arruinó el servicio de las diligencias. No creo que el asunto esté así bien planteado. Lo que ocurrió fue que las líneas ferroviarias recogieron un tráfico, generado en el proceso de transformación que tuvo lugar durante el siglo anterior a la aparición del tren. Y en este proceso, se pasó de la España de las mulas a «la España de los carros, y del viaje a lomo al desplazamiento regular en diligencia».

La cuidadísima edición de este texto se completa con más de un centenar de láminas y mapas, así como una extensa bibliografía.

C. G.



Riada. Estudios sobre Aranjuez, número 3
Cartografía histórica de Aranjuez. Cinco siglos de ordenación del territorio

Doce Calles, en colaboración con la Comunidad de Madrid, Aranjuez, 1992

En los últimos años se ha venido editando un importante número de estudios locales sobre distintas ciudades españolas que, de forma evidente, han enriquecido nuestros conocimientos de historia urbana: en este sentido y ahora desde una revista local (*Riada. Estudios sobre Aranjuez*) en su número 3 se publica —en una exquisita edición— una cartografía histórica de Aranjuez (cinco siglos de ordenación del territorio) donde se reproducen a gran tamaño doce importantes planos históricos del Real Sitio y junto a ellos se editan, en cuadernillo adjunto, un estudio de Javier M. Atienza (*Del Real Sitio a Villa. Evolución urbana del Aranjuez contemporáneo*) junto a un análisis pormenorizado —realizado por José Luis Sancho— de los planos señalados.

Dar noticia de la publicación de una cartografía puede ser pretexto para reflexionar sobre el papel que Aranjuez desempeñó como «laboratorio» donde se esbozaron y reflejaron las muchas de las experiencias urbanas concebidas de 1500 a nuestros días, por lo que la publicación de los dos trabajos citados (el de Atienza y el de Sancho) va más allá del mero soporte cultural y tiene, entiendo, tanto valor como puedan tener los planos. Si en un primer momento Felipe II prohibía —por ser Real Sitio— que allí se asentaran vecinos, en siglos posteriores —en el XVII y, sobre todo, en el XVIII— los análisis y propuestas de embellecimiento como de nueva definición del entorno inmediato a la Corte posibilitaron la construcción de una población donde la racionalidad en la vivienda se planteó de forma paralela a un programa de necesidades. El cambio en el programa —y, como consecuencia, las transformaciones urbanas— permite que Aranjuez se convierta en un excepcional testimonio de cómo evolucionó la trama urbana como consecuencia de tensiones externas.

... El viajero que llega a Aranjuez, y se asombra de sus arboledas... tal vez no sepa que hace trescientos años no existía aquí más que una inmensa finca en torno a un Palacio...; que hace dos siglos crecía una festiva población de cortesanos...; que hace cien años medraba un municipio orgulloso de su ferrocarril y de su industrias. Desde estos supuestos y analizando la transformación de la ciudad en los últimos trescientos años, interesa apuntar cómo los factores externos determinaron en cada momento la imagen

de la ciudad: de un Aranjuez entendido desde la referencia a la teatralidad barroca, donde las falúas de Farinelli marcan un ambiente de Corte que pretende repetir la gradiosidad espacial de Versalles, el mismo espacio se transformará al poco —en sólo treinta años— no sólo en un lugar que busca, por sus jardines, ser referencia de un país de ilusión, donde los siglos y los continentes se confunden al coincidir ahora referencias chinescas, a obeliscos y pirámides egipcias o templos griegos, sino que el cambio de imagen se produce incluso en la propia población al cambiar su ambiente; así, quien consulte los dibujos que Domingo Aguirre da para la Plaza Mayor verá cómo la escenografía barroca ha dado paso al exotismo de los animales africanos, donde el ideal de la nueva cultura se sintetiza en elementos de arquitectura pertenecientes más al espacio que Goya dibujara en su Pirámide que al mundo de la cultura barroca existente treinta años antes.

Pero no es sólo el cambio de imagen, la escenografía de la Corte, lo que se modifica en Aranjuez: la voluntad por establecer nuevos servicios, edificaciones para servidores del Palacio o dependencias anexas al mismo, hacen que la trama se modifique, que los ejes direccionales cambien, que los programas de necesidades se alteren... Desde la cartografía puede apreciarse cómo Aranjuez cambió su imagen tanto al organizarse el Real Bosque como al darse nuevo sentido a su Vega; cómo se modificó al incrementarse su población, cómo las obras hidráulicas llevadas a cabo para mantener el jardín repercutieron en desarrollo de la ciudad, de la misma forma que se aprecia con la aparición del ferrocarril. Basándose en la amplia bibliografía existente, tanto José Luis Sancho como Javier M. Atienza sintetizan en este trabajo una larga reflexión que arranca del texto de Alvarez de Quindós y que en los últimos años tuvo continuidad primero en la publicación realizada por el Instituto de Administración Local, en los años cincuenta, dentro de la colección sobre ciudades con menos de 20.000 habitantes y que, en la década de los setenta, se continuó en la Memoria que publicara COPLACO con motivo de la revisión y adaptación del Plan General de Ordenación de Aranjuez, estudios que se complementaron más recientemente con motivo del Congreso sobre El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortésano del siglo XVIII que se celebró hace apenas cinco años.

C. S.



CARRETERAS URBANAS. Recomendaciones para su planeamiento y proyecto

Dirección General de Carreteras. MOPT

Ed. MOPT, 1992, 265 pp.

La difícil relación urbana de la carretera con la ciudad y todas sus implicaciones conflictivas (público-privado, peatones-vehículos, medio ambiente-polución, ruido, seguridad, etc.) han sido largamente analizadas en diferentes países, llegándose a establecer normas y reglamentos muy estrictos sobre su trazado y diseño.

Del estudio de este material y de la reflexión sobre situaciones concretas en nuestro país, surgen ahora las Recomendaciones presentadas por la Dirección General de Carreteras que se recogen en este libro.

El objeto de estas recomendaciones, se advierte en la Introducción, no es el de constituir un manual exhaustivo para el planeamiento y proyecto de carreteras urbanas. Ya que sobre ello existen numerosos textos de los que da cuenta la propia bibliografía que acompaña al libro. El objetivo que se persigue es el de aportar criterios, enfoques de problemas, metodologías o datos básicos que ayuden al proyectista a reflexionar sobre el caso particular en que está trabajando.

Las recomendaciones se subdividen en las siguientes partes, cuya lectura puede realizarse por separado:

Parte A: Dedicada a sentar las coordenadas de los estudios de planeamiento de carreteras, objetivos, análisis de tráfico y del medio urbano en que se inserta.

Parte B: Donde se indica de manera sintética el proceso de estudio y proyecto de carretera urbana.

Parte C: En la que se desarrollan algunos elementos parciales del proyecto de una carretera.

Parte D: En la que se realizan algunas recomendaciones generales para el proyecto de los dos tipos básicos de carretera urbana; las vías de circulación continua (autopistas, autovías y vías rápidas) y las vías que admiten intersecciones (vías arteriales).

La lectura de este libro, de cuidadísima edición y diseño, resulta muy agradable, tanto por la claridad de los resúmenes como por la profusión de imágenes de apoyo al texto. Esperemos que ésta no sea una excepción y que los documentos y estudios de instituciones oficiales, relacionados con el tráfico y las infraestructuras dejen de ser densos, pesados y presentados como informes poco aptos para una lectura no estrictamente técnica.

C. G.



EL PROBLEMA URBANÍSTICO EN BILBAO, 1923

Introducción, Nieves Basurto, Eduardo Leira y Damián Quero

Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia

Ricardo Bastida

Bilbao, 1992

Si hace apenas dos años el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya editaba la *Memoria descriptiva del proyecto de Reforma Viaria Parcial del interior de Bilbao*, de M. Mañas y S. Zuazo, fechada en 1922, valorándolo como importante texto para comprender la historia reciente de la Villa, ahora el mismo Colegio ha publicado la conferencia que Ricardo Bastida pronunció, en 1923, sobre «El problema urbanístico de Bilbao». La reedición de estos dos textos va unida a otra iniciativa del Colegio de Arquitectos con la edición de una cartografía de la ciudad (Bilbao, 1807-1943) en la que se reproducían las principales propuestas para Bilbao: gracias entonces a estos tres documentos nos es fácil conocer tanto la idea que Batista y Guimón esbozaron, en 1904, en su proyecto de ampliación al Ensanche, el que Federico Ugalde realiza en el mismo año, la propuesta también para el Ensanche de Raimundo Venaza de 1908, o la expansión de Bilbao que Otto Bünz y Fernando García Mercadal presentaron en 1926, aplicando las directrices esbozadas por el Primer Congreso Nacional de Urbanismo.

La reedición de la conferencia que Bastida pronunció, en 1923, se complementa ahora con dos textos; una introducción de Nieves Basurto a la figura de Bastida, en la que detalla el papel jugado por éste entre 1905 y 1923 como arquitecto municipal y un texto de Eduardo Leira y Damián Quero sobre el «Ante-proyecto General» de Galdácano hasta Labra. Basurto centra su trabajo en la polémica existente en aquellos años sobre el lenguaje formal y da noticias de la actividad de Bastida como autor de edificios municipales (depósitos de agua, escuelas, viviendas...), pero no entra a analizar el sentido, trascendencia o repercusiones que tuvo, en 1923, su crítica al problema urbanístico de Bilbao: hubiese sido interesante enlazar tanto sus críticas al Ensanche bilbaíno como su propuesta de un plan comarcal con las opiniones esbozadas en aquellos momentos por los urbanistas alemanes e ingleses, estudiando que significaba la definición del tráfico como solución al proble-

ma de la vivienda y entendiendo cómo la nueva asignación de usos (la propuesta de zonificación que formula) coincide en síntesis con los supuestos de una reflexión teórica reflejada tanto en revistas como *Der Stadtebau* como en las publicaciones inglesas propiciadas por Abercrombie; o, lo que es lo mismo, hubiese sido interesante tomar la conferencia de Bastida como pretexto para explicar si la tantas veces citada influencia inglesa (las referencias formales de Smith) entre los arquitectos bilbaínos se reflejó en una forma moderna de comprender la ciudad y su entorno, de definir no sólo la idea de Algorta o Neguri desde la referencia a la ciudad jardín, sino también los núcleos industriales de la otra orilla desde la idea de un plan comarcal.

Bastida centraba su crítica al Ensanche al entender que la aplicación de una trama ortogonal arbitraria poco podía ayudar al futuro desarrollo de la ciudad, a la vista —sobre todo— de los desequilibrios económicos existentes en la región. Asumiendo las objeciones que Site plantea contra un urbanismo formulado por ingenieros —entendiendo que éstos se limitaban a aplicar mecánicamente una retícula ortogonal— señalaba, de manera alternativa, cómo el futuro de Bilbao debía entenderse desde la idea de un Plan de Extensión, Plan Comarcal (*Plano de enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes*) para lo cual proponía un doble sistema de circulación que, desde Galdácano, recorriera las márgenes del río llegando hasta Santurce y Las Arenas. Al señalar cómo la integración de los barrios extremos dentro de la circulación general debía realizarse desde un plan de enlace, para Bastida las modificaciones del trazado, las comunicaciones entre las dos márgenes mediante túneles o puentes, los accesos y salidas de la ciudad, las líneas de tráfico, los proyectados barrios obreros (barrios satélites o barriadas jardín), los parques naturales, la definición de zonas industriales... sólo tenían sentido valorados y estudiados desde un plan de conjunto que buscase definir un entorno inmediato de orden comarcal capaz de sustituir a la solución urbana dada por Alzola en su diseño de Ensanche.

La propuesta de Bastida de 1923 determinó las propuestas formuladas durante casi veinte años e incluso en 1943 —tras la Guerra Civil— el Plan del Gran Bilbao que fue aprobado a instancias de Bigador partía de la idea de Bastida al señalar la necesidad que el propio Alcalde de Bilbao debía ser motor de la empresa urbanística, proponiéndose incluso que pudiese simultanear la doble función de Alcalde de Bilbao y la de Presidente Ejecutivo de la Comarca. La propuesta de Bastida fue importante precisamente porque iba más allá de la mera discusión sobre actuaciones puntuales municipales (por ello entiendo que el enfoque dado por Basurto es en exceso formal y su trabajo nada tiene que ver con la *Conferencia* de 1923) y estableció las bases de su debate que afectaría a la política de construcción de ciudades jardín, a la construcción de casas baratas y a la definición de un sistema de accesos (túneles) y transportes.

Consecuencia quizá de la idea formulada por Bastida para Plan Comarcal de Bilbao, en 1989 el equipo formado por Eduardo Leira, Damián Quero, Luis Felipe Alonso-TeXidor y Daniel Zarza realizaron para el Gobierno Vasco un *Ante-proyecto General* de Galdácano hasta Labra en el que profundizaban en el concepto de un *Bilbao, Territorio Metropolitano*. Leira y Quero parten, en su estudio, de un interesante interrogante: si todavía hoy la comarca de Bilbao debe o no debe ser una gran ciudad. Analizando el eje del valle del Nervión (la Ría) como sistema fundamental, eje urbano de la aglomeración y nervio metropolitano, definen su capacidad para articular los espacios (los usos actuales) y su posibilidad para actuar sobre el resto del territorio. La publicación entonces de una conferencia de 1923 se convierte, de esta forma, en pretexto para la reflexión sobre un problema urbanístico a gran escala: y la voluntad por entender cómo la historia fue capaz de definir un debate todavía no concluido es el pretexto sobre el cual un equipo de urbanistas esboza una importante reflexión.

C. S.