



CIUDAD Y TERRITORIO

revista de
Ciencia Urbana

1/76



sumario

Edita:
**Instituto de Estudios de
Administración Local**

Director:
Fernando de Terán

Redacción:
**Centro de Estudios
Urbanos**

Secretario de Redacción:
Carlos Conde Duque

Redactor:
Luis Moya González

Diagramación:
Olegario Torralba

Dirección, Redacción,
Administración
y Publicidad:
**Joaquín García Morato, 7
Madrid - 10**

Imprime OMNIA, I. G.
Mantuano, 27. Madrid
Depósito legal: M.—10422-1970

La correspondencia debe
dirigirse al Secretario de
Redacción.

Los artículos firmados ex-
presan la opinión de sus
autores y no representan
forzosamente el punto de
vista de la Redacción de
la Revista o del Centro de
Estudios Urbanos.

Madrid - N.º 1/76
Enero - Marzo

Portada:
**Plan General de Ordenación
Urbana de Murcia**

Suscripciones:
700 pesetas (4 números)

Números sueltos:
Sencillos: 200 pesetas
Dobles: 400 pesetas

Suscripciones para estudiantes:
500 pesetas

Editorial	4
Contenido del número	6



Problemática General	
POLITICAS DE VIVIENDA VERSUS URBANIZACION MARGINAL	9
Por Juan Busquets Grau	



Planeamiento	
ANTE EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MURCIA	29
Por Manuel Ribas i Piera	



Información Temática	
HISTORIA DE UN PROCESO DE URBANIZACION: CUBA	63
Por Carmen Gavira	
PROYECTOS DE REFORMA URBANA EN VALENCIA PLANES DE EN- SANCHE	73
Por María Jesús Teixidor	
POLITICA DE RENOVACION URBANA EN AUSTRIA	83
Por Diego Vega Fernández	
PROCESO DE SUBURBIALIZACION EN LA COMARCA DE BARCELONA.	97
Por Luis Carreño Piera	



Información Jurídica	
NOTAS COMPLEMENTARIAS SOBRE LOS ESTUDIOS DE DETALLE	109
Por Luis Enríquez de Salamanca	



Crónica	
MESES: OCTUBRE, NOVIEMBRE Y DICIEMBRE 1975	111



Bibliografía	
BIBLIOGRAFIA SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL AGUA	114
Por Enrique Orduña Rebollo	
DESARROLLO REGIONAL Y TRANSPORTE COLECTIVO	119
Por Julián Colina	

Editorial

ciudad y territorio

"La gran ciudad termina, hablando de urbanización, allí donde acaba la calle o el parque suburbanos: más allá, muy lejos, sobre el paisaje, la ciudad ejerce una influencia, que debe regularse, en bien del futuro desarrollo de la urbe y también en beneficio del paisaje, de la agricultura, de las industrias rurales y de todas las actividades que en el campo que rodea la ciudad tienen su asiento."

Quizá sean estas palabras de Nicolás Rubiró, en el Congreso Nacional de Urbanismo celebrando en Madrid en 1926, las que recojan por primera vez en España, en sentido moderno, superador de la "urbanización-ruralización" tan querida de Cerdá y de Soria, las preocupaciones por ese "más allá" urbanístico que él mismo llamó "urbanización territorial", en las que se reflejaban los ecos de aquel incipiente "Regional Planning", que en la década siguiente iba a dar lugar al "Plá de Distribució en zones del territori catalá" y al "Plan Regional de Madrid". La alusión a Geddes en la Memoria de este último, habla bien claramente de la procedencia de algunas de estas preocupaciones en las que empieza a manifestarse, aunque sea embrionariamente, la relación entre ciudad y territorio como objeto unitario de estudio e intervención.

La presencia real o la efectiva influencia de esta premisa teórica fundamental, en los hechos posteriores de nuestro urbanismo, es débil. Si bien, desde los primeros momentos de la posguerra pudo soñarse con un plan nacional de urbanismo que se avenía bien con otros sueños de grandeza y con los postulados de la autarquía, y se puso en marcha toda una serie de planes provinciales que, salvo escasas excepciones, fueron quedándose por el camino, el tratamiento unitario de ciudad y territorio no tiene verdadera eficacia en la concepción de modelos de planeamiento aplicados a nuestras ciudades, anclados, en cambio, conceptualmente, en el dualismo campo-ciudad, acusado morfológicamente en la compacidad de contorno continuo de la extensión urbana, enmarcando al núcleo histórico, y la reducción del "más allá" a simple "exterior" calificado genéricamente de "suelo rústico".

Hay que esperar al final de los años sesenta para encontrar las primeras manifestaciones reales de esa nueva concepción en el planeamiento, reforzada ahora por el éxito del modelo de la "ciudad-territorio" que había sido ruidosamente lanzado desde el ámbito urbanístico italiano a partir del Congreso de Stressa (1962) y del Plan Intercomunal de Milán (1963), con pretensiones de superación de los esquemas tradicionales de

la cultura internacional y había encontrado entusiasta acogida en los ambientes profesionales catalanes. Se inicia entonces la "apertura de la ciudad al territorio" y la "articulación territorial de la ciudad como tejido urbanizado continuo polarizado por modos de concentración descentralizados e intensamente interrelacionados entre sí". Es a partir de entonces cuando verdaderamente puede empezar a hablarse de una auténtica preocupación por aquella visión unitaria de ciudad y territorio que va a tener reflejo en los más interesantes planes posteriores.

Y es precisamente entonces, en un momento en que aún entre nosotros "la expresión ordenación del territorio es desconocida", como señala Sáenz de Buruaga (1969), aunque se podía adivinar ya su necesidad, cuando aparece en el panorama de nuestra cultura urbanística una tribuna absolutamente nueva, cuyo inequívoco nombre no deja lugar a dudas respecto a la intención de servir de apoyo a una determinada forma de entender la doble vertiente de estudio e intervención que la realidad urbana-territorial española estaba solicitando.

Así nació "Ciudad y Territorio, revista de urbanismo y ordenación territorial", como se llamó inicialmente. Ello era lo que la justificaba y la hacía necesaria, precisamente por atender a un sector diferente de aquellos a los que dirigían su atención varias revistas de arquitectura, que se aprestaban presurosamente a acomodar su enfoque (y hasta su nombre) al creciente interés despertado por lo urbanístico.

Nació con estrategia posibilista y plena conciencia de las limitaciones que acotaban su alcance. Posibilismo y limitaciones en cuanto a la necesaria superación de urbanismo como tarea de arquitectos, precisamente por entender la ciudad fundida con el territorio y posibilismo y limitaciones en cuanto a la profundización crítica por las "condiciones históricas y políticas" a que se aludía en el primer editorial, titulado "Lo que es posible".

Con este número (27 de la serie) la revista entra en su octavo año de vida, y si bien es verdad que la colaboración de los arquitectos es muy mayoritaria a lo largo de estos años (95 colaboraciones), la "necesaria incorporación de economistas, sociólogos, geógrafos, juristas y administradores", que se solicitaba en aquel mismo editorial, se ha producido en medida bastante satisfactoria (42 colaboraciones de juristas, 23 de sociólogos, 17 de ingenieros de caminos, 14 de geógrafos,

12 de economistas y 8 de equipos pluridisciplinares). Gracias a ello, por la revista ha circulado una muy diversificada aproximación a los hechos urbano-territoriales, tanto en sus dimensiones histórica, científica y normativa, como en el reflejo de la demanda de una diferente y socialmente más equitativa organización del territorio y en la denuncia de la insuficiencia de las respuestas. Todo ello procurando atender a las "nuevas exigencias" derivadas de las "nuevas perspectivas" que se le abrían entonces al planeamiento (Editorial del número 1/70).

En este sentido, y aparte del peso general de las colaboraciones citadas, es muy significativa la perceptible evolución de la línea editorial, que partiendo de la esperanza en la mejora de las situaciones, se fue volviendo cada vez más crítica, al irse revelando cada vez más claramente la necesidad de profundas modificaciones, ligadas a las de aquellas "circunstancias históricas y políticas", previas a cualquier intento serio de atacar a fondo la racionalización de nuestro proceso territorial y del conflicto social que está generando.

La crisis del planeamiento (2/70), la ilusoriedad o negligencia de los mecanismos del control urbanístico (3/71), la "deplanificación" en el ámbito nacional (4/71), la insuficiencia de la reforma legislativa (4/72), los conflictos entre planificación y "desarrollismo" (2/73), la necesidad de reorganización del marco institucional (2/74), la incoherencia resultante de las políticas y legislaciones sectoriales (4/74), el erróneo enfoque dado a la institucionalización del Área Metropolitana de Barcelona (3/74) la confusión reinante en torno a la posibilidad de un planeamiento regional (1, 2/75), las actitudes equívocas en relación con el patrimonio histórico (3/75) y la siempre postergada ordenación del territorio (4/75) son algunos de los temas palpitantes, a través de los cuales se asomó la revista a otros tantos conflictos irresueltos de nuestro panorama urbanístico, que esperan respuestas válidas.

Pues bien, en el momento en que el país inicia una nueva etapa histórica, en la cual va a ser urgente proporcionar esas respuestas para la ciudad y el territorio, nuestra tribuna ha de ver crecer su responsabilidad y su audiencia. Y es precisamente en función de estos hechos políticos y culturales, como respuesta válida a su vez a una demanda real de la sociedad, como únicamente puede tener sentido continuar una empresa como "Ciudad y Territorio".

F. T.

contenido del número

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Después de la independencia española se acentúa más la preponderancia de La Habana en el resto de la isla, pues se convierte en ciudad política y económica. Esta nueva etapa de neocolonialismo americano la convierte en un centro de servicio y del ocio del capital extranjero, lo cual se manifiesta en los planes de Urbanismo del año 1926 de Forestier y 1956 de Leste, Sert y Schtez. Es decir, la macrocefalia de La Habana corona una red de comunicaciones truncada y deformada por el latifundio y la economía exportadora que cumple únicamente funciones de drenaje de trabajo y capital. Se describe la situación de la vivienda antes y después de la revolución de 1959, así como las medidas de ordenación del territorio para la isla. En síntesis estas medidas tratan de descentralizar el crecimiento. La base de esta reestructuración está en la creación de un sistema regional autónomo dentro de una economía planificada y el consiguiente equilibrio ciudad-campo, trabajo manual-trabajo intelectual. En 1964 se concibe el Plan Director de La Habana que pretende ruralizar y destiercializar la ciudad, creando un cinturón verde con desarrollo agrícola e intentando ser una ciudad más dentro del complejo urbano formado por ciudades de tamaño medio.

"PROYECTOS DE REFORMA URBANA EN VALENCIA. PLANES DE ENSANCHE", por María Jesús Teixidor, Licenciada en Filosofía, rama de Geografía. El artículo va dando una referencia de todos los planes de Ensanche, es decir, ordenaciones racionales del suelo urbano para su crecimiento, desde el primero en 1777 hasta el Plan General de 1966, según las directrices marcadas por la Ley del Suelo de 1956. El primer Plan de Ensanche en 1777 surge con el auge de la industria sedera de la ciudad, la intensificación del movimiento mercantil y, por tanto, el crecimiento demográfico. No se lleva a cabo.

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

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

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

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

Se explica la metodología que habría que seguir en un programa de este tipo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Problemática General

POLITICAS DE VIVIENDA VERSUS URBANIZACION MARGINAL

Por Juan Busquets Grau

La Urbanización Marginal frente a las políticas de vivienda

Que el planeamiento y los reglamentos sobre la vivienda sean los instrumentos a partir de los que se define y caracteriza el crecimiento residencial de la ciudad, es algo puesto en duda con gran frecuencia. Resulta muy extendida la crítica sobre la debilidad del planeamiento y su incumplimiento, así como el desfase entre realización de vivienda y necesidades más inminentes, entre la rigidez de las normas tecnológicas y la laxitud de su aplicación, entre los canales establecidos para crédito a la vivienda y los sectores que resultan beneficiarios...

Este tipo de desajustes se ponen de relieve, muy significadamente, al considerar la existencia de auténticos procesos de crecimiento residencial en la ciudad que desconocen y contradicen fundamentalmente las prescripciones emanadas del planeamiento y las regulaciones derivadas de las políticas de vivienda en curso. Es decir, puede constatar que mientras una parte de la ciudad —la central— crece y se remodela con los mecanismos que le son propios (reconocidos), otra cre-

ce y se desarrolla en la ilegalidad y sin seguir aquellas reglas previstas. Así pueden contabilizarse en ciudades como las nuestras, importantes áreas de crecimiento, denominadas genéricamente de Urbanización Marginal (1) que siguen procesos de formación y desarrollo manifiestamente diferentes a los convencionales, pero que en el futuro acabarán siendo reconocidas como áreas urbanas. En ellas, la "vivienda" se construye por los futuros usuarios en un área de suelo rústico sin urbanización, siguiendo los barrios de Urbanización Marginal, así iniciados, un proceso de evolución que, desde condiciones muy precarias va, en general, dotándolos de servicios de urbanización y, en algunos casos, les lleva a ser calificados como áreas urbanas.

La generalidad de este fenómeno, admitiendo características concretas en las diferentes zonas, viene comprobada comparando prototipos tan conocidos como las "favelas" de Río de Janeiro.

(1) Un intento de definición de este proceso puede verse en el trabajo: "Teoría y Praxis de la Urbanización Marginal", publicado por L. U. B. en D. Lewis: "El crecimiento de las ciudades". Barcelona, Gili, 1972.



La Ciudad y la Urbanización Marginal es un fragmento de la Comarca de Barcelona.

los "ranchos" de Caracas, las "barriadas" de Lima, las "villas miseria" de Buenos Aires, las "callampas" de Santiago, etc. en Sudamérica, así como la existencia de procesos similares en África, India, siendo entendida como forma común y extendida en los países subdesarrollados. Una imagen más próxima nos pueden ofrecer los barrios "clandestinos" de Lisboa, los "grecekundu" de Estambul, u otros ejemplos en las periferias griegas e incluso italianas. Es más, en la mayoría de las ciudades españolas pueden apreciarse zonas que se desarrollan según procesos de Urbanización Marginal como Castellón, Sevilla, Valladolid, Madrid, etc.; especial mención merecerían los principales aglomerados urbanos canarios donde este fenómeno quizá represente hasta la tercera parte del crecimiento residencial insular en los dos últimos decenios. En concreto, en el área comarcal de Barcelona, según un estudio realizado en el Laboratorio de Urbanismo, se han contabilizado hasta un total de treinta y dos barrios afectando una superficie de suelo de más de 800 Has., cuya parte proporcional en el período 60-70 supuso un cuarto del nuevo suelo urbanizado en esta área.

Será precisamente con referencia especial al estudio realizado en el área de Barcelona, que

vamos a tratar determinadas cuestiones de este fenómeno en relación con el planteamiento del crecimiento residencial y sobre todo con las regulaciones que las políticas de vivienda convencionales contienen. Porque en la transgresión de las reglas establecidas podrá entenderse tanto una crítica a las mismas, como una valoración alternativa del papel que aquellas pudieran jugar en la previsión y control del crecimiento de la ciudad.

Así, los procesos de Urbanización Marginal en la comarca de Barcelona resultan contradecir las asignaciones de nuevo suelo urbano previsto por el planeamiento, ocupando zonas que debieran



Roquetas, Barcelona.

mantenerse como rústicas, agrícolas o de reserva para servicios. Esta aparente negación del papel normativo del planeamiento viene correspondida con la reafirmación del efecto valorizador que sobre el suelo aquél se produce favoreciendo así la lógica general de formación de plusvalías. Los barrios de U. M. son utilizados como solución de "emergencia" para resolver (?) las necesidades de vivienda más acuciantes, pero de hecho escasamente representan un aliviadero al déficit residencial y en cambio resultan actuar como auténticas avanzadas de la urbanización en la medida que el suelo menos "apto" para edificación acabará siendo reconocido como urbano y justificará la extensión de la expresada "calificación" a sus inmediaciones (los terrenos colindantes).

La interpretación del papel jugado por los barrios de Urbanización Marginal en la formación de plusvalías del suelo es fundamental respecto a los elementos definidos como rectores del crecimiento residencial (2); sin embargo, discutiremos aquí preferentemente determinados aspectos

(2) La exposición más completa y detallada puede verse en el estudio de M. de Solá-Morales (1974): "La Urbanización Marginal y la formación de plusvalías del suelo". PAPERS, núm. 3. Universidad Autónoma de Barcelona.

del desarrollo de los barrios y de sus mecanismos concretos de construcción material de especial significación.

En los barrios de U. M. la "vivienda" se produce según un proceso y unos operadores formalmente diferenciados de los establecidos para la vivienda convencional. Diferencia que supondrá unas relativas ventajas para los usuarios de la Urbanización Marginal y una flagrante contradicción para las regulaciones de vivienda y condiciones invariantes a tal efecto instauradas.

En aquellas áreas, la "vivienda" —conocida en algunos barrios con el nombre de "corea"— se inicia a partir de la obtención de unos mínimos derechos (venta ilegal u ocupación) sobre un pe-

organizadas para gestionar el disfrute de servicios municipalizados, reclamar la instalación de determinados equipamientos sociales, o constituirse en interlocutor oponente a los planes parciales de remodelación o "desarrollo" urbano que pretendan "regular" el futuro del sector.

Conviene destacar algunas diferencias fundamentales entre este proceso de consecución de la "vivienda" en los barrios de Urbanización Marginal y los mecanismos regulares a través de los que la vivienda masiva se viene produciendo y distribuyendo, como son: a) una mayor adaptación temporal en el primer proceso donde los usuarios deben aceptar unas pésimas condiciones de vivienda, frente a la imposibilidad de



Valle de la Alegria, Santa Cruz de Tenerife.



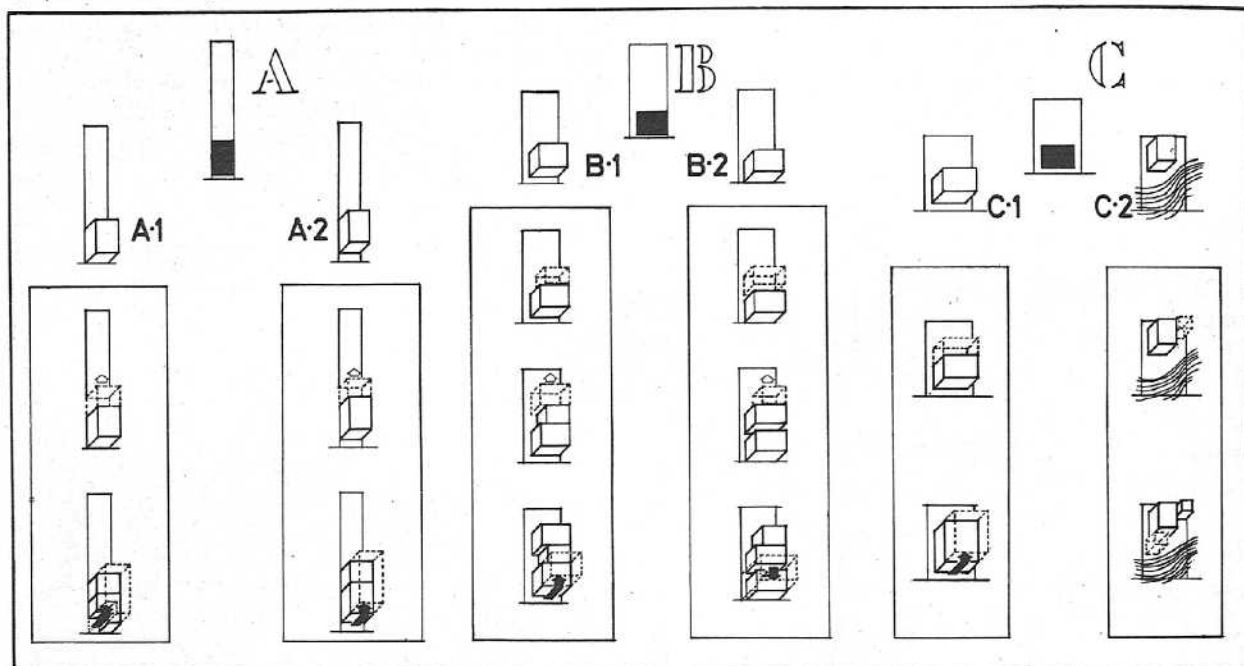
Brandoa, Lisboa.

dazo de suelo rústico sin ningún tipo de servicio, construyendo un volumen cúbico de proporción rectangular, de una superficie próxima a los veinte metros cuadrados, autoconstruido por el mismo usuario con ayuda de sus familias y amigos y que representa el espacio habitable durante el período de asentamiento más elemental. Luego, este módulo inicial se convierte en base del desarrollo ulterior de la vivienda. Y partiendo de aquella situación provisional en que el usuario obtiene un espacio mínimo donde albergarse y unas posibilidades de explotación rural del resto de la parcela, irá canalizando su capacidad de inversión en la mejora de la "vivienda" y en la anexión de otros cubículos a medida que el tamaño familiar vaya incrementando. Posteriormente, incluso, las demandas insatisfechas de la ciudad y sus mecanismos especulativos le inducen a aprovechar las plusvalías que se deducen de la adición de otros módulos en la zona trasera de la parcela, o bien levante sobre su propia vivienda. Estas subexplotaciones facilitan unos ingresos adicionales que permitirán costear la incorporación de algún servicio urbano en la casa (electricidad, desagüe, agua corriente, etc.). Serán los servicios la base de colaboración entre usuarios de la misma zona, que tomará estructuras más

conseguir otro alojamiento o frente a la rigidez que suponen las formas habituales de adjudicación de vivienda (la oferta de vivienda masiva puede catalogarse como el acceso a la propiedad a través de entradas "mínimas" y el compromiso dilatado a lo largo de quince o veinte años de satisfacer los pagos aplazados); b) una notable reducción de costos —a plazo inmediato y a escala individual— en los barrios de Urbanización Marginal, donde la "vivienda" vendrá producida con sistemas de autoconstrucción y ayuda mutua, con gran ahorro de mano de obra y sobre todo de costos financieros, de administración y de beneficios, entre otros; c) también debe apreciarse que la "vivienda" (corea) en la Urbanización Marginal resulta ser un producto bastante "flexible" —salvando las limitaciones ya aludidas— que se desarrolla con cierto paralelo respecto la evolución familiar y que permite una mayor correspondencia entre disponibilidad de recursos y tipo de alojamiento: la "vivienda" pasa de ser simple cobijo a vivienda ampliada, de ser unidad casi rural a una organización más urbana (téngase en cuenta la notable rigidez comparativa de la vivienda convencional en los bloques "modernos" donde el espacio viene configurado con independencia de las condiciones de



El proceso de ocupación y construcción del barrio de Vistalegre en Barcelona.



Variantes de evolución tipológica del proceso de Urbanización Marginal. Barcelona.



El barrio de U. M. (en el fondo de la imagen) como avanzada de la urbanización. Barcelona.

los usuarios, ciclo familiar, forma de vida, capacidad de consumo, etc., y que a lo sumo puede ser objeto de mejoras de confort o adaptaciones muy complementarias).

Esta breve referencia de diferenciación (3) no debiera entenderse como defensa del proceso de U. M. frente a los mecanismos regulares de producción y distribución de la vivienda de mercado, en cuanto aquél supone una precariedad y explotación adicional muy importantes para los usuarios que deben aceptarlo. Sin embargo, es a partir de este análisis comparativo del proceso de construcción, de los mecanismos de adjudicación, de la naturaleza del producto, que podrá

entenderse el valor dialéctico del proceso de Urbanización Marginal. Porque no sólo representa una forma de crecimiento urbano no controlada y desconocida por la Teoría Urbanística, sino que aún siguiendo pautas contradictorias a las establecidas, podrá ser entendida como una forma auténtica de construcción material de ciudad. Así permite confirmarlo el estudio realizado en Barcelona, donde a partir de una específica interpretación del *proceso tipológico* de las áreas de Urbanización Marginal puede demostrarse su papel primordial en la formación y desarrollo del barrio. Es a partir de la detección de una serie de analogías e invariantes comunes en el proceso, relativos a factores de gestión, racionales y culturales, que se puede formular una definición de tipo edificatorio que de un modo sintético exprese tanto el vínculo entre el proceso constructivo y la evolución familiar de los usuarios, como el paralelismo entre el desarrollo

(3) Un desglose comparativo de costes de las diferentes secuencias en la obtención de la vivienda en el caso de Barcelona se desarrolla en el capítulo: "La corea como vivienda" en la tesis doctoral del autor, de inminente publicación.

de las "viviendas" (coreas) y la formación urbanística del barrio. Vínculos, en parte ya comentados anteriormente, a los que debería añadirse la fundamental importancia del tipo edificatorio a lo largo de todo el proceso: la organización mínima de los lotes ya corresponde a una imagen previa..., la construcción del primer módulo, su posición en el lote, ya contienen las posibilidades de su transformación de los mínimos espacios comunes que se realizan a partir de la construcción física del edificio y sus evoluciones..., los primeros servicios se prevén y realizan según la lógica propia de la "vivienda"..., como pauta de participación del usuario en la casa y en el barrio, etc.

Este análisis permite entender la Urbanización Marginal como auténtica forma de crecimiento urbano, y más en concreto, como forma *generada y desarrollada a partir de su proceso tipológico*. Estos son componentes de la definición muy importantes, que nos permitirán establecer más adelante algunas nuevas hipótesis sobre el impacto de tal fenómeno en las políticas de vivienda. Y ello, en la medida en que este fenómeno representa tanto un *proceso físico material* diferenciado, como una *directa incidencia* de los protagonistas del déficit residencial en la resolución del mismo. De ahí nacerá la extrema potencialidad que a este proceso se le viene reconociendo, y la virtualidad que la discusión tipológica pueda plantear.

La Urbanización Marginal como Política de Vivienda «Alternativa»

Puede señalarse con cierta generalidad que los estudios sobre los casos de Urbanización Marginal y sobre todo su consideración comparada con las formas convencionales recientes de abordar la construcción de vivienda, han ido consolidando un conjunto de posturas que dejan de ver en este tipo de fenómenos, el suburbio de la miseria y la perversión, y pasan a reconocer en los mismos algunos valores hasta ahí desapercibidos. Por ejemplo: sobre el valor "funcional" respecto al sistema establecido, especialmente en situaciones de fuertes migraciones; sobre el vehículo de "integración" que puede suponer para el emigrante rural que así verifica su adaptación al medio urbano; sobre el efecto "distributivo" que representa por el menor coste de inversión estatal por familia beneficiada; sobre el cauce por el que la "organización" de sectores populares puede incidir en la mejora de sus condiciones de vida..., son nuevas vertientes de consideración.

Esta heterogeneidad de valores viene evidentemente correspondida por una variedad de líneas que si bien dejan de considerar la Urbanización Marginal como algo anómalo, pernicioso, a combatir, no comparten ya una interpretación única; y el fenómeno cobrará un sentido distinto y sobre todo unas medidas de tratamiento y de reinterpretación diferenciales para cada línea. Sin embargo, una tónica común a estas posturas será

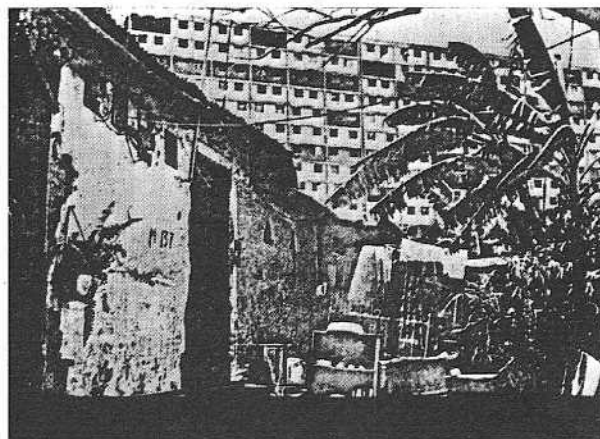
aceptar el fenómeno como objeto susceptible de análisis y tratamiento; propagarlo, reconvertirlo, institucionalizarlo..., serán objetivos contrapuestos.

La amplitud del tema de las políticas para los barrios de Urbanización Marginal y de la definición de políticas a partir de la U. M., es considerable. Téngase presente la importancia del fenómeno propiamente tal, ya comentada, así como la abundancia de situaciones donde aquel tema resulta imprescindible: áreas con déficit de vivienda muy acuciantes, contextos de muy bajos recursos y tecnología muy escasa, y también en aquellas coyunturas donde se acepte o se requiera la intervención del usuario —de forma más individual o más conjunta— en la gestión de la vivienda.

El debate sobre el tema, pues, aunque escasamente formalizado, es candente. Pese al valor "alternativo" de este conjunto de políticas en nuestro contexto, ya podemos anticipar las dudas que sobre algunas deberán aportarse. Sin embargo, la observación —por más que superficial— de aquellas medidas nos permitirá acotar y contrastar el alcance de las mismas y calibrar su valor alternativo. Porque la adecuación y validez de las políticas propuestas vendrá en función del papel que desempeñan en el contexto económico social en que se implementan. En este sentido podrán establecerse tres bloques o líneas genéricas de propuestas —pese a las reducciones que ello entraña— en aras de su necesaria inteligibilidad (4).

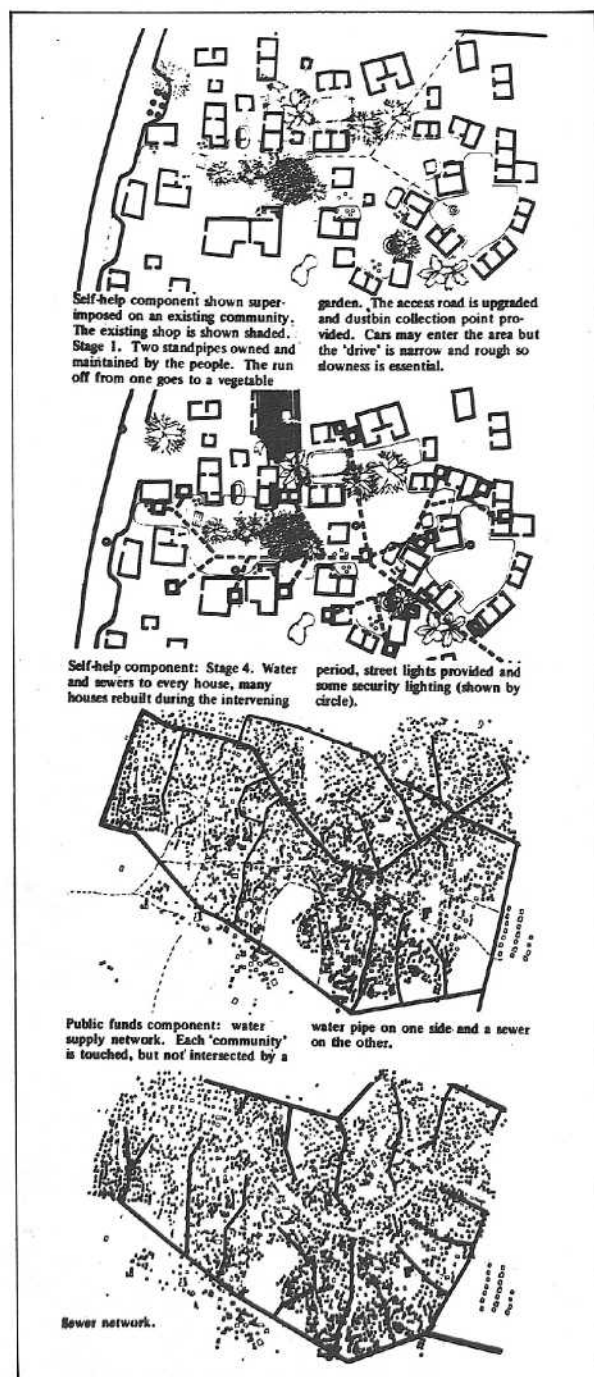
(4) Una versión gráficamente más documentada de este tema, puede verse en las publicaciones sobre "Urbanización Marginal". Laboratorio de Urbanismo. Monografías ETSAB, núm. 13 y 14. Barcelona.

Superbloques en Caracas y los "ranchos".



Así, ténganse presente tres aspectos contenidos y reseñados en el proceso de Urbanización Marginal que nos ofrecerán la pauta dominante y de definición de los diferentes tipos de políticas: paralelismo existente entre la evolución familiar y la de la vivienda; características de relativa autogestión que rige la construcción de la vivienda; y la significativa intervención del usuario de forma más o menos organizada en la resolución del problema del alojamiento.

A) *Políticas asistencialistas.* Agruparía aquel tipo de propuestas que, de forma dominante, entiende que los procesos de Urbanización Marginal son el canal a partir del que el inmigrante puede realizar su propia casa y le sirve al mismo



Programas de asistencia a los barrios periféricos de Lusaka (Zambia). Pasan por la detección de grupos naturales y de la estructura de comunidades en el barrio.

tiempo de transición o integración al medio urbano. Esta línea tratará de canalizar ayudas comunitarias o equipamientos que permitan la continuación del proceso. Una vía de este tipo debe considerar las condiciones concretas en que se producen los barrios de Urbanización Marginal para evaluar el impacto efectivo de las medidas que se proponen (5). Porque, si bien la mejora del barrio es incuestionable, determinadas medidas de aparente beneficio pueden perjudicar notablemente el proceso: piénsese a modo de ejemplo en la realización de una rápida y obligada urbanización en muchos de nuestros barrios que expulsa de nuevo una gran parte de la población por "insolvencia" respecto al proceso. Por otro lado, pese a la importancia de este tipo de políticas, son tratamientos que en muchos casos pretenden fundamentalmente asegurar la confianza de los residentes y conseguir un cierto control sobre la población de los asentamientos "marginales", actuando, en este sentido, como mecanismo de integración política frente a posibles reivindicaciones conjuntas de empleo, vivienda, etc. (6). Pese al intento asistencial y de reequilibrio que pretende este tipo de políticas, su papel fundamental puede ser entendido como el intento de mantener el proceso U. M. funcional respecto al sistema establecido (7) evitando que se convierta en contradictorio con el mismo. Se trata de regular un proceso anómalo en situaciones que se pretenden irreversibles.

Este tipo de políticas han sido practicadas en la casi totalidad de países sudamericanos: los "Cuerpos de Paz" y otras instituciones similares son los mediadores (8).

(5) Véase en este sentido P. Andrews et al (1973): "Squatters and the evolution of a life style". A. D., valorando el sentido de los barrios U. M. en Lusaka y los condicionantes indispensables de toda intervención.

(6) Como crítica a estas posturas puede verse el artículo de Diego Robles (1972): "Alternativas de desarrollo para las barriadas del Perú" en "Políticas de desarrollo urbano y regional en América Latina" (Hardoy y Geisse) S.I.A.P., Buenos Aires.

(7) En este sentido puede verse cómo es justificado el progreso continuo del barrio como medio para asegurar su estabilidad política. En la ponencia sobre "Colonización urbana no regulada: problemas que crea y criterios públicos al respecto" en el seminario de las Naciones Unidas de 1966 ("Seminario interregional sobre políticas de desarrollo y planificación en relación con la Urbanización") puede verse:

"Los habitantes en las colonias tipo 'cabezas de puente' (que van evolucionando) se hallan demasiado absortos en su supervivencia para ser revolucionarios, ellos son habitantes de los 'tugurios de la esperanza' no 'los del desespero'. Si el ambiente de esperanza desapareciese, si las expectativas se frustrasen, podrían ocurrir los motines populares que se pronostican (...) Más que un 'cinturón de miseria' formado por desposeídos que sólo esperan la chispa revolucionaria para destruir las ciudadelas de la sociedad que circundan, las colonias pudieran describirse con mayor exactitud como 'cinturones sociales de seguridad'. Sin embargo, mátese la esperanza y entonces sí que la situación bien puede llegar a cambiar..."

(8) En este sentido, resulta muy expresivo el artículo de A. Rodríguez, G. Riefrío, E. Welsh (1972): "De invasores a invadidos" en la revista EURE, núm. 4. Santiago de Chile.

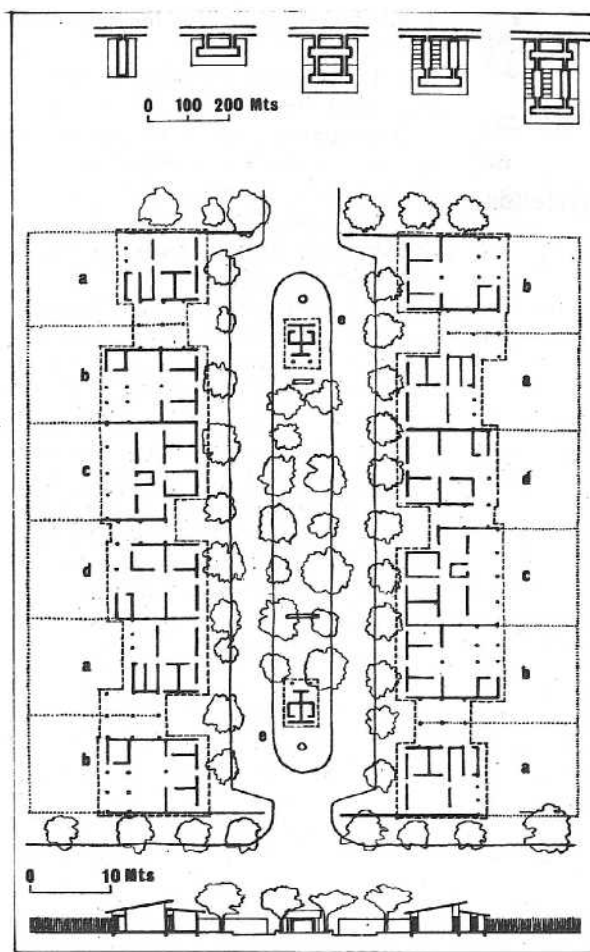
B) *Políticas de autoconstrucción.* Esta segunda línea pone su acento en el valor de los procesos de Urbanización Marginal respecto a las políticas de vivienda convencionales aplicadas, en contextos de recursos escasos (9). Suele tener su origen en los estudios más completos sobre el proceso de formación y desarrollo de los barrios "marginales" y tienden a llevar asociadas propuestas técnicas de ordenación del proceso. Posturas cuya posición dominante será de resolver el problema controlando el proceso desde el inicio y que consideran la autogestión individual del usuario en la realización de su "vivienda" como clave fundamental.

Han sido múltiples los intentos de canalizar o institucionalizar de algún modo el proceso o los elementos del proceso U. M. a través de la proyectación *ex novo* del mismo. Los menores costes de inversión y la probada experiencia de los mecanismos de autoconstrucción habrán sido las guías fundamentales. También está presente el canal de "integración" urbana para el inmigrante, como soporte ideológico de las propuestas, pero aquí resulta específica —en exceso— la importancia otorgada al proceso físico y a los elementos materiales a partir de los que se realiza la construcción del barrio. Ahí puede estar justificado tanto la abundancia de este tipo de propuestas, como la base de su debilidad que se discutirá más adelante.

Resulta deficitario establecer una referencia completa de estudios y propuestas constitutivos de esta línea; sin embargo, por la difusión e importancia de sus trabajos resulta imprescindible apuntar a Ch. Abrams (10) en su interpretación general de los problemas de vivienda a amplia escala, ponderando los elementos concretos que intervienen en el proceso de urbanización. Fundamentado en una postura próxima a la anterior y reforzada por los estudios empíricos realizados en Sudamérica, cabe destacar los artículos de J. C. Turner, que plantea una postura abiertamente crítica respecto a los programas convencionales de vivienda, que viene formulada como

(9) Se trata como antes ya se ha apuntado, de las políticas de construcción de viviendas que parten de un concepto de vivienda como producto final cerrado en sí mismo, que arrancan de unos "standards" promediado como datos fundamentales y cuyo proceso constructivo viene definido por alguna de las modalidades de "construcción de coste reducido". El contraste que estos sistemas están ofreciendo en situaciones de muy escasos recursos puede ser ya tópico; en cualquier caso puede citarse (A. Dietz, M. M. Koth, J. A. Silva (1965): "Housing in Latin America" MIT Report núm. 1, Cambridge), la experiencia de los "superbloques" de Caracas, de quince pisos de altura, contruidos a mitad de la década de los años 50, para erradicar un barrio de "ranchos" (fenómeno U. M.). La propia demanda de mano de obra necesitada para tal construcción favoreció una emigración y desarrollo de "ranchos" superior a los que iba a anular. Pero, sobre todo, las condiciones de vida que ofrecían a la familia inmigrante aquellos apartamentos reducidos organizados verticalmente, eran aceptadas con dificultad. Por otro lado, los costes de financiación de la inversión recaían sobre las instituciones del Estado y limitaban, por tanto, la magnitud de la actuación.

(10) Debe ser referencia obligada su obra general Ch. Abrams (1966): "Man's Struggle for Shelter in an Urbanizing World", MIT Press, Cambridge.



Ciudad Guayana.

casi-propuestas-alternativas y que durante la década de los sesenta representa la pauta soporte de las "propuestas realistas de intervención" en los países subdesarrollados (11). En el mismo sen-

(11) A pesar de ser un factor constante en los trabajos de J. C. Turner destacan principalmente, J. C. Turner y R. Goetze (1966): "Environment Security and Housing Input" Carnegie Review, Oct.; así como J. C. Turner (1966): "Asentamientos urbanos no regulados", Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación (CENDES), núm. 36, Caracas. Y sobre todo el número especial de A. D. en 1963 dedicado a este fenómeno en el contexto sudamericano, en especial el caso de Perú.

Entre los extremos a destacar, para presentar esta línea, deben señalarse:

- 1) "Que los principales recursos a considerar por un programa de vivienda son los ahorros, la iniciativa, la habilidad y el tiempo libre de la gente a que va dirigido."
- 2) "De este modo pueden conseguirse las mayores inversiones globales (públicas o privadas) con menor inversión pública, en el caso de países pobres."
- 3) Estas afirmaciones toman entidad señalando determinadas prioridades:
 - a) "Prioridad de los servicios vinculados a la ocupación (acceso distribuido a: agua, alimentos, materiales de construcción, transporte público.)"
 - b) "Provisión de mercado y escuelas en fase inmediata que aumenten la seguridad del usuario y reduzcan los gastos e inconvenientes que reporta su ausencia."
 - c) "Edificación propiamente tal (a través de la vivienda evolutiva.)"
 - d) "Finalmente los servicios de agua, alumbrado, desagües que den confort y no seguridad." (Elementos que por otro lado son los primarios en los programas convencionales).



tido, deben apuntarse los trabajos de Lisa Peattie (12).

Esta línea constituida por los estudios señalados, está llegando a definirse como una teoría autosustentada sobre el *habitat* como muestran los más recientes trabajos sobre todo de J. C. Turner (13). De otra forma los análisis propuestos que comparten aquel tipo de posturas son múltiples y existen estudios en contextos muy diferenciados (14).

Se definía el bloque de propuestas como la previsión y control del proceso, de forma que pueda realizarse la autogestión y la autofinanciación por parte de los usuarios. Según los elementos del proceso material de construcción del barrio que considere fundamentales la intervención pueden agruparse las propuestas. Estas ofrecerán un espectro que recoge desde aquellas que cifran su importancia en las condiciones de dominio del suelo, a otras en el proceso de parcelación, al esquema de módulos de servicios mínimos, y por fin el intento de encadenar el sistema de construcción de la vivienda evolutiva:

B.1. Propuestas a partir de la regulación del dominio del suelo.—Serían aquellas leyes o regulaciones que establecen como criterio fundamental el controlar la asignación del derecho del suelo. En estas situaciones se trata propiamente de una política de suelo, con su parcelación y asignación de la que se controla específicamente las condiciones de su dominio

La difusión de los trabajos de J. C. Turner es ya muy amplia en la actualidad. Un mayor conocimiento de esta postura pueden ofrecerlos los dos artículos: "Barreras y canales para el desarrollo de la vivienda en los países de modernización" y "Una nueva visión del déficit de vivienda" publicados en "El crecimiento de las ciudades". Barcelona, 1972.

(12) Como formulación general de esta línea puede entresacarse de sus textos:

"La vivienda —señala— es (para los países avanzados) una "máquina de vivir", pero, sobre todo, una concentración de recursos (factor fundamental en los usuarios con escaso nivel de renta y seguridades.)"

"Los *standards* de la vivienda son menos importantes que el *acceso* a las oportunidades, sobre todo en las fases de aclimatación de los usuarios a nuevas formas de vida."

"La vivienda debe ser entendida como seguridad. La confianza en la propiedad, pero no tanto en la propiedad del suelo como propiedad legalizada formalmente, sino como uso establecido y no discutido de la casa y de sus servicios."

Vid. L. R. Peattie (1965): "Shaping and Urban Future", MIT Press. Cambridge. L. R. Peattie (1966): "Social Issues in Housing", Joint Center for Urban Studies. MIT Press.

(13) Como ejemplo debe citarse J. C. Turner, R. Fichter (1972): "Freedom to build", N. Y., donde aquellos factores aludidos sufren un test de universalidad. En la misma línea se dirigen los trabajos en vías de inminente publicación en Architectural Design.

(14) A modo de referencia pueden señalarse los trabajos de A. Romanos en la periferia de Atenas. Vid. A. Romanos (1966): "Illegal Settlements in Athens" en "Shelter and Society", Londres. Y también A. Romanos (1970): "Squatter Housing", A. A. Q., Londres.

Igualmente cabe destacar en Lusaka: P. Andrew et al. (1974): op. cit. Así como en Delhi: D. V. Rao (1974): "Housing of squatters in Delhi: search for a solution". Ekistics.

en cada momento del proceso. Por lo demás va complementado por un proceso de autoconstrucción, o de ayudas estatales a la edificación. Suele corresponder a actuaciones que pretenden expropiar suelo en la periferia de las ciudades, donde se desarrollarán los barrios, y establecen los criterios y compromisos que deberán cumplir los futuros usuarios. Cabe señalar que se trata de un suelo localizado y con características aptas para imponer unas condiciones que constriñan, pero que dinamicen aquel proceso.

A modo de ejemplo se puede citar el caso de Ciudad Guayana (15) que si bien corresponde a una estrategia de crecimiento de nueva población industrial dedicada a actividades extractivas, resultan de gran interés las condiciones de cesión de suelo. Se aceptan los "ranchos" como forma de crecimiento residencial y se promete la seguridad de tenencia del suelo para estimular la inversión y la mejora de la vivienda, pero el título del suelo no se adjudica hasta que la vivienda ha quedado construida. Para ello se arbitraron ciertas medidas de suministro de materiales y de asistencia técnica, así como se favorecían y compensaban las ayudas mutuas. Por otro lado esta gestión del suelo permitía ciertos ajustes en el barrio durante el período de construcción, indemnizando la edificación y asignándole otra parcela.

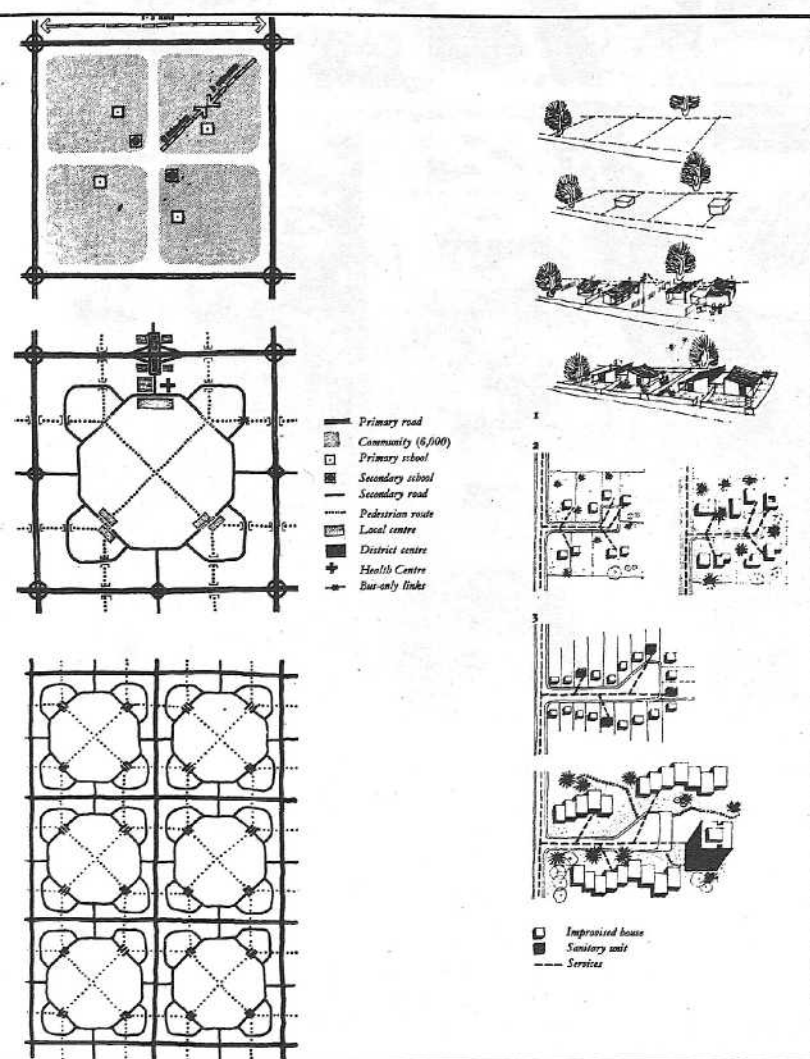
B.2. Propuestas de parcelación de suelo con estructura elemental de servicios.—Serán propiamente las actuaciones de preparación de suelo, con una distribución mínima del acceso, y concentrando en unos puntos los servicios más indispensables. Igualmente el sistema de autoconstrucción puede ser muy diverso y en este caso la operación fundamental será el control y la asignación de la parcelación y la distribución de los espacios comunes.

Como ejemplo podría señalarse el proyecto de nueva ciudad de cuatrocientos mil habitantes en el valle de Tuy Medio (16) en Venezuela, contigua a dos pequeños núcleos existentes. Para lo cual se proponen diferentes estrategias de crecimiento sobre un esquema básico de red de distribución y de servicios fijo. Se trata de una malla básica de circulación cada kilómetro y medio que delimita unas islas de este tamaño al interno de las cuales se precisa la distribución del transporte públi-

(15) Como referencias sintéticas al caso de C. Guayana pueden verse: J. C. Turner (1963): "Aided housing in a New Industrial City", A. D. Londres. Agosto. A. Penfold (1969): "Ciudad Guayana", A. D. Londres, Agosto.

(16) Revista Nacional de Arquitectura (1972): "La nueva ciudad de Tuy Medio", núm. 158, Madrid. Febrero.

Alan Turner (1969): "Tuy Medio" A. D. Londres. Agosto. Proyecto realizado por un equipo compuesto por Llewlyn-Davies, W. Bor, A. Turner y otros. En sentido similar debe ser considerado el proyecto de "El Tablazo", descrito por J. Smulian en el mismo número.



Propuesta para Tuya Medio.

co, los equipamientos indispensables y el esquema de parcelación a base de lotes profundos.

Otro ejemplo puede ser la barriada de Chancay en Perú (17), como caso de invasión preparada por el Peace Corps y con ayuda técnica gubernamental, que realiza la distribución de suelo y prevé la instalación de servicios. La barriada estaba prevista para 5.000 personas y, sin embargo, fue ocupada tan solo por cien familias. Las parcelas —en su mayoría— fueron compradas por familias que vivían en las zonas degradadas del centro como reserva o especulación. En este caso son las condiciones de dominio del suelo las que impiden la formación y desarrollo del barrio.

Otro caso a considerar en este grupo serían los casos de utilización de este tipo de política como “relocación” de usuarios en otro sector. Sería el caso de Bras de Pina (18) rea-

(17) M. Grenfell y D. Robles Rivas (1968): “Squatters in Peru” en “The Pedestrian and the City”. (D. Lewis ed.)

(18) C. Nelson (1971): “The possibilities of developing policies supporting autonomous housing action in underdeveloped countries: The Bras de Pina.” (Mimeo).

lizado por CODESCO en 1964, con asistencia técnica y constructiva que permitía a los antiguos usuarios de parcelas céntricas construirse otra vivienda nueva en la periferia, para lo cual se les asignaba el derecho sobre una parcela ya preparada.

B.3. Propuestas de desarrollo a partir de la provisión de un módulo de servicio inicial.

En el límite inferior deberán incluirse aquellas situaciones en que lo fundamental es proporcionar un módulo inicial como espacio mínimo de albergue muy rudimentario, a partir del que se potenciará el futuro desarrollo. En otros casos la propuesta regula también cierto dominio del suelo y establece unos servicios a la parcelación. En esta última situación se construye o provee la instalación de un elemento inicial que contiene los servicios indispensables a la vivienda que se autoconstruirá y desarrollará alrededor del primer módulo.

La primera situación corresponderá a propuestas en contextos donde la escasez de recursos es muy acusada o como respuesta a condiciones de emergencia. El caso límite es la utilización de tuberías de drenaje como cobijo elemental mínimo, como en determinadas zonas de Calcuta (19). Como ejemplo de módulo mínimo de provisión podría ser la entrega de elementos muy económicos que delimiten un espacio construido que sirva como albergue inicial sin servicios, a partir del que vaya generándose la casa. Tal sería el ejemplo del sistema de “igloos”, cáscaras semiesféricas de cinco metros de diámetro producidas por Bayer y aplicadas en Perú (20), en situaciones catastróficas motivadas por terremotos.

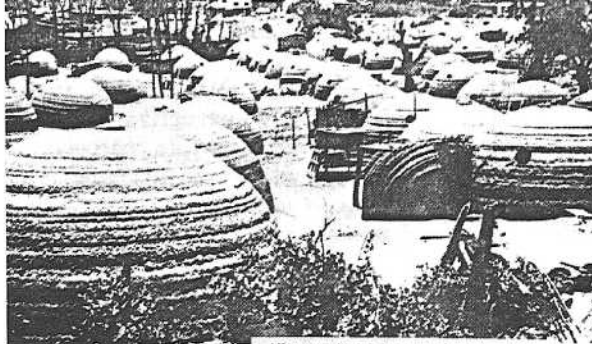
Respecto a la segunda situación, existen multitud de propuestas de este tipo. Pueden citarse por su antigüedad las barriadas de “Valdivieso” (21) y “Condevilla Señor” en Lima, que consisten en el suministro de un mínimo servicio provisional en un lote permanente. En este caso, la propuesta consistía en la instalación de un grifo de agua potable en el fondo de la parcela, que por otro lado está cercada con un muro permanente, el cual permitiría la construcción futura de la vivienda.

Con características diferenciales, pero den-

(19) M. Charney (1972): “Low income housing”, A. D. Londres. Enero.

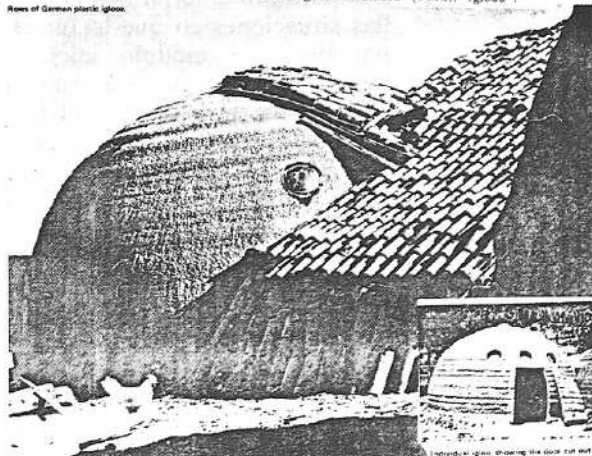
(20) Respecto a esta experiencia puede verse: Cosmorama (1970): “Foam Domes”, A. D. Londres, octubre. G. Marking (1971): “Emergency housing Peru”, A. D. Londres, mayo. Suha Ozkan (1972): “Foam home to a dome”, A. D. Londres, mayo. En estos trabajos se muestra la evolución de los “igloos”; en la medida en que se convierten en un elemento extraño a los sistemas tradicionales de construcción, van siendo transformados y anulados.

(21) J. C. Turner (1963): “Minimal government aided settlements”, A. D. Londres, agosto.



Rows of German plastic igloos.

Albergues "iniciales" (Perú), "igloos".



Sistema de "igloos" como albergue inicial. Perú.



Proyecto Valdivieso, Lima (Foto J. Turner).

La casa evoluciona desde el centro de la parcela hacia la fachada. La imagen muestra la precariedad y las dificultades del desarrollo residencial en el momento de la construcción de la alcantarilla y desagües.

tro de este mismo grupo, deberían considerarse las "mediaguas" (22) (módulo provisional de madera con piso de tierra) de la "Operación Invierno" puesta en práctica por el Gobierno de la U. P. en Chile. Llevan incorporados los servicios más elementales (grifos de agua potable, electricidad) y debía realizarse previamente el trazado y una mínima consolidación de las calles.

B.4. Propuestas que toman como tipo base la vivienda evolutiva.—Serían aquellas políticas que observando la racionalidad interna de los procesos de Urbanización Marginal en relación con los mecanismos de financiación y aprovechamiento de los escasos recursos de los grupos sociales económicamente más débiles, proponen facilitar este proceso a partir de la construcción de una vivienda mínima en un lote configurado adecuadamente para que aquélla pueda ir evolucionando. En principio puede parecer el grupo de propuestas más completo en la medida que intervienen directamente en la manera cómo ha de realizarse el producto final: la vivienda. Aquí la interpretación del proceso tipológico toma como eje fundamental de propuesta la preparación y previsión del desarrollo de la parcela y de la vivienda, pero sobre todo consolidando la imagen individualizada y desagregada que de aquel proceso una visión funcionalista pueda extraer.

Los ejemplos que pueden clasificarse en este grupo son muy numerosos, ya que existen gran variedad de propuestas de intervención arquitectónica basada en la definición de pautas mínimas a partir de las que se desarrolla la autoconstrucción y edificación evolutiva de la vivienda.

Una acotación necesaria debe hacerse respecto a las políticas de vivienda transitoria y provisional en países de tecnología avanzada para hacer frente a cataclismos o bien en los programas de reconstrucción posteriores a la Segunda Guerra Mundial. En este sentido cabría destacar las propuestas de Le Corbusier de "Unité d'Habitation Transitoire" en 1944, con un sistema de organización muy económico en infraestructura, así como las variadas patentes de "casas mínimas" prefabricadas de forma modular o compacta, metálicas o de hormigón, que formaron auténticos campamentos en las periferias de las ciudades occidentales. Son de señalar las características de "transitoriedad", "coste elevado" y "gestión pública concentrada", que han presidido este tipo de actuaciones, porque los intentos de transcripción directa de estas experiencias a otros países han adolecido de inconvenientes parecidos a los de la vivienda masiva convencional, a los que debe añadirse los de convertir en definitiva una vivienda mínima transitoria (23).

(22) Vid. E. Pastrana, M. Threfall (1974): "Pan, Techo y Poder: El movimiento de pobladores en Chile (1970-73)". Ed. S.I.A.P., Buenos Aires.

(23) Puede verse, entre otros, el ejemplo de Villa Socorro en Medellín: H. Caminos, J. C. Turner, J. A. Steffian (1969): "Urban dwellings environment". MIT, Cambridge.

Sin embargo, cabe señalar el impacto de la utilización de casas mínimas como módulo de vivienda rural en zonas de muy baja densidad, así como la adopción de proyectos o patentes industriales de prefabricación residencial, encaminando las ayudas públicas al proceso de construcción o adquisición a través de facilidades en la financiación, formación de cooperativas, etc. (24).

La experiencia de las propuestas de vivienda transitoria señalada aquí por la importancia que ha tomado en las últimas décadas y por su aparente proximidad con el tema que se discute, debe ser considerada igualmente como una vía de gran interés a modo de complemento de cualquier política alternativa.

Recuperando la línea de las propuestas basadas en la vivienda evolutiva debe destacarse como precursor de este tipo de política la propuesta de Le Corbusier para Barcelona, en 1933, que consistía en la parcelación de una isla de 400×400 metros de casitas individuales muy compactas destinadas a inmigrantes, a partir de cuya evolución se podían alcanzar densidades próximas a los 1.000 habitantes por hectárea (25).

Así pues, las políticas basadas en una predefinición de la vivienda tal como se acepta fuera del prototipo de evolución deseada, han tenido multitud de adeptos sobre todo a partir de las últimas décadas, y se han convertido en el sistema fundamental que guía las políticas de vivienda en los países de escasos recursos y con índice de crecimiento de la población urbana muy altos.

Como muestra de la extensión de este tipo de tratamiento en países del continente africano y asiático, pueden citarse los recientes ejemplos de: Los programas de vivienda de bajo coste en las inmediaciones de Nairobi (26), así como las realizaciones en el sector de Kibera en las proximidades de la misma ciudad (27) que comprende un esquema experimental de desarrollo de 214 unidades de muy baja altura diseñadas en 1970.

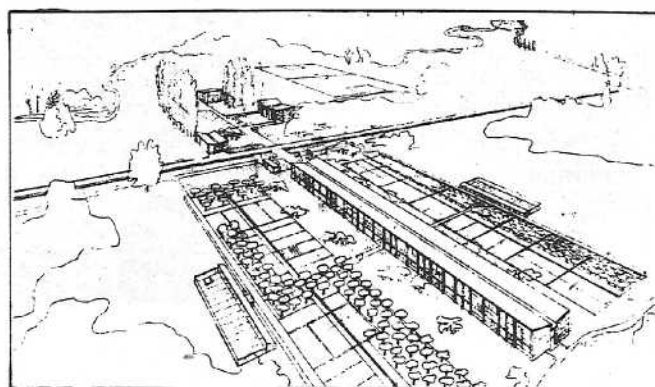
La propuesta consiste en la definición de unos lotes cuadrados en los que la edificación se desarrollará en torno a un patio central, que a su vez forman "clusters" (grupos de doce parcelas alrededor de una plaza). Con esta disposición se conseguirían densidades

(24) Véase en este sentido A. San Martín (1972): "Las fábricas de viviendas populares: una experiencia de participación". Eure, núm. 4. Santiago de Chile.

(25) Vid., por ejemplo, M. Jardot (1960): "Le Corbusier", Ed. Vicent, París.

(26) Ampliamente detallado en H. Caminos, R. Goethert, P. Patel, G. Cattoni (1973): "A progressive development proposal: Dándora, Nairobi, Kenya". Ekistics, Sep., así como T. Chana, H. Morrison (1973): "Housing system in the low income sector for Nairobi". Ekistics. Sept.

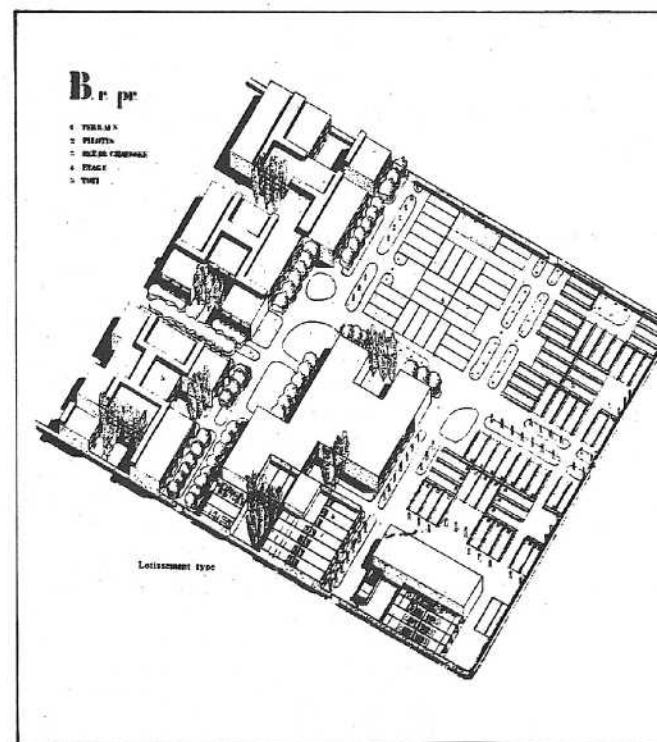
(27) A. Wuensche (1974): "Low Cost Cluster Housing. Kibera. Nairobi", A. D. Londres. Mayo.



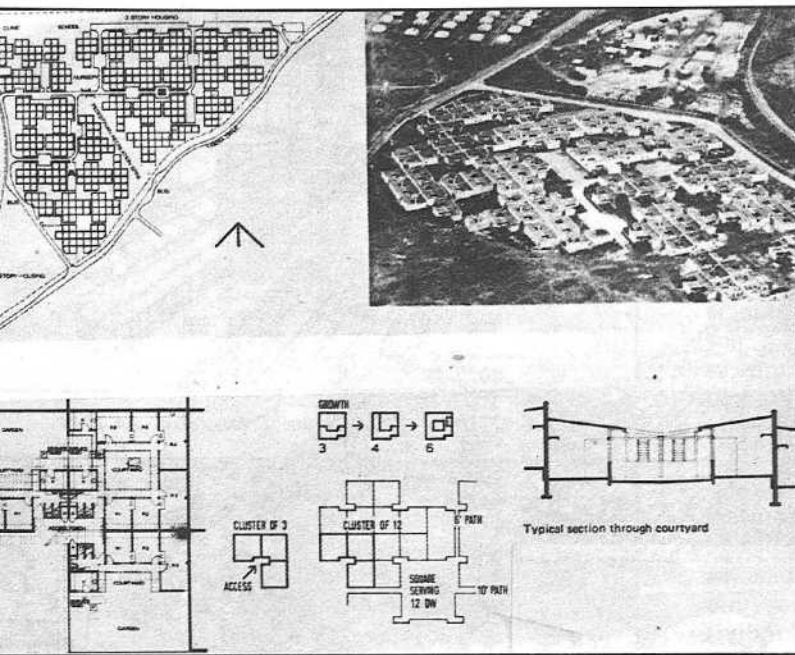
Le Corbusier, "Unité d'Habitation Transitoire" en 1944.



Viviendas transitorias en las periferias europeas durante la postguerra.



Propuesta de Le Corbusier para Barcelona en 1933. Esquema de parcelación destinada a trabajadores recién inmigrados. Toma la red de calles principales con ejes a 400 metros, ya propuesto por el Plan Gatepac-Le Corbusier. Adopta un sistema de parcelación profunda con fachada de 3,5 metros, y puede desarrollarse en tres pisos de altura.



Propuestas en Kibera (Nairobi). Esquema de agrupación de cruz de parcelas cuadradas, cuyo desarrollo se apoya en un patio central.

de utilización del suelo muy altas manteniendo una estructura de organización clara, a través de los pasos que conectan las plazas entre sí. El sistema de construcción está basado en un sistema de paneles de hormigón que permite la consecución de paredes y techo de manera rápida y económica.

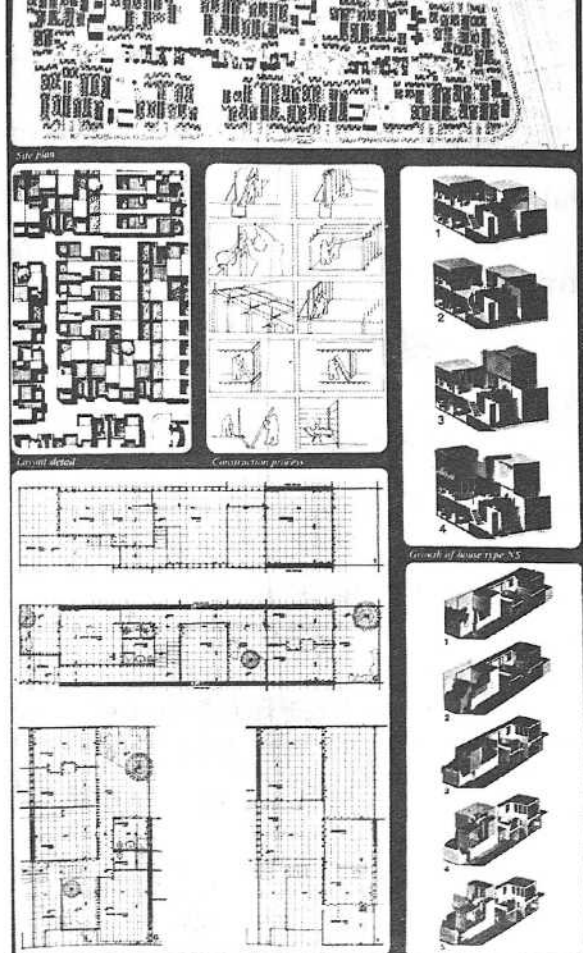
También deben citarse las consideraciones de Ch. Correa (28) en relación con el desarrollo de la ciudad de Bombay. Acepta la participación del usuario en la autoconstrucción de la vivienda a través de los sistemas de edificación de baja altura y alta densidad como el anteriormente descrito, y propone su adaptación a la toma de decisión respecto a los elementos de la estructura urbana ("self help city").

Pero fundamentalmente es en los países sudamericanos donde esta línea ha tenido más adeptos. En este contexto debe señalarse como ejemplo de discusión de este tipo de propuestas el conocido concurso PREVI-de Lima, convocado en 1969 entre un grupo de profesionales destacados, para la elaboración de un conjunto prototípico de 1.500 viviendas individualizadas de coste reducido en baja altura, en una extensión aproximada de 40 hectáreas, situada a unos ocho kilómetros al norte de Lima (29).

(28) Ch. Correa (1974): "The New Bombay: Self help City". A. D., Londres. Enero.

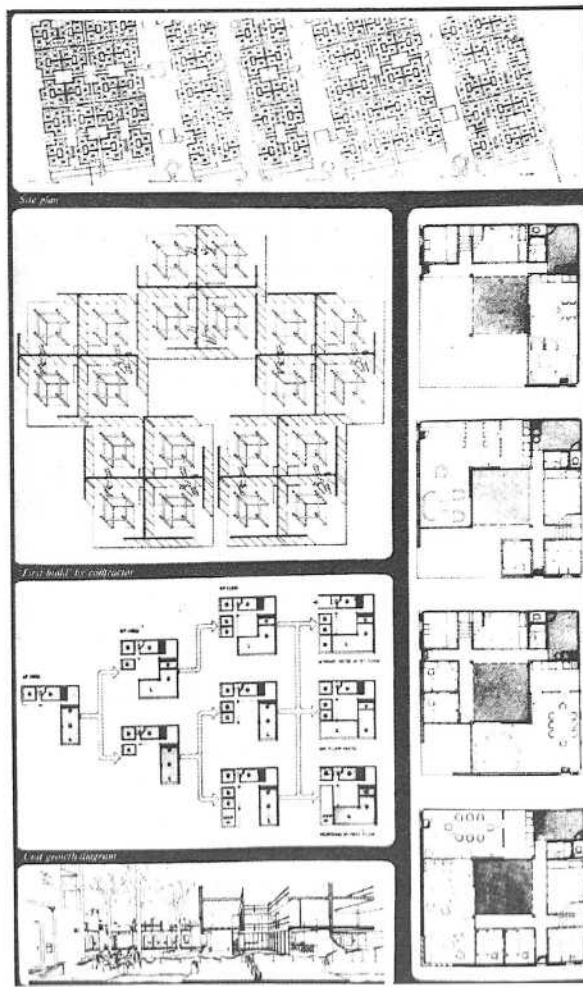
(29) Una exposición sistemática aunque resumida de los proyectos presentados por los participantes internacionales puede verse en el número monográfico de Architectural Design, de abril de 1970. Sin embargo, los proyectos realizados por los arquitectos peruanos han tenido una difusión más escasa.

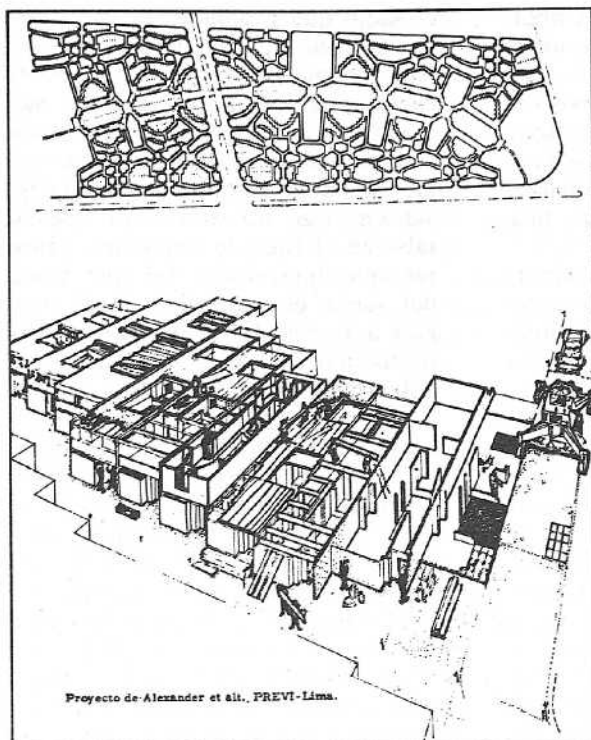
Los proyectos premiados están en fase de construcción experimental, para analizar el proceso constructivo más adecuado y evaluar costes unitarios. Puede verse un comentario reciente sobre lo puesto en marcha de tales realizaciones en A. D., enero 1974.



Propuesta Atelier V. PREVI-Lima.

Propuesta J. Stirling. PREVI-Lima.





Propuesta de Alexander et al., PREVI-Lima.

Las viviendas concebidas debían estar entre 80 y 120 m² y debían ser entendidas "no como entidad fija, sino como estructura con un ciclo de evolución". Este concurso define el marco de posibilidades y combinaciones técnicas del diseño de la vivienda evolutiva como tema.

Los proyectos presentados plantean por lo general el estudio y la evolución de la vivienda tipo como criterio fundamental, aceptando las pautas que regían el proceso tipológico de los barrios de coreas. Sobre esta idea de vivienda se proponen las organizaciones y soluciones constructivas más variadas: desde la utilización racionalizada de los materiales tradicionales (proyecto de Alexander), a la propuesta de sistemas industrializados de nivel medio (Atelier V), a la utilización de sistemas tecnológicos muy apurados (H. Ohl). La significación atribuida a la vivienda en casi todos los proyectos no viene correspondida —salvo en contados casos— por una propuesta de los elementos de urbanización como parece pudieran exigir los principios que informan tal tipo de políticas, en el sentido que la vivienda se autoconstruía a partir de la estructura o esquema prediseñado, pero el barrio también se equipaba, urbanizaba y mejoraba a partir de la acción comunitaria o conjunta de los usuarios; de este modo los espacios urbanos, en principio concebidos como residuales, pasarían a ser en el futuro la estructura de la organización de los servicios urbanos. En cambio, los criterios de agrupación más comunes fueron las ideas de unidad vecinal o

viviendas nucleadas, resultando las propuestas sobre trama urbana mucho más débiles.

Una mínima referencia a los proyectos puede mostrar el abanico de propuestas. Es significativo señalar los proyectos ganadores a juicio del Jurado:

— Propuesta presentada por el Atelier V, corresponde a la idea convencional de vivienda suburbana europea, utilizando un sistema de construcción por paneles autoportantes. Las parcelas se organizan formando bandas con una disposición muy fortuita.

— Proyecto de Kikutake y Maki, plantea el desarrollo de la vivienda en lote estrecho con un módulo de servicios longitudinal y que alimenta el patio y demás dependencias. La disposición de las parcelas adolece de los defectos del anterior (30).

— Propuesta de Herbert Ohl, de edificación muy compacta a través de sistemas tecnológicos muy avanzados y donde el esquema de acceso es utilizado como soporte del sistema de construcción. Se trata fundamentalmente de un sistema de producción de espacio habitable, donde la compartimentación, servicios y accesos son complementarios y accidentales. Proyecto muy polémico en la discusión sobre el nivel tecnológico de las propuestas en situaciones con un nivel de desarrollo industrial relativamente bajo.

Otras propuestas no premiadas por el Jurado, pero de significativa contribución:

— El proyecto del grupo colombiano de Semper, acepta la idea de vivienda tradicional que desarrolla en lotes cuadrados. El sistema constructivo puede resultar muy abierto, y su agrupación se apoya en la definición de unidades de unas quinientas viviendas con el equipamiento localizado.

— La propuesta de J. Stirling, se apoya también en el esquema de parcelación cuadrada, cuya edificación se plantea alrededor de un patio central, el cual viene definido desde el momento inicial a través de una estructura aporticada que permite ocupar intensivamente la parcela según los sistemas constructivos tradicionales. Las viviendas vienen agrupadas en torno a unos patios o plazas comunes que a su vez resultan articuladas respecto al esquema de estructura urbana general. Este último aspecto convierte este proyecto en una de las propuestas interesantes del concurso, en la medida que ofrece una organización urbana y una distribución de los servicios de la ciudad (comercio, escuelas, etc.) muy clara y que resulta polémica respecto a las anteriores. Porque la utilización del proceso de construc-

(30) La evolución de este proyecto premiado puede verse en los esquemas reproducidos recientemente en "News from PREVI", A. D., núm. 1 (1974).

ción paulatina no debiera implicar la organización de las viviendas en situaciones prácticamente tribales, como parece desprenderse de las propuestas de "grupos cerrados", "autónomos" en otros proyectos; en cambio una disposición de los elementos comunes más abiertos supone probablemente una utilización de los mismos, más urbana.

Enfasis en la estructura urbana de soporte de las viviendas evolutivas como criterio a señalar en la propuesta de los arquitectos Iñiguez y Vázquez al mismo concurso (31).

— El proyecto del grupo de Alexander (32) de notable interés por el análisis sobre el tipo de vivienda y la definición de cada uno de sus elementos en relación con las necesidades y cambios del tipo de usuarios. El sistema constructivo está basado también en la adopción de los sistemas tradicionales que se racionalizan y adecúan al proceso de autoconstrucción. La organización del barrio sigue un criterio de segregación entre el tráfico rodado y el peatonal demasiado estricto, que al superponerse con un esquema de parcelación muy fragmentado da como resultado una estructura urbana más dudosa.

Esta propuesta de indudable interés como estudio metodológico de la vivienda y de los elementos de proyectación de la misma, puede ser tomada como ejemplo claro de la *transcripción e institucionalización* de las características analizadas en los barrios de Urbanización Marginal.

El tipo de propuestas comentadas venía apoyado en estudios realizados sobre los barrios de U. M. existentes y tomaba el análisis minucioso y desagregado del proceso de desarrollo y evolución como criterio básico de proposición, valorando el comportamiento agregado y el impacto general de estas políticas como adición de una multitud atomizada de procesos controlados. Tomada esta opción, el tema viene resuelto como un proyecto de diseño en que se trata de proporcionar una corrección técnica al proceso que se simula de antemano. No será casual que en esta línea se canalicen gran parte de los ensayos técnicos y arquitectónicos de las soluciones (entendidas como utopías semiinconscientes) que debieran ejecutarse para corregir para siempre aquellos problemas. De este modo de autoconstrucción, la necesidad de atribuir un dominio sobre

el suelo que promueva la inversión de la familia usuaria en su vivienda, etc., se convierte en pauta común a este tipo de políticas. Por este camino parecería que pudiera hablarse de una auténtica autonomía de los procesos de autoconstrucción y de autofinanciación respecto a los mecanismos económicos y sociales establecidos; sin embargo no es así, ya que como se apuntaba en el caso de Barcelona, tanto los operadores que intervienen (el que vende el dominio del suelo, el autoconstructor, etc.), como la lógica a través de la que se relacionan, tienden a reproducir las situaciones y los mecanismos regulares e institucionalizados (33).

Así pues, como se avanzaba anteriormente, la transcripción directa de los criterios del proceso U. M. resulta muy dudosa, e incluso negativa, y su idoneidad deberá venir validada según el papel que tal política de vivienda desempeñe en el marco social en que se halla inserta. Porque formular (aunque reconociendo las ventajas comparativas) que los barrios de Urbanización Marginal sean la forma más eficaz para que se produzca la adaptación de los inmigrantes rurales a la ciudad, como fuera la tesis avanzada en algunos trabajos teóricos antes aludidos, implica la persistencia de las condiciones de dominación existentes y niega la formulación de modelos alternativos de participación en la vida urbana (que pasarían por una mayor integración del inmigrante en el sistema productivo y cultural del nuevo contexto a que se dirige).

En este sentido —con frecuencia— la utilización de estas propuestas tiende a convertirse en el mecanismo integrador a través del que se canaliza la inmigración campo-ciudad sin alterar las estructuras sociales y económicas existentes. En estos casos la mejora paulatina de los barrios podrá ser entendida como la reducción de las exigencias de viviendas y empleo, a un proceso de autosatisfacción conseguido a través de la esperanza o ilusión en los modelos y valores de la casa de la pequeña burguesía.

Igualmente los análisis efectuados sobre algunas realizaciones, muestran claramente los intereses que suelen presidir tales políticas. Así los estudios realizados sobre las propuestas de "Operación Techo" y "Operación Sitio" del gobierno de Frei en Chile, muestran su relación con las campañas electorales y enfatizan como objetivo básico la "integración" de la población (34) en las relaciones sociales establecidas.

De ahí, pues, las dudas que se plantean frente a la utilización indiscriminada de propuestas similares a las apuntadas, como política de vivien-

(31) Propuesta ampliamente detallada en el núm. 91 de la revista Hogar y Arquitectura. J. L. Iñiguez de Onzoño y A. Vázquez de Castro (1970): "Proyecto de viviendas de bajo costo".

(32) Proyecto ampliamente difundido a través del libro: Center for Environmental Structure (1969): "Houses generated by patterns", CES, Berkeley. También puede verse un resumen en C. Alexander, S. Hirshew, S. Ishikawa, C. Coffin, S. Angel (1972): "Viviendas generadas por patterns" en "El crecimiento de las ciudades" (D. Lewis, Ed.), G. Gili. Barcelona.

(33) En esta línea debe verse el trabajo de P. Crosta (1974): "Funzioni e contraddizioni dei processi di autoconstruzione nello sviluppo capitalistico", en Lotus. Milán.

(34) F. Vanderschueren (1971): "Significado político de las Juntas de Vecinos en las poblaciones de Santiago", Eure, núm. 2. Santiago. También puede verse el artículo de CIDU (1972): "Campamentos de Santiago: Movilización urbana" en "Imperialismo y Urbanización en América Latina", (M. Castells, Ed.), Barcelona.

da de bajo costo, y la necesidad de una discusión crítica del sentido que tales opciones significan, así como de los elementos y grupo de propuestas que se adoptan. De este modo deben interpretarse las controversias desencadenadas por el tema del concurso PREVI/Lima, antes comentado. En efecto, ante la opción sobre la idoneidad de plantear una política de vivienda a partir de este desarrollo individual evolutivo, pueden señalarse las opciones tomadas por J. Turner (35) a favor del proyecto de Alexander, y por Salinas y Segre en contra de los resultados del concurso y en concreto de esta propuesta (36). Igualmente la discusión puede extenderse al interno de las propuestas según las características que se describían: tipo de dominio del suelo que implican, nivel tecnológico de la construcción, invariantes de gestión que inducen, etcétera, condiciones que también deben ser contrastadas en el contexto a que la propuesta va dirigida. La discusión de tales variables resultaría un paso previo obligado en la formulación de una política concreta. En este sentido cabe destacar los estudios realizados por Portas y Silva (37) sobre las posibilidades de la vivienda evolutiva en la situación de Lisboa, analizando la potencialidad específica de esta trama y evaluando las condiciones de suelo, proceso de construcción, equipo y servicios y transformación que debieran presidir su posible aplicación.

Una observación generalizada de este tipo de políticas de autoconstrucción resulta difícil por la variedad de experiencias; el innegable valor polémico de determinadas propuestas contrasta con las dudas que ofrecen otras realizaciones. Sin embargo, entendemos que el proceso tipológico que de modo comparativo recuperan estas políticas puede superar el marco de la pura referencia crítica, porque, sin duda, una contribución notable de esta línea estriba en ensayar la intervención en la ciudad residencial a partir del proceso tipológico. No obstante, una limitación compartida como tónica de este tipo de propuestas pasa por plantear con jerarquía desmesurada los aspectos del proceso edilicio en los barrios como criterio fundamental. Aspectos

que suelen venir referidos al elemento unitario (vivienda, usuario), cuyo proceso tiende a optimizarse como si de una función independiente se tratase, suponiendo muchas veces, quiméricamente, la definición de estructuras residenciales paralelas al mercado de la vivienda institucionalizada.

C) *Políticas de transformación.* Son este tipo de limitaciones las que sugieren presentar, como separadas de aquéllas, un grupo de políticas que como criterio fundamental pretenden establecer las bases de transformación de las condiciones residenciales. Frente al ámbito reconocidamente parcial de aquéllas juxtaponen su objetivo de globalidad. Estas políticas no presuponen un proceso óptimo "a priori", sobre el cual se discute y elige un modo u otro de control o propuesta, sino que tratan fundamentalmente de canalizar la forma de intervención del sector de la población directamente afectado por el problema residencial, estableciendo las bases de actuación del movimiento poblacional para que pueda incidir transformando la situación precedente. La naturaleza de estos objetivos, aunque muchas veces adopten políticas próximas a las referidas antes, refleja lógicamente el intento por relacionar los elementos propuestos con aquellos que implican una transformación paralela: cambios en el sistema económico, dependencia del subsector residencial respecto a otros sectores, etc.

Comentaríamos aquí los esfuerzos en producir cambios en la estructura residencial desde los elementos que componen su propia demanda. Por tanto, tratarán de arbitrar los tipos de respuesta que suponen no sólo una determinada gestión conjunta de los interesados, sino también una determinada organización espacial.

Dentro de los intentos por ofrecer una alternativa generalizada a todo el sector de población de bajos recursos sin vivienda, deben citarse las recientes experiencias practicadas en Perú respecto a los "pueblos jóvenes", cuyo proceso U. M. viene establecido y regulado por ley de una forma general, reconocido no sólo como proceso de emergencia o en situaciones singulares, sino extendida a cualquier usuario potencial (38). Sin embargo, quizá el marco de aplicación justificase que su puesta en marcha resultará muy próxima a la línea de las propuestas discutidas en el apartado B.

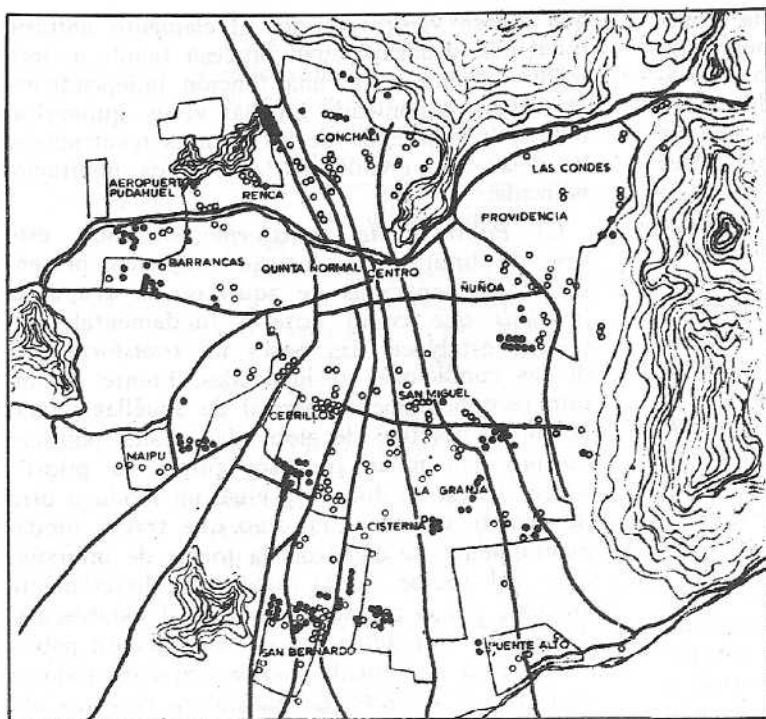
Otras experiencias pretenden un cambio en las condiciones residenciales más generales a partir de potenciar la estructura y la organización poblacional de los sectores demandantes de alojamiento. Debe citarse la significación que el movimiento poblacional, muy especialmente respecto a las políticas de alojamiento, ha tomado en el período 1970-73 en Chile correspondiente al gobierno de Unidad Popular. La descripción completa de aquellas políticas se omite por exten-

(35) Puede tomarse como ejemplo la propia escisión del Jurado del concurso de PREVI-Lima. Aunque en concreto las observaciones señaladas pueden contrastarse en las cartas: J. Turner (AD/10/1970) comenta los proyectos del concurso y los critica severamente —excepto uno— como productos realizados por gente situada fuera del problema que tiene poco que ver con los actores y actividades que debieran intervenir. El único proyecto que describe de forma muy favorable es el de Alexander. En cambio la carta de F. Salinas y R. Segre en la misma revista, posteriormente divulgada en "Arquitectura Cuba", núm. 339 (1971) con el título: "Modelos para el tercer mundo de los arquitectos unidimensionales", plantea abiertamente la crítica a este tipo de propuestas en la medida que reproducen directamente la situación y procesos existentes.

(36) F. Salinas y R. Segre (1972): "El diseño ambiental en la era de la industrialización". Universidad de La Habana.

(37) N. Portas, F. da Silva (1971): "Tipología de edificios: Habitación evolutiva", LNEC, Lisboa.

(38) F. Bonilla (1972): "Pueblos Jóvenes y Urbanizaciones Populares". Lima.



sión (39), si bien, deberían resaltarse ciertos aspectos sobre el tema que nos ocupa. Esta experiencia se pone en marcha en un contexto donde el movimiento poblacional tenía ya una cierta entidad; el gobierno precedente con postura asistencialista y de mejora de clientela electoral, permitía y organizaba las "operaciones sitio" (entrega de terreno con dotación urbanística y equipamiento social mínimos) que condujeron a la construcción de casa propia; aparecen así tam-

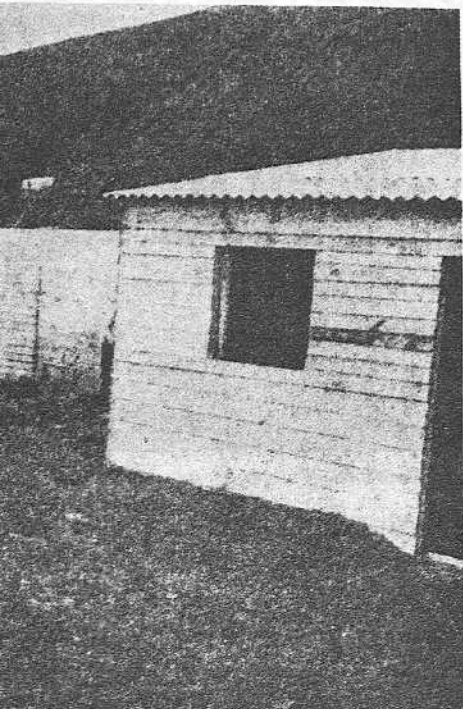
bién las organizaciones vecinales. Las pocas garantías que ofrecía la continuidad de este proceso obliga a tomar otras estrategias. Los pobladores de los campamentos (asentamientos formados sobre la base de "tomas" organizadas de terreno urbano), altamente movilizadas, plantearon su incorporación como obreros asalariados de las empresas estatales de construcción con capacidad de control de las mismas (40). Así es como en torno a la vivienda (muchas veces entendida di-

(39) Sobre este tema se dispone de una bibliografía importante, concentrada principalmente en los números de la revista EURE (Santiago de Chile) de aquel período (sobre todo 4, 5, 6, 7); también puede verse en el libro editado por M. Castells (1973), op. cit., así como E. Pastrana-M. Threlfall, op. cit.

(40) Como ejemplo puede señalarse el conocido campamento de "Nueva Habana" constituido por fusión de tres campamentos anteriores, y donde los pobladores exigieron que fueran construidos por ellos mismos con la gestión del Estado (rechazando las empresas constructoras privadas o las cooperativas



Políticas de vivienda



*Localización de campamentos
en Santiago.*

*Un tipo de "campamento"
en Chile.*



*Localización de la Urbaniza-
ción Marginal (clandestinos)
y barracas en Lisboa, 1974.*

*Experiencias de reciente pro-
grama SAAL en Portugal.*

rectamente como provisional), el abastecimiento, la estructura de relaciones entre campamentos, etcétera, que se organiza el movimiento poblacional siendo éste un componente fundamental en la estrategia política que se pretende transformadora. La incidencia de tal componente pasaba tanto por el establecimiento de vínculos con las transformaciones en el proceso productivo, como por el establecimiento de pautas de asentamiento residencial y de "instituciones" internas innovadoras.

de autoconstrucción). A raíz de esta experiencia se formó el Departamento de "Ejecución Directa" (Pastana, 73). Sobre este campamento puede verse también: Alvarado, Cheetham, et al. (1973): "Movilización social en torno de la vivienda", Eure, núm. 7, Santiago.

Igualmente debe comentarse el intento reciente que supuso el programa S.A.A.L. (Servicio de Apoyo Ambulatorio Local) en Portugal en la segunda mitad de 1974. Venía definido como programa de apoyo al proceso de satisfacción de necesidades urbanas y se dirigía a un contexto donde los sectores mal alojados o sin vivienda eran cuantitativamente muy importantes: barrios clandestinos (U. M.); "bairros do lata" (barracas) sumados a un déficit crónico. Los grupos de población mínimamente organizados con carencias de servicios, o alojados precariamente, etcétera, podían disponer del "apoyo" de las "brigadas" del programa, en materia de ayuda técnica, administrativa, organizativa, etc., y que en conjunto decidirían los canales de solución más adecuados: autogestión de servicios, autoconstrucción de un nuevo barrio, reclamación de derechos del suelo, etc. En cualquier caso, las dificultades que encuentran programas de este tipo, no niegan directamente la potencialidad de los mismos.

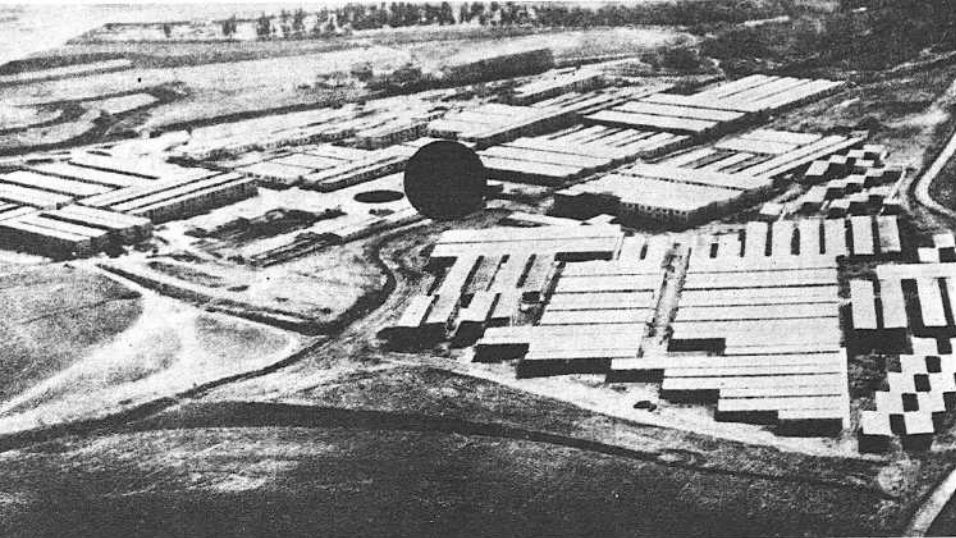
Algunas hipótesis sobre las políticas «alternativas». El caso de Barcelona

El papel y la importancia de este tipo de políticas "alternativas" han sido expuestos anteriormente (41); trataríamos ahora de centrar su alcance en contextos como el nuestro y poner en duda tanto aquellas objeciones de negación dogmática como frecuentes adscripciones fortuitas cargadas de formalismo.

La tipificación de políticas antes expuesta de forma resumida tiende a enfatizar, aún a riesgo de un cierto esquematismo, los grupos de posturas que en torno al fenómeno U. M. y a la intervención en el mismo, pueden articularse. El comentario respecto a nuestro marco más inmediato señala tanto el alcance concreto de aquellas políticas como la posibilidad de una lectura más completa de los tratamientos tipo apuntados. Porque en situaciones como las de Barcelona donde —como se presentaba al principio del artículo— el fenómeno de Urbanización Marginal es cuantitativamente importante y se desarrolla según unos mecanismos específicos en la estrategia de los agentes del suelo, en los aspectos fundamentales del proceso tipológico, etc., deberá establecerse el nuevo sentido que sobre las acciones de intervención y gestión de la ciudad (políticas, planeamiento...) este tipo de crecimiento "marginal" reclama con prioridad. Por tanto, los criterios siguientes serán hipótesis de discusión sobre la influencia —que debiera ser recíproca— entre los niveles directrices del crecimiento residencial y los sectores más "problemáticos".

Así, el sentido que cobrarían políticas del tipo *asistencialista* o *de integración* en situaciones

(41) Téngase presente además de las experiencias aducidas en los diferentes grupos de políticas, la propia adopción del tema como base del concurso entre Escuelas de Arquitectura en el XII Congreso Internacional de la U.I.A.



Intervención oficial tipo en España: Unidad Vecinal de Absorción.



Intervención tipo: Polígonos de vivienda masiva.

Políticas de vivienda

como las de la Comarca de Barcelona, podría llegar a ser sensiblemente distinto de los casos apuntados anteriormente y exige por tanto una atención singular. Porque los barrios analizados demuestran un alto grado de "marginalidad" en el proceso urbanístico de su desarrollo, pero en cambio el nivel socioeconómico de integración de sus pobladores (salarios, estructura familiar, pautas culturales, etc.) no difiere sustancialmente de los sectores de usuarios que han tenido que acceder a la vivienda más económica en los polígonos periféricos, estando ambos relativamente integrados al sistema productivo industrial dominante (42). Por tanto podrían verse las condiciones para que un proceso de asistencia canalice prioritariamente las posibilidades de integración urbanística más bien que las de integración política y cultural que presidían los ejemplos precedentes. En este contexto, la reivindicación de servicios urbanos para el barrio, con participación en la gestión de tales mejoras por sus usuarios, puede resultar una línea avanzada que canaliza aquella voluntad de mejora y que permite un desarrollo del proceso U. M. contradictorio a las manipulaciones de transformación que de forma externa sobre él se ciernen.

En este sentido, los ejemplos de evolución que vienen sucediéndose en los barrios de la Comarca permiten contrastar: 1) los intereses de los *usuarios* encaminados a conseguir: a) la legalización en la medida que les da confianza en el proceso y les permite continuar la propia inversión; b) la infraestructura de urbanización como servicios a la vivienda (agua, electricidad, etc.) instalada de forma paulatina; c) los equipamientos más indispensables (escuela, transporte público), con 2) las pautas que presiden las actuaciones de los *promotores* externos al barrio como: a) el aprovechamiento de la capacidad potencial del suelo "urbano" residual en los barrios; b) la promoción de crecimiento residencial en áreas normalmente no edificables contiguas al barrio; c) la reconversión del proceso

de U. M. a los mecanismos y normativa convencionales.

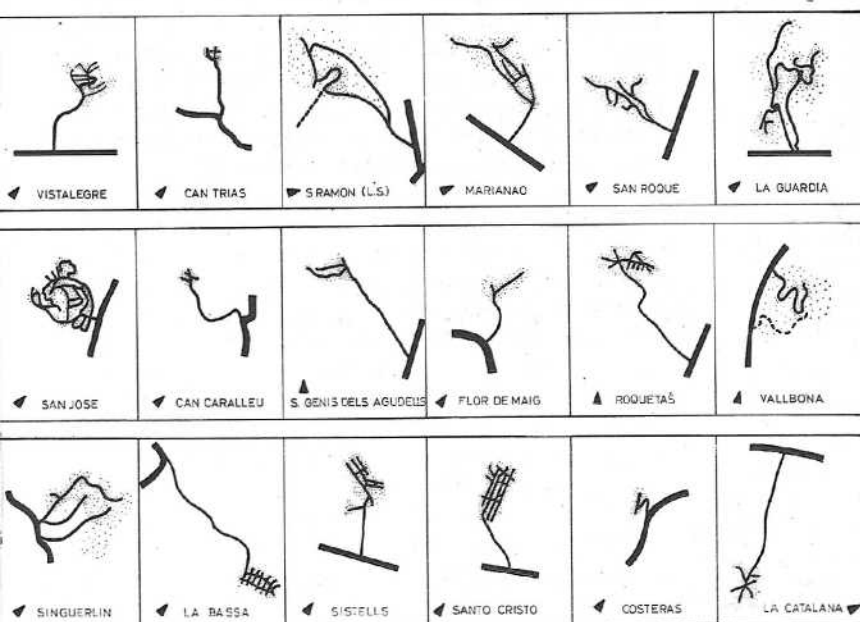
Estas diferencias entre las demandas y reivindicaciones de los residentes y los objetivos inmediatos de los promotores del suelo y vivienda que quieren llevar adelante la transformación del barrio, son la base de un tipo u otro de evolución, que viene representada por la mayoría del planeamiento sectorial de "integración" o "erradicación" de los barrios en el segundo caso y en acciones puntuales de gestión o demanda de servicios u oposición a los planes por parte de los residentes; presididas ambas por la acción municipal en favor del primer tipo de iniciativas.

Estos desajustes que aparentemente tenderían a mostrar la imposibilidad de intervención en vía de integración urbanística del barrio, resultan de hecho contradichos por la misma evolución de las áreas de Barcelona, cuyo conflicto tiende a prolongarse tomando formas de solución diversas. Es precisamente a la vista de los barrios analizados que resulta imprescindible considerar otro tipo de tratamiento que no perjudique de nuevo a los operadores internos del barrio y facilite, en cambio, su desarrollo. Para ello hace falta una acción pública de asistencia que no sea el reflejo de los operadores especulativos y que facilite la legalización, la dotación de equipo y la urbanización del barrio. Política de asistencia cuyo proceso y naturaleza de las inversiones deberían ajustarse a las *condiciones de desarrollo* en que se encuentra el barrio (proceso familiar de los residentes, capacidad de gestión, etcétera) y a las *características propias* del barrio. Precisar éstas supone un desarrollo muy amplio del que aquí se apuntan a modo de referencia: a) las características del emplazamiento del barrio (según situación geomorfológica y contorno podrán realizarse nuevos crecimientos o bien anexionarse con otros sectores próximos); téngase presente que los barrios más antiguos se encuentran normalmente constreñidos y rodeados por el crecimiento urbano reciente; b) las características específicas de formación del barrio (reflejadas en el tamaño, densidad, trama de calles, organización parcelaria y sistema de ocupación pueden expresar la capacidad y límites de un posible desarrollo evolutivo); c) las caracte-

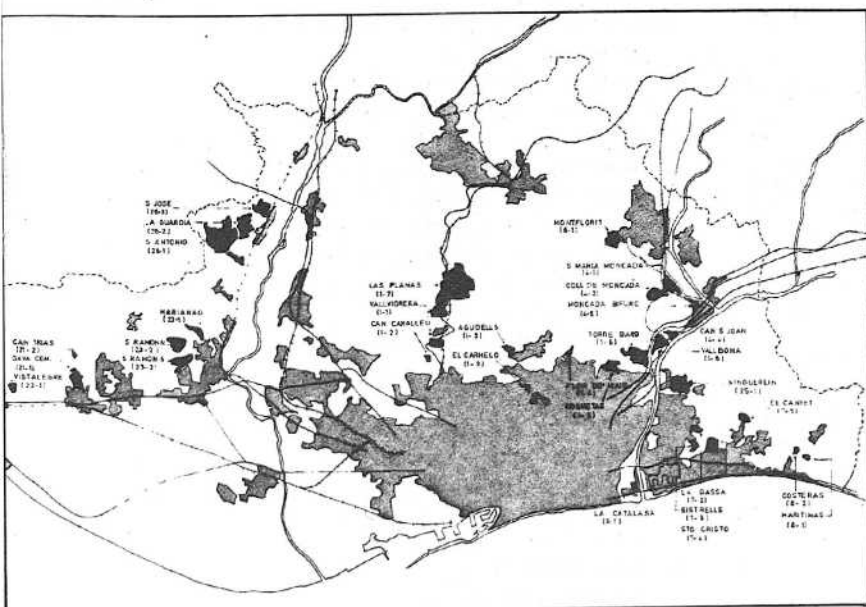
(42) Situación diferencial de muchos países sudamericanos donde la proporción del crecimiento "marginal" respecto a la ciudad es mucho más importante y viene correspondida con unas condiciones de desempleo y precariedad mucho más notoria.



Construcción densa contigua al barrio. Acción especulativa tipo en los barrios de Urbanización Marginal.



Esquema y estructura interna de los barrios.



Los barrios de Urbanización Marginal en la Comarca de Barcelona.

terísticas de conexión del barrio (que pasan por el acceso, vínculos con los asentamientos inmediatos, y cuya mejora supondrá una opción fundamental en la zona). En esta línea y de acuerdo con la capacidad de gestión y organizativa de los núcleos, tendría sentido perfilar un proceso de asistencia que de forma avanzada fomente la integración urbanística del barrio. En cualquier caso cabe destacar el contenido de la vía expuesta frente a las definiciones programáticas por parte de los organismos de planeamiento (43) que tienden a reconducir el problema a las políticas de "desarrollo comunitario" sudamericanas, que tanto por su carácter como por la divergencia con nuestro contexto resultan desenfocadas.

Si bien un tratamiento de tipo asistencialista como el descrito debiera evitar aquellas divergencias entre los intereses de los residentes y de las iniciativas de reconversión que presiden el difícil desarrollo de los barrios, debemos enfatizar el valor que a estos procesos de Urbanización Marginal se les reconocía en los dos últimos grupos de políticas, al asignarles no sólo una dimensión conflictiva respecto al desarrollo convencional, sino un valor dialéctico respecto a los mecanismos establecidos de producción del crecimiento urbano y, por ende, de las políticas de suelo y vivienda que los articulan.

Debe señalarse que la acción pública en materia de vivienda en las últimas décadas en nuestro contexto más próximo adolece de la mayor parte de los tópicos referidos anteriormente, y que ha venido canalizado por organismos diversos (Patronatos Municipales, I. N. V., Obra Sindical del Hogar, entre otros) y con proyectos de ordenación variada (de baja altura O. S. H., en bloques formando "polígonos", etc.), pero enfocados de forma mayoritaria a la construcción de vivienda como objeto acabado, con criterio de beneficencia o de subvención a la iniciativa privada. Las situaciones de construcción transitoria han correspondido a medidas de urgencia, si bien, en muchos casos, han adquirido un carácter casi definitivo o menos provisional que el formulado

(43) Véase el resumen de la ponencia presentada al "Congreso Interamericano de Vivienda", por la Secretaría G. T. del Ministerio de la Vivienda. Temas Arquitectura y Urbanismo. Madrid, 1970.



inicialmente. Por otro lado los sistemas de ayuda directa o patrocinio a los propios usuarios han sido muy reducidos y canalizados principalmente a través de las cooperativas como entidad, que han permitido en algunos casos simular el proceso comercial de construcción de viviendas a través de la gestión corporativa de un grupo de futuros residentes.

En estas coordenadas es donde cabe situar la dimensión general de estos barrios "marginales". Frente a las políticas convencionales de vivienda que tienden a convertir el "problema de la vivienda" en un dimensionado de alojamientos a construir definiendo unos "standards" funcionales y de acabados, resultando complementarios aspectos como las condiciones de acceso y tenencia, la localización y el equipo, los compromisos de financiación, los mecanismos de producción, del objeto vivienda (44), los barrios de Urbanización Marginal pueden ser entendidos tanto como una respuesta forzada por los desajustes en aquellos programas cuanto sobre todo expresión de una jerarquía y orden en importancia que los usuarios deben elegir en este costoso proceso.

Por tanto, una nueva valoración de los costes desagregados de la vivienda, de los costes de los servicios y de la financiación resulta manifiesta y contradice la rigidez del análisis de costes de la vivienda como desglose de un producto acabado; igualmente las relaciones entre condiciones de tenencia y tipo de vivienda, entre financiación y sistema de acceso, debieran ser transformados. De modo similar, las constantes reclamaciones que con el tópico del fomento de suelo articulan políticas de urbanismo "concertado" (en la medida que no vinculen de otra forma el proceso residencial que desencadenan) supondrán una vía antagónica a las propuestas "alternativas" que desde una determinada organización y dotación del suelo y gestión de la vivienda podrían arbitrase.

Así pues, a esta escala resultan plenamente cuestionables los canales de financiación y subvención de la vivienda pública y muy dudosos los sistemas de protección y ayuda a los operadores privados, reconociendo en un sistema de asignación directa al usuario, y de consideración de otros procesos que incluyan su gestión, las bases de programas alternativos.

En el caso de Barcelona, y más en concreto respecto a la creación de nuevos barrios, puede pensarse que en el ámbito urbano más denso, la Comarca, y con la puesta en marcha del Plan Comarcal revisado, la asignación de suelo rústico a parcelación "marginal" tomará menor importancia que en las décadas precedentes, condensando la transformación de los barrios existentes una de las encrucijadas más difíciles (aludidas anteriormente al presentar el tratamiento de asistencia). Si bien el mayor control sobre

los usos del suelo puede corresponder en la situación actual a una aparentemente mayor oferta y más diversificada de la vivienda, en cambio, en el ámbito metropolitano de influencia de Barcelona pueden contabilizarse decenas de barrios U. M. de nueva creación o de extensión de los existentes. El proceso de construcción y desarrollo toma recientemente formas más completas (los módulos de construcción pueden ser mayores), la "marginalidad" urbanística se configura con otras características (posición más alejada aunque el residente obtenga electricidad con menor demora), las condiciones de ilegalidad quedan aparentemente más cubiertas (contrato de venta, plano de parcelación, etc.); pero en definitiva el valor de los procesos de Urbanización Marginal con naturaleza diferenciada de los mecanismos ordinarios de producción de vivienda, aunque dependientes de éstos, mantiene su vigencia: los barrios "marginales" van formando nuevas coronas cada vez más periféricas. Por tanto, la discusión y propuesta de programas "alternativos" en base a aquellas condiciones, sigue siendo una necesidad inexcusable.

Valoración de la dinámica y condiciones del crecimiento que deben precisarse en los marcos concretos: evidentemente la identidad reconocida en el proceso de formación no excluye la existencia de unas variables singulares a cuestionar. Así cabría diferenciar las políticas a definir en situaciones como los barrios "clandestinos" de Lisboa, o bien, el tratamiento detallado de las periferias canarias. En este último caso, por señalar un ejemplo notoriamente diferenciado, el papel prácticamente exclusivo de los barrios U. M. en el crecimiento residencial económico les confiere un valor crítico que supera la aparente especificidad del fenómeno y que pone en duda cualquier opción que sobre el crecimiento urbano se arbitra. En estas condiciones la influencia y afectación de los programas y del planeamiento no será el prescindir de unos procesos alternativos de intervención, sino la determinación que de forma indirecta sobre el nuevo crecimiento marginal genere.

Es precisamente el valor de intervención que poseen las políticas alternativas el que reclamaba una mayor atención en un contexto como el nuestro. Las dificultades y comentarios (críticas) a sus versiones más dudosas han sido comentadas reiteradamente; se trata ahora de recuperar su posible alcance y así calibrar el sentido de los mismos en una línea que se pretendiera transformadora de las condiciones residenciales. Las específicas condiciones de nuestro desarrollo urbano entrañan la exigencia de nuevos caminos a la política residencial y que entre ellas la gama de las alternativas puede ofrecer soluciones técnicamente progresivas y socialmente avanzadas: la dinámica del sector poblacional, el estado actual del sector de la construcción (soslayando su vinculación financiera), la necesidad de afrontar formas específicamente residenciales en el crecimiento rápido de nuestras ciudades, son algunos de los factores que justifican, ya de por sí, tal afirmación.

(44) En este sentido puede verse nuestro artículo "A la rel dels problemes de l'habitatge", aparecido en Serra D'Or, núm. 189, junio 1975. Barcelona.



Planeamiento

ANTE EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MURCIA

Por Manuel Ribas i Piera

Primera parte: poblamiento y planeamiento en el municipio de Murcia

1. Justificación

Este trabajo, como se deja ver en su mismo título, lleva implícita una doble consideración.

Se pretende, en primer lugar, esquematizar los rasgos salientes de la historia urbana de Murcia, para tener muy a la vista el repertorio de formas y signos edificados que constituyen los estratos inalterados de la Ciudad como Construcción y como Obra de Arte.

Esta parte del análisis coincide con aquellas etapas históricas anteriores a la época moderna, en las que —por usar una frase muy conocida y no menos gráfica— la Ciudad construye su forma como el molusco segrega su concha. Algunos se refieren a ella como la época del Urbanismo “espontáneo”. Más bien debería decirse que es la época del Urbanismo que nace de las realizaciones concretas de cada día, sin mediar la previsión diferida de los Planes.

La segunda parte del trabajo se refiere a la historia del planeamiento. A diferencia de la anterior, en la que se induce el contexto de las decisiones a partir de las realizaciones concretas visibles, en ésta se estudian los Planes como cris-

talización de un estado de cosas previo, al que se pretende llegar a través de aquéllos.

La época histórica del planeamiento es la época moderna, y más concretamente a partir de la Revolución Industrial. El municipio de Murcia, aunque no es industrial, recibió también el impacto del nuevo orden en el siglo XIX, y a partir de entonces tenemos ya documentos que pueden considerarse Planes.

Un nuevo Plan, que es para lo que se escribieron las presentes páginas como parte de la Información, no es jamás un hecho aislado perdido en el vacío del tiempo. Como la vida misma es el eslabón de una cadena anclada en el pasado; y por esta razón, la conveniencia de este trabajo.

2. Resumen de la historia y geografía urbana de la Ciudad de Murcia

Para la presente redacción, además de la bibliografía que al final del artículo se cita, contamos con la valiosísima ayuda del Profesor Vicente Rosselló, quien nos ha facilitado los originales del exhaustivo trabajo que sobre este



mismo tema ha redactado para el Ayuntamiento de Murcia.

Por lo que se refiere al período árabe y de la conquista, pudimos contrastar aquellas enseñanzas con las de los Profesores Torres Fontes y Jorge Aragoneses.

En el resumen que ahora sigue, tan sólo están recogidos los hechos que definitivamente influyeron sobre la estructura y forma de la Ciudad.

2.1 *Los orígenes remotos y los factores de localización*

No parece que exista Murcia antes del siglo IX, sino es en forma de un pequeño lugar o aldea, y ello pese a los múltiples hallazgos de siglos posteriores que pretenden descubrir los restos de murallas "romanas". La primera noticia histórica, si la fecha es cierta, es de 825, cuando Abderramán II ordenó a su gobernador en Orihuela que trasladase su residencia a Murcia.

Los factores de localización de Murcia consiguieron vencer la condición de marisma o zona pantanosa que durante muchos siglos debió ser la Huerta actual, sometida a devastadoras riadas e inundaciones.

El primer factor de localización deriva de esta misma condición, pues ofrece tierras extraordinariamente fértiles y regables a poco que se opere sobre ellas con trabajos de avenamiento y riego.

Los otros factores también están ligados al río. Parece casi "necesaria" la existencia de un meandro o rincón en la terminología murciana actual, que abrazara el futuro territorio de la Ciudad también por levante y poniente así como por el sur como ocurre todavía hoy.

El brazo de poniente existió hasta finales del siglo XVII en que se pasaron los terrenos de la Condomina a la margen izquierda (todavía hoy la Condomina pertenece al sistema de riegos del brazo de poniente).

Parece probada la navegación del río en tiempos históricos, hasta Murcia por lo menos; con lo cual aparece la condición de puerto fluvial en una zona resguardada y agrícola según acabamos de decir. De no ser por la sede visigótica de Egara (Vallès occidental, provincia de Barcelona), Murcia sería la única ciudad mediterránea asentada en la depresión pre-litoral en los tiempos medievales.

Si nunca el poblamiento de una ciudad es atribuible a un solo factor, en el caso de Murcia vemos cómo varios condicionantes justifican y abundan su nacimiento como Capital.

2.2 *La ciudad árabe hasta la Conquista (siglos IX al XIII)*

La definitiva estructura de la Ciudad antigua que conocemos hoy se forja en esta época, y perdura hasta el siglo XIX con gran fidelidad de rasgos y sin adiciones notables.

Las grandes realidades estructurales son los dos castillos:

a) El Alcázar-Kebir o Nássir (Alcazaba, fortaleza o Ciudadela mayor) situado junto al puen-

te y el río, en terrenos que van desde el actual Hotel Victoria hasta el Gobierno Civil, y desde el río hasta la Catedral. En su interior, Dar-as-Xerif o Casa del Príncipe, en lo que hoy es Ayuntamiento.

b) El Alcázar-Seghir (Ciudadela menor), al Norte, sobre lo que es hoy iglesia de Santa Clara, junto a la Plaza de Santo Domingo, y al final del eje de la Trapería.

Y la línea de murallas que según una de las varias versiones, todas ellas muy parecidas, discutirían según se ha dibujado en el plano 1.833 (1) (V. plano 1) La unanimidad es menor al referirse a las Puertas y a su situación, según rotulación que se ha añadido.

El tercer hecho que marca para siempre la estructura de Murcia es la existencia de dos arrabales aparejados al recinto de murallas y a su vez también amurallados, de nombre Arrixaca, que rodean a la Ciudad por poniente (Arrixaca anterior a la conquista, poblada por mozárabes y extranjeros); y por el norte, hasta la actual calle del Santo Cristo (Facultad de Derecho), que se llamó Arrixaca Nueva y empezó a poblarse durante el siglo XIII.

Las murallas estaban protegidas exteriormente por un foso, val o cárcava que al mismo tiempo escurría las aguas. Los cauces de estos cursos de agua son los que, más que las murallas en sí, han dejado huella en la ciudad al convertirse en calles. Por el lado de poniente, la calle de Sagasta; por el lado de levante, la calle de Cánovas del Castillo; y por el norte, los trazados paralelos de las calles que van de la calle Santa Teresa a la calle Andrés Baquero, y de la calle Acisclo Díaz a la calle Enrique Villar (Acequia o Aljufía), corresponden respectivamente a los recintos de la ciudad árabe primitiva y de la Arrixaca Nueva que se pobló en el XIII.

El cuarto lado del cuadrilátero apaisado, según la dirección E. O. que contenía la Ciudad, estaba definido por el cauce del río.

2.3 *El protectorado y la conquista*

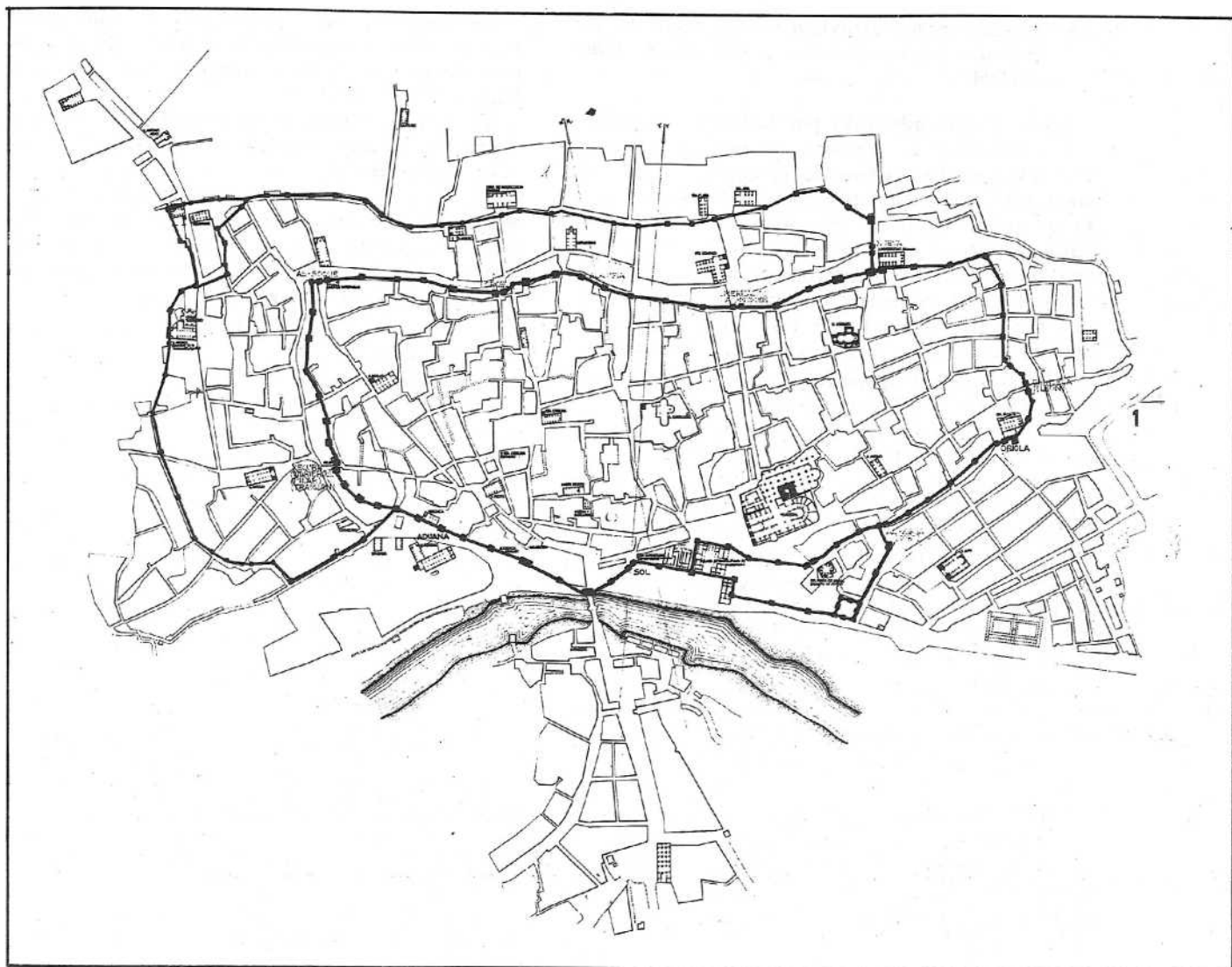
La cronología fundamental en el tránsito de Murcia musulmana a ciudad cristiana es la siguiente:

1152: Expedición del conde de Barcelona, Ramón Berenguer IV, llamado por el soberano de Murcia para sofocar una sublevación; aquél dejó en Murcia una abundante guarnición de catalanes.

1243: Entra en Murcia el Infante Don Alfonso de Castilla (luego Alfonso X el Sabio) en nombre de su padre el rey Fernando III el Santo, y en virtud de un tratado anterior, con lo que se inicia un régimen de protectorado y de convivencia.

1266: Jaime I de Aragón, llamado por su yerno Alfonso X, conquista la Ciudad que se había

(1) Este plano fue compuesto en 1897 por el Profesor J. Fuentes y Ponto a partir de las hojas confeccionadas en 1834 por el Arquitecto municipal F. Bolarín Gómez. El plano se ha calcado sobre una copia azográfica del original que está depositado en el Archivo Municipal.



rebelado contra el protectorado castellano en 1264. Se produce el poblamiento masivo con catalanes y aragoneses, pero sigue el régimen de protectorado castellano, aunque el soberano árabe local es cada vez menos importante.

1268: Segundo repartimiento de tierras efectuado por Alfonso X.

1284-85: Termina el gobierno nominal del reyezuelo árabe sobre una pequeña parte de la Ciudad (Arrixaca occidental) cada vez menos poblada de árabes.

1296-1304: Ocupación de la Ciudad y su Reino por Jaime II de Aragón.

1304: Vuelve Murcia a ser castellana.

Los hechos físicos correspondientes a estas efemérides son los siguientes:

a) La expedición de Ramón Berenguer IV podría ser origen de la Arrixaca de poniente, poblada hasta 1266 por mozárabes y extranjeros.

b) La separación que establece Jaime I entre la población árabe y la cristiana, se traduce en la apertura de la calle de la Trapería (muy probablemente) a lo largo de la cual se construye un muro que se prolonga incluso dentro de la Arrixaca septentrional. A levante de este muro debían quedar los cristianos, los cuales se reser-

vaban tácitamente la Arrixaca y ocuparon además la mezquita mayor (Catedral), y naturalmente el Alcázar mayor (con la mezquita, después Santa María de Gracia, que llevaba incluida). El resto de la Ciudad quedaba para los musulmanes. La Judería quedaba situada en el extremo N. E. de la Ciudad, próxima a la puerta de Orihuela.

c) El trato no sólo no se cumplió, sino que no satisfizo a los musulmanes los cuales fueron autorizados por Alfonso X a ocupar la Arrixaca, que debería dejarse libre de sus ocupantes, dejando ellos a su vez libre toda la Ciudad intra-muros, por lo que mandó derribar el muro norte-sur de Jaime I y tapió la puerta de la muralla próxima al Alcázar Seghir.

d) Posteriormente, el progresivo despoblamiento de la Arrixaca mudéjar hizo que la ciudad cristiana avanzara progresivamente sobre ella. Así, pronto se crea un mercado donde hoy está la Plaza de Santo Domingo, y se establecen tres iglesias en el mismo arrabal (San Miguel, Santiago, y San Andrés) y una en el de poniente (San Antolín).

A partir de 1285 ya no hay distinción entre ambas zonas.

Es un hecho admitido por todos los tratadistas y eruditos en historia urbana de Murcia, que los trazados viarios de la ciudad árabe del siglo XIII se mantuvieron en toda su fuerza hasta el siglo XVIII, y con algunas reformas y adiciones hasta el siglo XIX. Nuestro siglo introdujo notabilísimas reformas y sobre todo está introduciendo inmensos crecimientos periféricos que han alterado el ritmo y el alma de la ciudad antigua, aunque hayan pervivido sus trazados.

Esta transversal "principal" se completaba con dos transversales "altas" que a partir de un punto prácticamente común (extremo NE. del cuadrilátero, quizá la Puerta Nueva alfonsina o bien Bab-Al-Faricah de la época árabe) sigue trazados paralelos:

b) Según el foso de la primera muralla que separa la Ciudad propiamente dicha de la Arrixaca septentrional o Arrixaca Nueva.

El sistema se completa con varios ejes Norte-Sur, cuya característica común es enlazar las Puertas septentrionales con el arco principal de que se ha hablado antes. Son los siguientes, comenzando por el extremo de levante:

- El eje de la actual Rambla (calle de Saevedra Fajardo).
- El de la calle Trapería.
- El que pasa frente a la iglesia de San Bartolomé.
- El que pasa por delante de la iglesia de Santa Catalina.

La calle de Sagasta, no marcada en el plano 2, sería, como foso de la antigua muralla entre Ciudad y Arrixaca, la última de estas vías por el extremo de poniente.

El sistema no puede ser más racional, y quizá de ahí el mérito de su permanencia durante tan largos años, y en gran parte hasta nuestros días.

A efectos urbanísticos, y dentro del obligado nivel primario en que deben moverse estas notas, nos fijaremos en la evolución de cuatro "elementos primarios" (según la sistemática de Aldo Rossi) de la estructura urbana.

En primer lugar, el Alcázar mayor o Kebir que domina la fachada fluvial de la Ciudad.





Murcia

Aunque el testamento de Alfonso X (1284) manda que el Alcázar "lo haya siempre el que de nuestro linaje fuere rey de Murcia", lo cierto es que ya antes se habían hecho donaciones parciales que lo desmembraban entre los Templarios, la Mitra, y algunos señores. Como residencia del Adelantado, pasó luego a ser parte de su propiedad.

A comienzos del siglo XV, Enrique III lo extendió notablemente hacia levante, con lo que la nueva estructuración de Dar-ex-Xeriffe (hoy Ayuntamiento), el Palacio Episcopal primitivo (hoy desaparecido) y la iglesia de Santa María de Gracia (Templarios, antigua mezquita del Alcázar) debieron iniciarse a tenor de esta ampliación.

Otro elemento primario cuya evolución —y desaparición— se produce en esta época, es el Alcázar menor, o Seghir, que da paso a la iglesia de Santa Clara y al convento de Santo Domingo.

En tercer lugar, hemos de referirnos al Malecón. Nada ha podido probarse hasta hoy acerca de la sugestiva tesis del Profesor Rosselló Verger sobre el brazo del río que rodearía la ciudad por poniente. En todo caso habría que remontarse al siglo XIV por lo menos, pues ya en 1420 hay noticias de un primer malecón de tierra para proteger a la Ciudad de las avenidas del Segura; el cual debe consolidarse en años posteriores hasta su destrucción en 1701. En el epígrafe siguiente se citará su reconstrucción en 1735.

Finalmente, la desviación del meandro de la Condomina, realizado entre 1665 y 1698, y que rectificó el cauce del río en unos dos kilómetros aguas abajo.

Los terrenos de la Condomina pasaron así de la orilla derecha a la orilla izquierda del Segura.

2.6 La ciudad moderna

Basta pasearse hoy por las calles de Murcia para descubrir en seguida que el siglo XVIII fue su gran momento y en el que apoyó definitivamente el proceso de formación de su capitalidad.

V. Rosselló Verger señala varias causas concomitantes:

- a) La alineación a favor de los Borbones en la recién terminada Guerra de Sucesión.
- b) La producción agraria y artesana, y en especial el "boom" de la seda.
- c) En consecuencia, su papel de centro comercial, que se refuerza por la excelente situación viaria, que siempre tuvo.
- d) La Universidad y otras funciones de capitalidad moderna.

En cuanto a la escenología urbana, la traducción física de estas causas político-económicas fueron varias, y las más importantes por orden cronológico:

1.º La reconstrucción, en 1735, del Malecón que había sido destruido por una riada en 1701. Desde esta fecha será no sólo una obra de defensa hidráulica, sino además un magnífico paseo peatonal, y como tal un importante compo-

nente primario de la estructura urbana de la Ciudad.

2.º Muy ligado con la obra del Malecón, hay que citar la primera construcción en piedra del Puente de los Peligros, en su actual situación, inaugurado en 1742.

3.º La formación de la Plaza frente a la Catedral, recién terminada su magnífica fachada, supuso la renovación del Palacio Episcopal (una de las cinco sedes más importantes de España en dicha época) y con ella la ordenación —en lenguaje moderno— de la explanada y jardines del Arenal, entre dicho Palacio y el río, mediante la adquisición de terrenos al Marqués de los Vélez, de la familia de los antiguos Adelantados.

El Obispo J. Mateo López (1742-52) no pudo ver iniciada la obra que impulsó y dirigió, pero a partir de 1754 y con el apoyo de Fernando VI fue tomando cuerpo hasta terminarse en 1768 con el aspecto que todavía hoy conserva.

4.º En esta época comienza el interés urbanístico por el Barrio sito en la ribera derecha, en la embocadura del Camino de Cartagena. La Plaza de Toros (hoy mutilada y que sobrevive como Plaza de Camachos) se edificó en 1759.

5.º En el propio Barrio, las obras reseñadas aquí en 2.º y 4.º lugar, dieron lugar al nuevo camino, hoy carretera de Cartagena, con abandono del antiguo que transcurría más a poniente, por la calle Cartagena.

6.º Termina el siglo y se redondea la formación de la espléndida Ciudad barroca con el encauzamiento del Segura en todo el frente urbano representativo, desde el Puente de Piedra hasta el actual Gobierno Civil. El proyecto es de 1785.

Si a éstos se unen los hitos barrocos que consisten en la construcción o reconstrucción de casi todas las iglesias (San Miguel, Agustinas, Carmen, San Andrés, San Antón, San Nicolás, San Antolín, Verónicas, San Juan, Jesuitas, Jesús) y gran parte de las construcciones civiles de importancia (Ayuntamiento, por ejemplo) se comprende por qué hemos calificado el siglo XVIII como el momento álgido en la fijación urbanística de la Ciudad de Murcia.

2.7 La decadencia y el siglo XIX

Del mismo modo como el sub-epígrafe anterior comienza con una relación de hechos sociopolíticos positivos y estimulantes para la comunidad murciana del XVIII, en el siglo XIX la relación que seguimos, tomada de los datos del Profesor Rosselló Verger, marca una tendencia adversa, más propicia a la decadencia que al auge, como efectivamente ocurrió. Son los siguientes: saqueo de la ciudad por los franceses en 1810, fiebre amarilla en 1811, terremotos en 1826 y 1829; y ya al final del siglo, la tristemente famosa riada de Santa Teresa de 1879 y varias epidemias de cólera, especialmente en 1897.

A pesar del signo adverso, la Ciudad sigue su vida y durante el siglo se producen varios





Murcia

hechos con repercusión sobre el aspecto físico de la misma.

En primer lugar, hay que mencionar nuevamente las obras de reforma del Paseo del Malecón, que comienzan antes de la invasión francesa y terminan en 1848. A partir de esta fecha el Paseo luce el aspecto que todavía hoy podemos contemplar.

Unos años antes, en 1840, se procedió a la reconstrucción de los jardines del Arenal, hoy Glorieta de España y Paseo de Garay.

En cuanto a espacios libres, nace en 1846 la Plaza de Santa Isabel (hoy simple ensanchamiento de la Gran Vía); y en 1846 se urbanizan los jardines de Floridablanca y la Plaza de Camachos (antigua Plaza de Toros).

Es interesante seguir de cerca el proceso de sustitución urbano motivado por la desamortización de 1835. El convento de Santo Domingo, edificado sobre el antiguo Alcázar-Seghir dio lugar al teatro Romea; el convento de Mercedarias se convirtió en Universidad; el convento de Capuchinos dio lugar al Paseo de Corvera en el Barrio del Carmen; y el convento de San Agustín a la Plaza del mismo nombre, frente a la iglesia barroca de San Andrés.

En 1837 se crea el Instituto de segunda enseñanza, en 1844 la Escuela Normal, y una fecha importante es 1859 en que se inaugura la estación ferroviaria, aunque hasta 1862 no estará enlazada con Madrid.

Pero en contrapartida, las condiciones sanitarias y el nivel edilicio de la vivienda en Murcia alcanza a finales de este siglo cotas muy bajas y panoramas muy sombríos, que explican sin dificultad las constantes epidemias sufridas por la población.

Ya en los albores del siglo XX, el Ministro Puigcerver manda construir el enlace de Alicante con Granada, por la calle de su nombre y el Puente de Hierro.

3. El habitat rural en el término municipal de Murcia

El extenso término municipal de Murcia (95.006,90 Ha. según nuestros estudios) está ocupado por los cascos edificados según el siguiente cuadro de superficies:

CUADRO I

SUPERFICIES HA.	Total Municipio	Ciudad con El Espinardo	Pedanías Huerta	Pedanías de Campo
Suelo urbano (aproximadamente)	2.550,—	1.126,14	1.273,86	150,—
Suelo rústico (aproximadamente)	92.456,90	—	31.888,04	60.568,80
TOTAL	95.006,90	1.126,14	33.161,90	60.718,80

De ahí se deduce, pues, que una extensísima parte de su territorio (97 por 100) o está despoblada totalmente (Sierras de Carrascoy, Gallo, Miravete y Villares) o está poblada según un habitat rural de muy baja densidad.

En este epígrafe se aborda el estudio de este poblamiento, que tiene historia y características diversas según se trate de los terrenos de Huerta o bien de los de secano (Campo).

3.1 El habitat rural en la Huerta

El interesante trabajo del Profesor Dr. Don Francisco Calvo "La formación del paisaje agrario de la Huerta de Murcia", nos lleva de la mano para obtener algunas conclusiones históricas del proceso de poblamiento en la Huerta.

Se trata de ver, en rápida ojeada, la génesis y desarrollo de tan peculiar poblamiento, que como es lógico crece paralelamente con el crecimiento de los terrenos de Huerta, a medida que se sanea el fondo del valle y se corrigen meandros del río; y en menor grado con las obras de defensa contra inundaciones.

La época antigua de la Huerta va del siglo VIII o IX hasta el siglo XV, con una extensión de unas 4.300 Ha. Es la Huerta vieja situada "gros-

so modo" entre los actuales cascos de Murcia y Alcantarilla, con una prolongación hacia levante siguiendo las proximidades del río.

La época que va del siglo XV al XVII contempla un cierto crecimiento aguas abajo, o sea hacia levante, con sucesivas mejoras del sistema de riegos a lo largo de la acequia Mayor que discurre por la ribera izquierda del valle; lo que lleva a doblar la superficie de huerta hasta alcanzar aproximadamente unas 9.000 Ha. al término de la misma.

No en vano el siglo XVIII es el gran siglo de Murcia, y ello se hace notar incluso también sobre el poblamiento huertano, en el momento álgido de la industria de la seda y el cultivo de la morera, de tal modo que en 1803 la Huerta alcanza a casi 12.000 Ha.

Esta situación permanece estacionaria durante todo el siglo XIX (es curioso ver el paralelismo, con lo que se ha dicho antes respecto al crecimiento de la Ciudad), hasta que a partir de 1920 se produce un notable avance para llegar a la situación actual. Las más recientes ampliaciones se producen por terrenos despoblados al Norte desde Guadalupe a Santomera; y en terrazas elevadas sobre los pueblos de la ribera Sur.

4. Origen y evolución de los núcleos de Pedanías

Como en el epígrafe anterior, conviene distinguir entre los núcleos de Pedanías de Huerta y aquéllos otros situados en Campo o secano. Pese a pertenecer al mismo municipio, su origen y sus características son bien distintas, lo que justifica un tratamiento separado.

4.1 Origen y evolución de los núcleos en Pedanías de Huerta

De la sola contemplación de un plano de la Huerta murciana, se desprende en seguida una ley de poblamiento que apoya en los ribazos montañosos al norte y al sur (izquierda y derecha del río), en sendos rosarios que van respectivamente de Javalí Nuevo al Siscar, y del Palmar a Zeneta.

En el centro queda, además de la Ciudad de Murcia, los que el Profesor Calvo llama núcleos

de colonización y que son todos los restantes, desde Puebla de Soto, junto a Alcantarilla, hasta Alquerías y El Raal (junto a Beniel).

Los asentamientos del primer grupo nacieron por una exigencia de seguridad para asegurar el crecimiento sin perjuicio de las superficies de la Huerta.

Los del segundo grupo, por proximidad al sistema de riegos y estructura agraria de la Huerta.

Los primeros coinciden en algunos casos con poblamientos muy antiguos, como en el caso de la fortaleza de Monteagudo, y los segundos pertenecen a una generación ulterior, que comenzó en el siglo XVI con la extensión de los regadíos.

Las tasas de la evolución recientemente han sido calculadas para el período 1930-70.

A continuación se relacionan las Pedanías de Huerta por orden decreciente según los valores algebraicos de su tasa de crecimiento demográfico, que incluye a la vez núcleo y poblamiento disperso.

CUADRO II

1	Santiago y Zaraiche	+	310,97	‰	*21	Barqueros	+	14,17	‰
2	Algezares	+	116,86	‰	22	Llano de Brujas	+	13,91	‰
3	San Benito	+	101,74	‰	23	Albatalia	+	9,13	‰
4	La Arboleja	+	78,25	‰	24	Aljucer	+	7,29	‰
*5	Lobosillo	+	75,89	‰	25	El Palmar	+	2,28	‰
*6	Carrascoy	+	72,53	‰	26	Era Alta	+	1,93	‰
7	Santa Cruz	+	69,50	‰	27	Zeneta	+	1,29	‰
8	Guadalupe	+	65,51	‰	28	Monteagudo	+	1,28	‰
9	La Alberca	+	58,39	‰	*29	Jerónimo y Avilese	—	0,61	‰
10	La Ñora	+	55,78	‰	30	La Raya	—	0,99	‰
11	Puente Tocinos	+	41,96	‰	31	Garres y Lages	—	11,52	‰
12	Javalí Nuevo	+	38,18	‰	*32	Sucina	—	17,24	‰
13	Rincón de Seca	+	34,36	‰	*33	Valladolises y Lo Jurado	—	22,93	‰
14	Javalí Viejo	+	33,50	‰	*34	Los Martínez del Puerto	—	22,94	‰
15	Alquerías	+	33,34	‰	*35	Corvera	—	27,83	‰
16	El Raal	+	27,25	‰	*36	Gea y Truyols	—	28,83	‰
17	Nonduermas	+	20,75	‰	*37	Cañada Hermosa	—	48,10	‰
18	Matanzas	+	20,40	‰	*38	Baños y Mendigo	—	60,00	‰
19	Puebla de Soto	+	15,19	‰	*39	Cañadas de San Pedro	—	62,15	‰
20	Santomera	+	14,85	‰					

Se han incluido y señalado con asterisco las Pedanías de Campo, para tener una visión más de conjunto y fácilmente comparativa, de la evolución de las Pedanías.

CUADRO III

ALINEACION NORTE	ALINEACION SUR
Guadalupe (Rincón de Beniscornia)	El Palmar (Barrio de la Paloma) (Carretera de Nonduermas)
Cabezo de Torres (Palacios de Churra)	(San Ginés) (Barrio de los Gatos)
Monteagudo (Las Lumbreras)	La Alberca (Santo Angel) (El Verdolay)
El Esparragal (Cobatillas del E.) (El Campillo)	Garres y Lages (Los Lages)
Cobatillas (Barrio de los Pavos) (Las Peñicas)	Beniján (La Tiñosa) (El Bojar)
Santomera (El Siscar)	Torreagüera (El Secano)
	Los Ramos (Estación de Alquerías)
ALINEACION CENTRAL	
Puebla de Soto (Carretera de Granada)	
La Raya (Carretera de Granada)	
Nonduermas (Carretera de Granada)	
Era Alta (Carretera de Granada)	
Aljucer (Las Barracas)	
Puente Tocino (Las Casillas)	
Llano de Brujas (Los Cabecicos)	
El Raal (El Salar) (Carretera de Orihuela)	

No figuran en la relación las Pedanías de Cabezo de Torres y Churra, Cobatillas y El Esparragal, El Puntal, Beniaján y Los Dolores, Los Ramos y Torreagüera, Sangonera la Seca y Sangonera la Verde, por haber variado su territorio en el período 1930-70 y por esta razón no existe para ellas posibilidad estadística de comparar las poblaciones en dichas fechas a fin de obtener la tasa de variación.

Si de la dinámica pasamos ahora a considerar su estructura urbanística, existen tres Pedanías de Huerta sin núcleo alguno diferenciado: Albatá, La Arboleja y Matanzas.

Por el contrario casi todas poseen más de un núcleo (se señalan entre paréntesis el núcleo o núcleos secundarios: cuadro III).

Finalmente, para completar la imagen de estos núcleos de la Huerta, es interesante recoger aquí el episodio que algunos revivieron como municipios autónomos durante buena parte del siglo XIX. Las notas que siguen están tomadas de la monografía "Creación de los Ayuntamientos Constitucionales de la Huerta de Murcia en 1820", de la que son autores Joaquín E. Ruiz Alemán y Alfredo Morales Gil:

Las ansias renovadoras y modernizadoras de las Cortes de Cádiz (1812) se concentraron en una nueva división administrativa que no sólo dio lugar en 1833 a la división provincial, sino que ya antes definieron al pueblo o grupo de familias agrupadas físicamente como sujeto de la vida municipal.

De acuerdo con este principio, y con el vaivén propio de la época, se instauraron nuevos municipios en la Huerta de Murcia que desmembraron siquiera por unos años el extenso término municipal que ha llegado hasta nuestros días.

El primer y efímero período, nacido en el Decreto de 1813, terminó con la Real Cédula de Fernando VII de 1814. Pero la Revolución de 1820 (Decreto de 9-III-1820) trajo la reinstauración de todos los municipios creados en 1813. Se trabajó en seguida en su delimitación y se dictaron reglas en 1821 que fijaban en unos 1.000 habitantes la población mínima para la emancipación de los nuevos municipios. En Murcia tan sólo los territorios y población de Barqueros, Cañada Hermosa, Albatá, La Arboleja, Santiago y Zairaiche, San Benito, Puente Tocinos, Llano de Brujas, Alquerías y Los Ramos siguieron unidos al Ayuntamiento.

Los que se constituyeron como municipios autónomos fueron los siguientes: Por el Norte, Javalí Nuevo, La Ñora (con el actual territorio de Javalí Viejo), Guadalupe, El Espinardo (con el actual territorio de El Puntal), Churra (con el actual Cabezo de Torres), Monteagudo, El Esparragal, Santomera (con los actuales Cobatillas y Matanzas), El Raal, Santa Cruz, Alquerías y Zeneta; por el Sur, la Voz Negra (hoy incluida en Sangonera la Seca), La Raya (con Puebla de Soto), Nonduermas, Era Alta, Aljucer, La Alberca, Los Garres y Lages, Beniaján (con Los Dolores), y Torreagüera.

En 1823, el Decreto de Fernando VII de 1 de febrero, puso fin al trienio constitucional que

España había vivido, y los recién nacidos municipios volvieron a la unidad con Murcia. Pero en 15-X-1836 la reposición de la Constitución de 1812 (regencia de la Reina Madre, doña María Cristina) volvió a actualizar la cuestión. Según el trabajo de donde tomamos estos datos, tan sólo nueve municipios resurgieron al amparo de la nueva situación: Espinardo (con Guadalupe, El Puntal, Churra y Cabezo de Torres, 5.267 habitantes), Espinardo y Santomera (con Matanzas, Cobatillas y El Raal, 2.785 hab.), al Norte; al Sur, La Voz Negra (2.800 hab.), El Palmar (5.951 hab.), Era Alta (1.440 hab.), Aljucer (1.946 hab. pronto anexionados al Palmar), La Alberca (1.045 hab.), Algezares (con Los Garres, 3.203 hab.) y Beniaján (2.428 hab.).

Alguno de estos Ayuntamientos, hoy Pedanías de Huerta, sobrevivieron hasta 1856, o sea, durante un período de veinte años.

4.2 Origen y evolución de los núcleos en Pedanías de Campo

Ya más arriba se ha explicado la distinción adoptada, a efectos operativos y urbanísticos, entre el denominado Campo de Poniente (Barqueros, Cañada Hermosa y ambas Sangoneras) y el Campo de Murcia, vertiente meridional y marítima del municipio, lindante por la Rambla de Albujón con el Campo de Cartagena.

Después se ha comentado el proceso de poblamiento del Campo de Murcia, y este mismo proceso es el que ha dado lugar a la formación de algunos núcleos.

En este aspecto del poblamiento, el panorama reciente no es halagüeño. En el anterior cuadro se han incluido también las Pedanías de Campo, y así es posible ver, en cuanto a dinámica de población en los últimos cuarenta años, cómo los ocho últimos lugares (tasas negativas) corresponden a Pedanías de Campo. Los crecimientos de Carrascoy y Barqueros, sin despreciarlos, tienen que examinarse a la vista de la débil base demográfica de cada una de dichas Pedanías (respectivamente 245 y 781 hab. en 1971). De todo esto se desprende que tan sólo Lobosillo (la más meridional y marítima de las Pedanías de Murcia) presenta signo francamente favorable, así como se da signo estacionario en Jerónimo y Avileses.

Históricamente, el núcleo más antiguo es Sucina, surgido en el siglo XVI al amparo del camino al mar por el puerto de San Pedro, y que a mediados del siglo XVIII alcanza ya los 1.000 habitantes (cifra coincidente con la población actual).

Sucina y Corvera, en posiciones simétricas, al pie de la sierra, también adquirieron autonomía municipal en 1820, durante el episodio que antes se ha comentado.

En lo que se refiere a la estructura actual de estos núcleos de Campo, la situación es la siguiente:

A. No poseen núcleo alguno diferenciado:

Cañada Hermosa en Campo de Poniente.
Gea y Truýols en Campo de Murcia.

B. *Poseen núcleos rudimentarios:*

Sangonera La Seca (núcleos contiguos a Alcantarilla), en Campo de Poniente.
Carrascoy (La Murta), Cañadas de San Pedro (Cabezo de la Plata), Baños y Mendiño (Los Baños), en Campo de Murcia.

C. *Poseen pueblos con núcleo:*

Barqueros y Sangonera La Verde, en el Campo de Poniente.
Corvera, Valladolides, Lobosillo, Los Martínez, Sucina y Avilese, en el Campo de Murcia.

5. Planos y reformas urbanas anteriores a los planes vigentes

Como un enlace entre el epígrafe 1 dedicado a la historia del poblamiento de Murcia y los siguientes 6 y 7 dedicados a comentar la planificación vigente en el entero municipio, se ha

concebido el presente epígrafe que pretende iluminar sobre los primeros planeamientos urbanísticos realizados sobre la Capital.

Para quien concibe el Planeamiento urbano como el eslabón de una cadena que es la entera vida e historia de una ciudad, que a su vez es verdadero depósito y sedimento, formado por todos los que en ella o por ella han trabajado y vivido, para tal manera de pensar, éste y los siguientes epígrafes se consideran de la mayor importancia con vistas al estudio acometido y a la redacción de un nuevo Plan general de ordenación urbana.

La que podríamos llamar historia contemporánea del Planeamiento urbanístico de Murcia apoya en tres nombres en lo que a los aspectos técnicos y de composición urbana se refiere. Se trata del Ingeniero de Caminos y Arquitecto don Pedro García Faria, y muy especialmente de los Arquitectos urbanistas don César Cort y don Gaspar Blein.





Murcia

5.1 *El "Plano general de Murcia" de 1896, de Pedro García Faria*

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto urbanista barcelonés don Pedro García Faria, levantó en 1896 un "Plan general de Murcia" a escala 1/2.500, con detalle de parcelario en fachadas, edificios singulares, vías y arbolado que se reproduce como plano núm. 4 de esta Información. (En el Archivo Municipal se conserva un inmenso plano coloreado sobre papel Canson, a escala 1/500, que es el original sobre el que trabajó el autor).

El plano de García Faria, minucioso levantamiento topográfico de la ciudad de Murcia de finales de siglo, fue el trabajo previo para un estudio de red de saneamiento que el Ayuntamiento le había encargado.

Este plano, así como su curiosa escala 1/2.500, constituyó la base topográfica sobre la que trabajaron los planes siguientes hasta mediados del siglo actual.

5.2 *El Plan general de Urbanización (saneamiento y ensanche) de 1926, de César Cort.*

El Arquitecto urbanista (e Ingeniero industrial) don César Cort, valenciano de Alcoy, que fue además Catedrático de Urbanología en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid durante muchos años, recibió en 1925 del Alcalde Delmás, el encargo de proceder al estudio del saneamiento, reforma interior y ensanche de la Ciudad de Murcia.

Los principales colaboradores de Cort fueron don Bartolomé Bernal, en el importantísimo papel de financiar el Plan, y don Jaime Lluch, como Ingeniero de Caminos coautor del estudio; además los Arquitectos Romero y Bascuñana en los detalles arquitectónicos del proyecto y don José Cort, hermano del principal autor, como experto en jardinería.

En entrevista celebrada el día 5 de febrero de 1972 a los efectos de esta Información, el propio don César Cort nos confió que la intervención de don Bartolomé Bernal quedó siempre limitada a su papel de financiero, sin intervención alguna en el poder de decisión que retuvo siempre en sus manos el Arquitecto urbanista.

Su idea global dominante fue mantener la silueta histórica de la ciudad en forma de "colina" edificada, ascendente hacia la torre de la Catedral como punto culminante; y a partir de ahí, la creación de múltiples perspectivas radiales como la que todavía se conserva desde el Malecón hacia la torre.

Cree Cort que el Plan se desvirtuó por su no aplicación. El edificio de la Telefónica, en los albores de la creación de la Gran Vía, fue el primero en alterar la silueta de la ciudad. Durante su estancia de casi un año en Murcia, proyectó y realizó el actual Salón de Sesiones del Ayuntamiento.

Si pasamos a considerar las principales características del Plan Cort —plano núm. 5—, en síntesis son las siguientes:

A) El objetivo de una ciudad para 60.000 habitantes, extendida sobre unas 500 Ha. (120 hab./Ha., o bien, 83 m²/hab.), reducida en alturas, y apta para constituir en el futuro el centro de un sistema comarcal.

B) Por lo que se refiere a la trama viaria, propone un sistema principal de vías, con anchos entre 15 y 25 m., en el que sus principales componentes serían:

a) un sistema de Rondas envolvente de la ciudad;

b) la Gran Vía Norte, algo más oriental que la actual, y que hubiera pasado junto al teatro y plaza de Romea, para llegar, como hoy, a la plaza contigua a la estación del ferrocarril, hoy ya suprimido, de Caravaca, y que entonces se estaba construyendo;

c) otra vía Norte-Sur apoyada en la Rambla de Saavedra Fajardo, sobre la que se proyectaba el Mercado de Ganados, y que por el norte terminaba en el sistema de Rondas, prácticamente coincidente con la actual Ronda Norte;

d) el esfuerzo de la importante vía en arco, desde la puerta de Orihuela a la puerta de Castilla, por Santa Eulalia, la Catedral, y desdoblada por San Nicolás o San Andrés en su tramo de poniente;

e) otras dos transversales altas, una apoyada sobre la calle Santa Teresa y otra transversal en pleno ensanche Norte, próxima a la actual calle Jaime I;

f) un sistema de puentes, constituido por los entonces existentes de los Peligros (Gran Vía Norte-Sur y carretera de Cartagena), de Hierro o Nuevo (calle Puigcerver y calle de la Princesa); más otros dos propuestos, el occidental que más o menos coincide con el que deberá construirse con la Ronda Oeste y autopista Cartagena-Madrid, y el oriental donde acaba de construirse el que da a la Ronda de Garay; y

g) un trazado viario, en la orilla derecha, menos nítido que el anterior y que obedece principalmente a razones funcionales entre las que se cuenta el carácter industrial de los terrenos próximos a la estación.

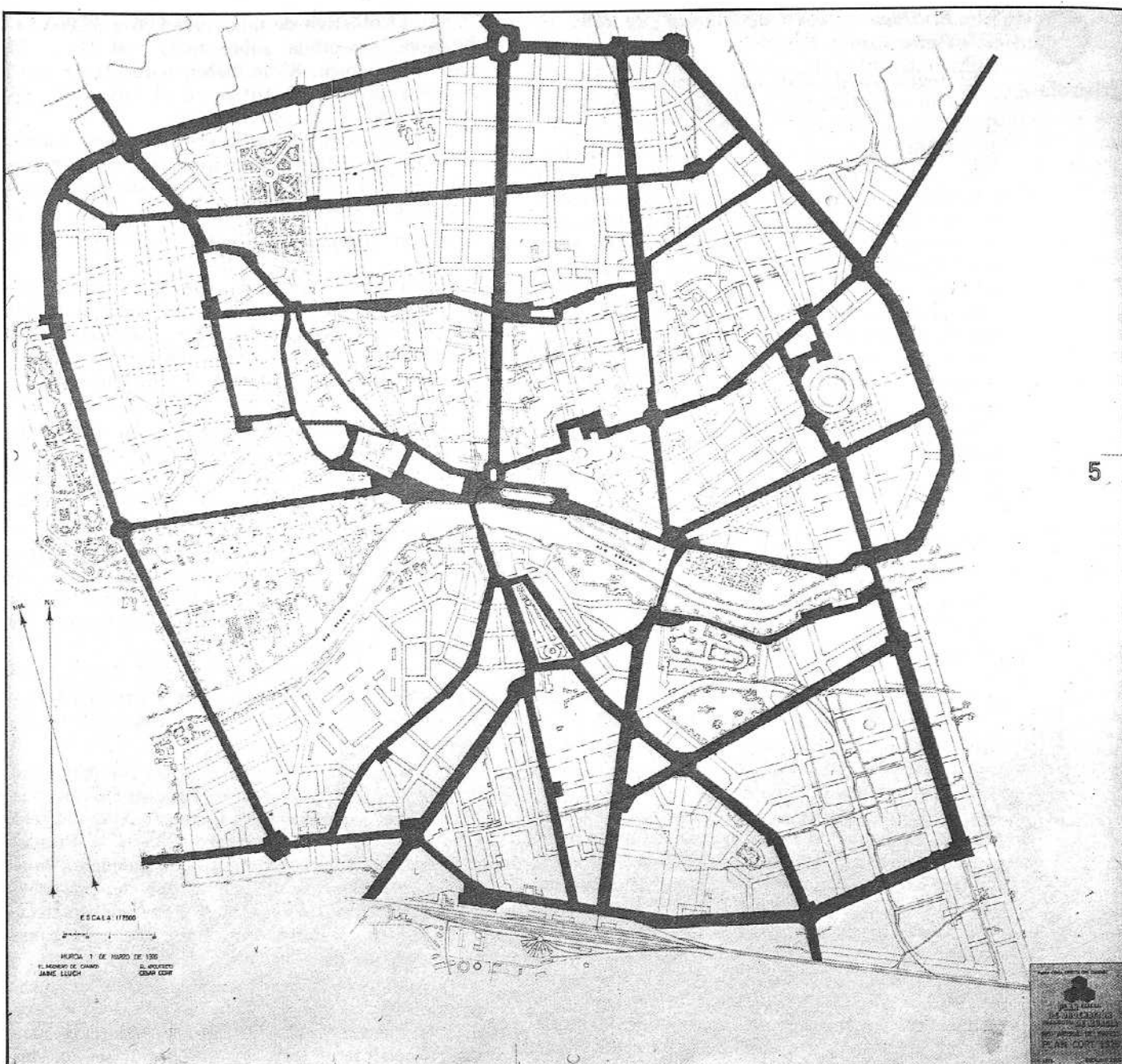
C) El refuerzo de la estructura urbana así creada, con la disposición de edificios y puntos singulares, como aglutinante (nodos, según la terminología de Kevin Lynch) de núcleos dentro del conjunto.

D) Un sistema de parques (v. plano núm. 5) que hubiera dotado la Ciudad con 94 Ha. de espacios verdes (19 por 100) de las que 32 Ha. serían parques y jardines (más de 5 m²/hab. para el objetivo de 60.000 hab.).

E) Una zonificación precursora del racionalismo cuyos rasgos característicos hubieran sido:

a) una tónica dominante de tan sólo bajos y dos plantas en el casco antiguo, a fin de mantener válido el principio de la Ciudad "en colina";

b) excepcionalmente un acompañamiento de edificación que Cort denomina "en altura", a



base de bajos y tres plantas para la zona que flanquea la Gran Vía Norte-Sur;

c) una ordenación en transición hacia la Huerta, a base de hoteles aislados (Ronda poniente) o casas para obreros, aisladas y de una sola planta (Ronda de levante);

F) Una constante preocupación por la estética y la escenología urbana que se manifiesta en la multitud de detalles y proyectos parciales de arquitectura que acompañaban al Plan, ya fueren proyectos de edificios públicos, ya prototipos de vivienda, ahora estudios de puntos perspectivos, y otras veces proyectos de jardinería o de lo que modernamente se llama "amueblamiento urbano".

G) El estudio de los servicios, especialmente pavimentación y desagües.

H) Un estudio detallado de Ordenanzas, manzana por manzana, con especificación para

cada una de las profundidades edificables, tipo y uso de edificación y altura máxima reguladora. Además, todos los otros apartados que componen el texto habitual de unas Ordenanzas generales de Edificación.

I) Un presupuesto de los costes previsibles de la reforma, y un interesante capítulo sobre implementación, que Cort titula "De las maneras de urbanizar".

El Plan de Cort dio lugar a la obra "Murcia. Un ejemplo sencillo de trazado urbano", en el que después de un prólogo de Stübgen, el propio Cort expuso con notable claridad y continuidad de método tanto los principios técnicos en que se apoyaba como las características de su trazado murciano. Este libro estuvo de texto en su cátedra de Madrid, para la exposición de los principios de la "Urbanología". Los documentos originales parece que se perdieron.

Al Plan Cort, y con la óptica de nuestro tiempo, puede achacársele una excesiva visión arquitectónica y la imprevisión de unos crecimientos que fueron desbordantes tan sólo veinte o veinticinco años después; pero debe reconocérsele una notable anticipación de la visión comarcal y de la metodología del planeamiento, y sobre todo, la paternidad de muchos trazados que después se hicieron realidad sobre el terreno.

5.3 La réplica y Plano 1929 de D. José Bellver

La exposición de los trabajos de Cort, motivó la réplica del Concejal don José Bellver en su opúsculo "El presente y el porvenir urbano de la ciudad de Murcia"; en el que además de una crítica económica y financiera del Plan Cort, se incluye una propuesta (grafiada en el plano anejo, ver plano núm. 6) que sustancialmente consiste en:

- a) un trazado de Gran Vía Norte-Sur, más parecido al actual que el de Cort.
- b) dos transversales altas desde la carretera de Castilla a la carretera de Alicante, que delimitan un parque y un ensanche.
- c) una "Diagonal", desde el Mercado de Verónicas a la puerta de Orihuela que hubiera cruzado Trajería a la altura del Casino, con derribo o remodelación total a lo largo de su curso.

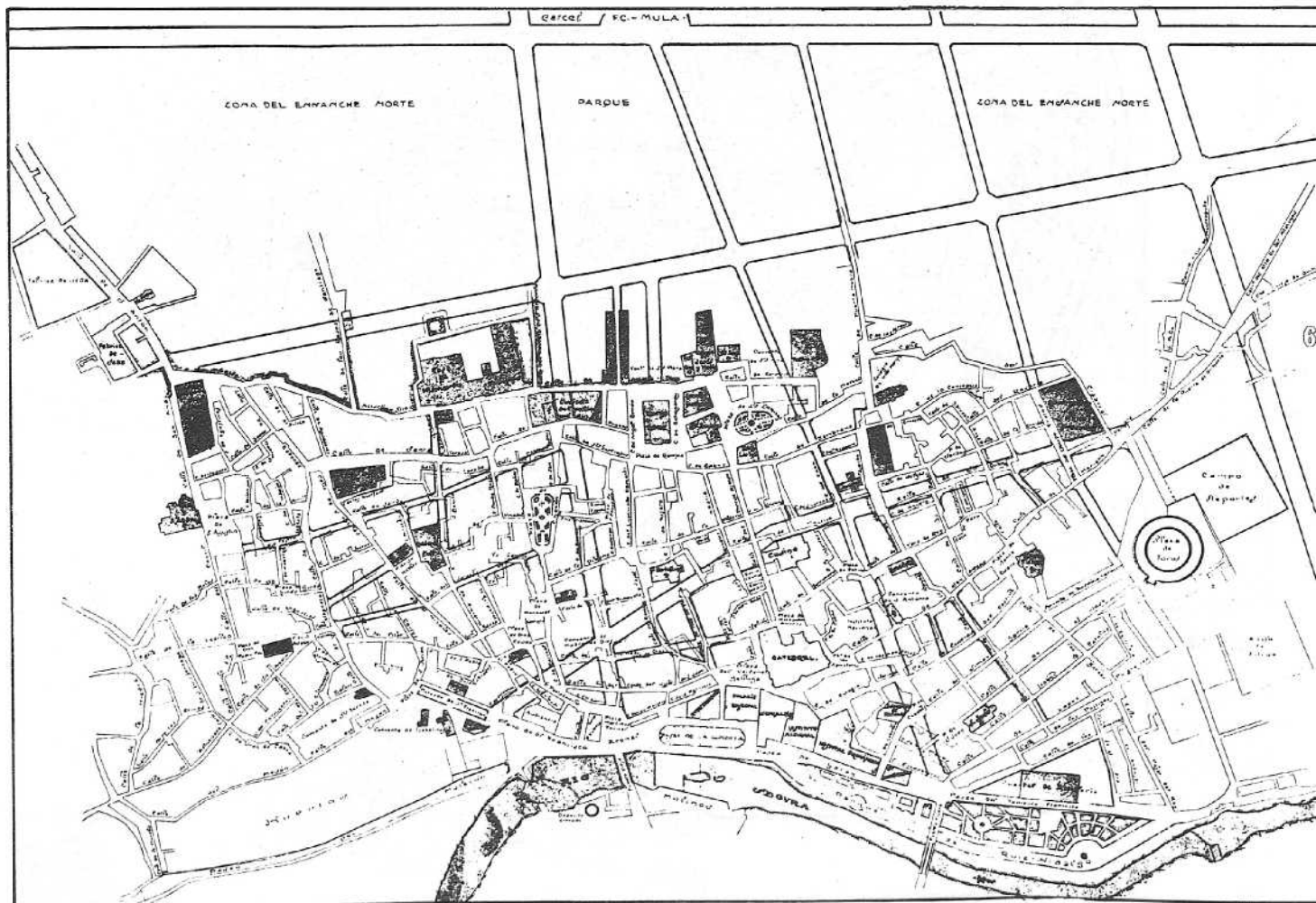
El estudio, que a ratos es incluso panfletario, se extiende después sobre más prolijos detalles; pero no se ve acompañado por ninguna base teórica que lo acredite, y en nada puede parangonarse al estudio de Cort, y en lo que menos, en sus líneas de planeamiento físico.

El máximo acento se pone en los aspectos de financiación y vialidad.

5.4 El "Plan Blein" en sus dos versiones de 1949 y 1954

El Arquitecto urbanista madrileño don Gaspar Blein Zarazaga fue Arquitecto municipal de Murcia en los años inmediatamente anteriores a la Guerra Civil de 1936-39, después de haberlo sido en la Línea de la Concepción y en Ceuta. Hoy es jefe de la Gerencia de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

En la entrevista que concedió en 5-II-1972 a los efectos de esta Información, se refirió a sus trabajos de planeamiento de Murcia realizados después de la guerra, cuando residía ya en Madrid. Procedentes del Archivo municipal, ya que él no conserva documento alguno, se pudieron copiar los planos aquí reproducidos con los números 7 y 8, que corresponden a los originales de Blein inéditos y coloreados en ejemplar único, según dos versiones que parecen corresponder, respectivamente, a los años 1949 y 1954.



Sus ideas básicas para la Ordenación urbana de Murcia las tomamos de uno de sus escritos, fechado en Madrid y en 1949. Dice así:

Representación

- Núcleo de representación estatal con reserva de una zona para edificios oficiales.
- Exaltación de la fachada al río Segura del casco antiguo como representación de los valores tradicionales locales a través de los tiempos.

Comunicaciones

- Desviación tangencial de las Rutas Nacionales involucradas en el casco antiguo.
- Cruces a distinto nivel de las penetraciones y el ferrocarril.
- Protección de los accesos.

Organización

- Creación del Eje principal urbano Norte-Sur entre las dos estaciones, normalmente a los espacios verdes del río Segura.
- Red principal simple de vías de drenaje circulatorio, estudiadas con los menores trans-

tornos posibles para la edificación actual y respeto de los actuales trazados.

— Cuidado de los valores estéticos e histórico-artísticos.

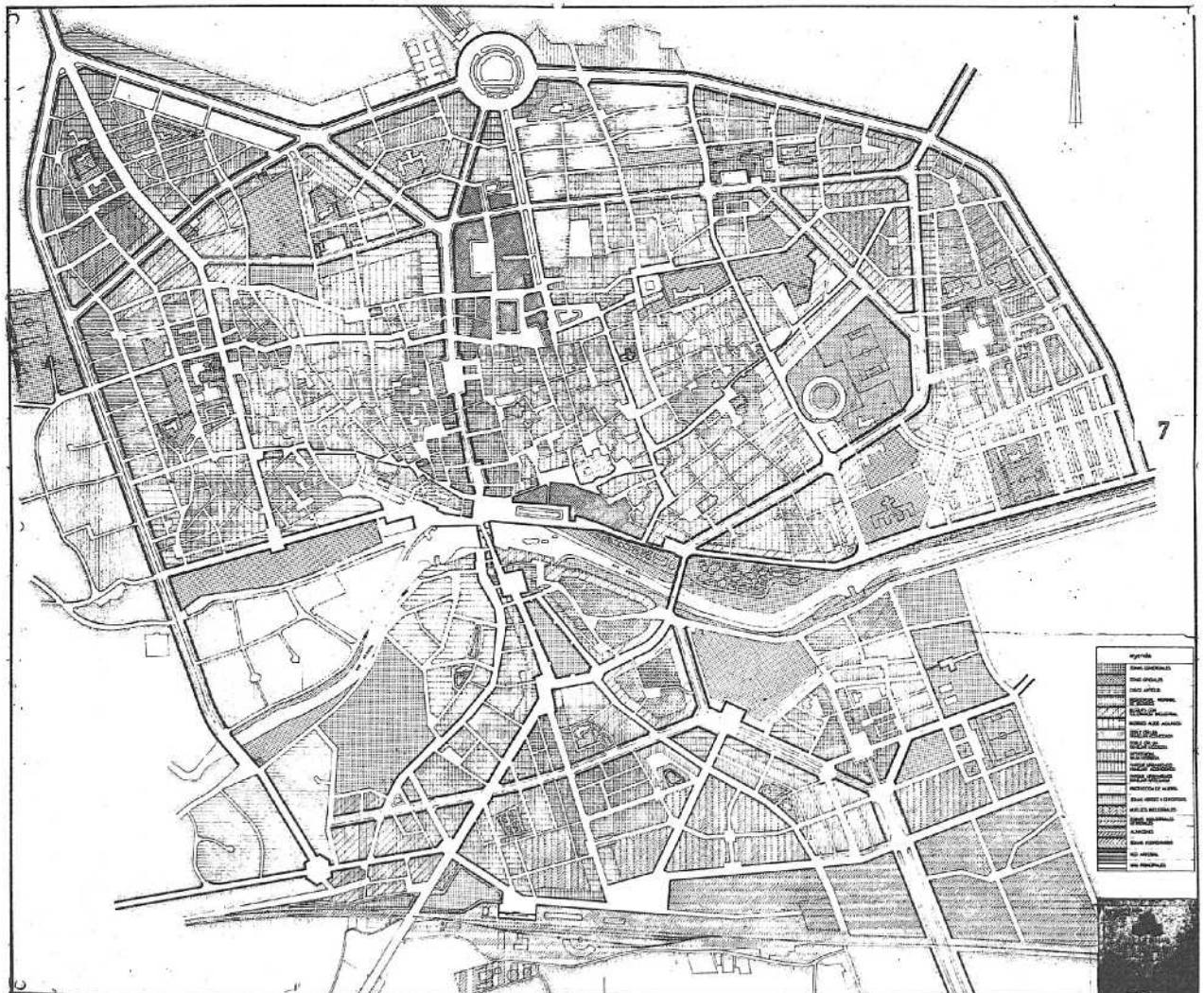
— Ensanches previstos, con centros nucleares de los nuevos barrios formados por la plaza comercial, iglesia y mercado.

— Zonificación de uso y volumen para mejorar las condiciones de las viviendas, aislar los núcleos o zonas industriales y deportivas.

— Limitación de la Ciudad y protección de la Huerta.

Con una visión más moderna del planeamiento, como corresponde a una etapa que conocía ya los avances del racionalismo urbanístico, pero también con sujeción a los tópicos de una zonificación minuciosa y exagerada en el detalle, Blein aporta con su estudio la formalización de lo que ha sido el Ensanche y Red viaria interior de Murcia.

Su trazado de la Gran Vía pone fin a una larga polémica e incluso guerra de trazados. El propio Blein nos ha dicho que, en su proyecto, los Baños árabes (alevosamente destruidos) quedaban rehundidos en una plaza central de la nueva vía, a la manera del Baptisterio merovingio





La calle de Jaime I ha quedado hoy malparada en su tramo de levante; pero sus Rondas Este-Norte y de Poniente quedaron configuradas por el Plan Blein.

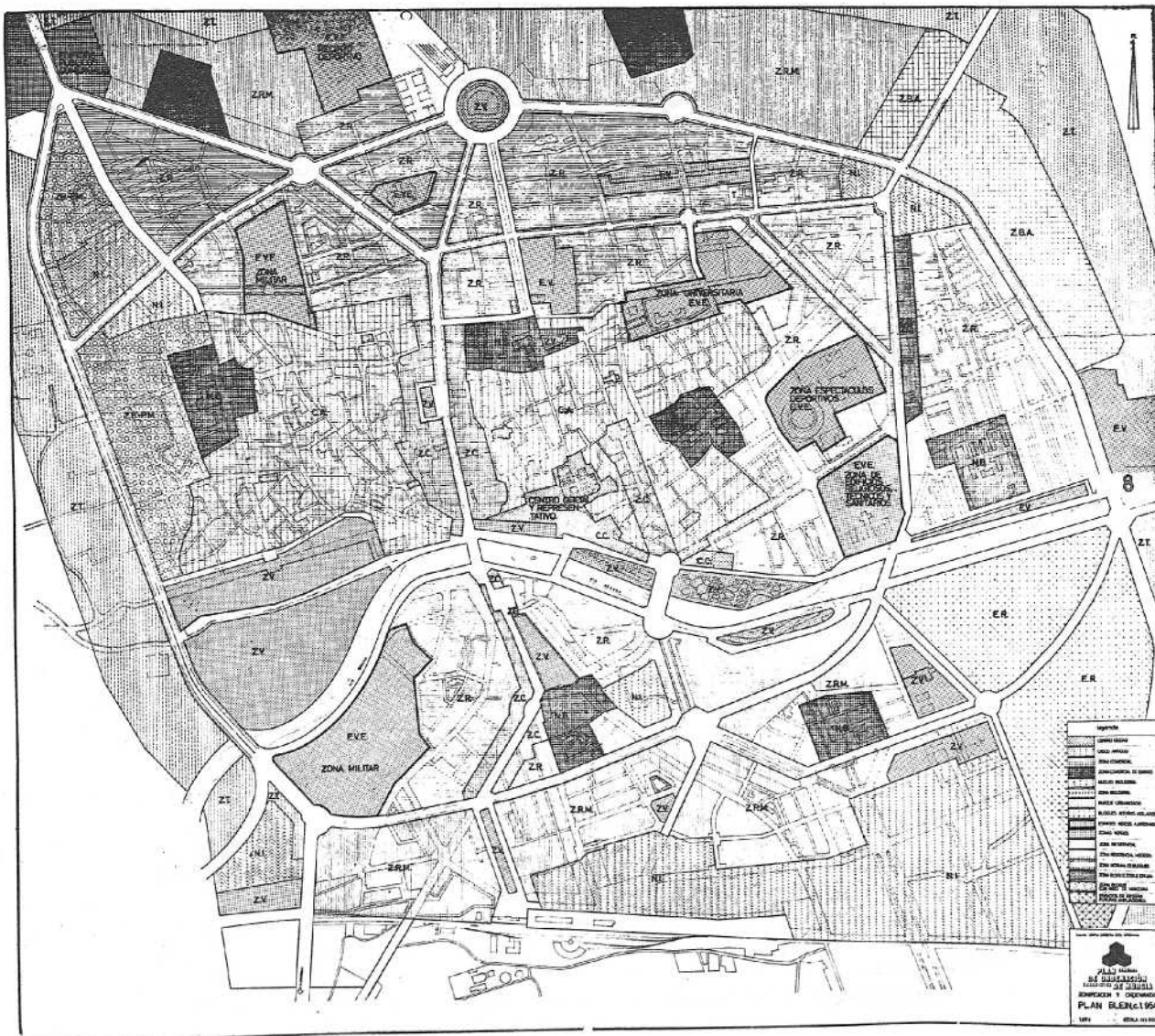
El Plan Blein no tuvo más base topográfica que el viejo plano de García Faria, de ámbito mucho más reducido y a esto deben atribuirse, según el propio autor, muchas de sus inexactitudes. A partir de un fotoplano, se confecciona-

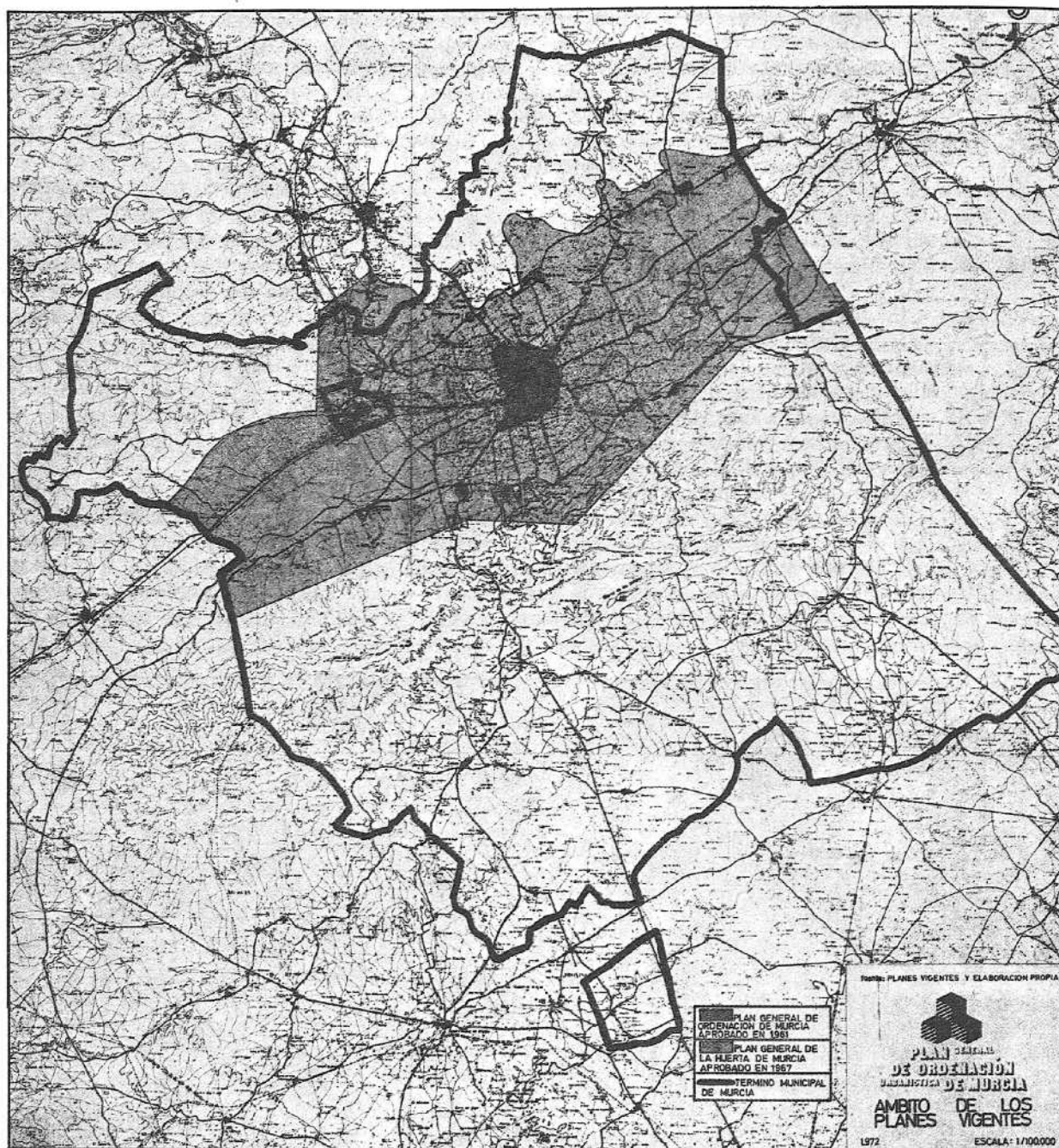
Blein se limitó a estudiar el casco de la Ciudad, sin ninguna intervención o tratamiento de las Pedanías.

6. La ordenación urbanística vigente

Sobre una pequeña parte de su territorio (0,86 por 100), pero con el 39 por 100 de la población total, rige el Plan General de Ordenación urbana de Murcia, aprobado definitivamente en 1961.

Sobre la vasta superficie circundante, rige el Plan General de Ordenación de la Huerta de Murcia, aprobado en 1968. Cubre un 27 por 100 de la extensión del término municipal, donde reside una población que supone el 58 por 100 de la total del municipio murciano.





Como sea que entre ambos planes no se cubre la totalidad del territorio municipal, a Norte y Sur de la anterior quedan vastas zonas de terreno (72,1 por 100 del término) escasamente pobladas (sólo 3,7 por 100 de la población total) donde no rige planeamiento alguno, aunque también es verdad que esto ocurre donde los problemas de crecimiento han sido hasta ahora mínimos.

En 23-XII-1970, y con carácter transitorio, el Ministro de la Vivienda aprobó las Ordenanzas que debían regir complementariamente a ambos Planes, mientras tanto no se apruebe el nuevo Plan que constituye el objetivo del presente estudio.

La existencia de dos planeamientos sobre partes de un mismo término municipal, que sin embargo no cubren la totalidad del territorio, han

sido sin duda factores decisivos a la hora de recomendar la contratación del presente estudio y subsiguiente nuevo Plan general de ordenación que deberá extenderse a la totalidad del término municipal.

6.1. *El Plan General de Ordenación urbana de Murcia, aprobado en 1961.*

La urgencia en conseguir acogerse a la promoción de polígonos que realizaba el Instituto Nacional de la Vivienda, lo que exigía adecuarse a un Plan general —inexistente en Murcia hasta entonces—, movió al entonces Director General de Urbanismo, el Arquitecto don Pedro Bidagor, a recomendar y estimular la rápida confección de una ordenación a nivel de Plan general, lo que llevó a cabo el Arquitecto municipal don Daniel Carbonel en 1960-61. Durante este último



año el Plan se tramitó y fue definitivamente aprobado por el Ministro de la Vivienda.

Las principales características del Plan vigente para la Ciudad son las siguientes:

A) El Plan se plantea un horizonte próximo de veinticinco años (año 1987) en el que presupone un crecimiento constante de la población con tasa del 2 por 100, y un horizonte lejano de cincuenta años (año 2011) con crecimientos decrecientes.

Así en la Memoria se fija una población límite de 170.000 habitantes sobre las 660 hectáreas útiles del Plan, que corresponde a 820 hectáreas como la verdadera extensión del Plan. Los 250 hab/Ha. previstos como densidad semi-bruta (sin parques pero con viales) —que juzgamos altísima— quedarían en realidad reducidos a 210 hab/Ha. de densidad bruta, lo que sigue siendo muy elevado, porque en el ámbito mayor y más esponjado de la nueva Ciudad no caben comparaciones con los 400 hab/Ha. de la Ciudad existente en 1960.

B) Previsión de unas 100 Ha. de espacios libres (aproximadamente las mismas que en el Plan Cort, de ámbito más reducido) lo cual constituye una aspiración no lograda todavía por la Ciudad, y cuya consecución no depende tanto del Plan cuanto de la gestión pública y colectiva para conseguirlas.

C) Establecimiento de una zonificación muy racional y sencilla, con límites volumétricos muy aceptables y comedidos. Las zonas edificables son las siguientes: (Ver plano de Información que reproduce el del Plan general vigente):

1. Zonas de casco actual, con variantes comercial y representativa. Se trata de edificios entre medianeras con límites volumétricos hasta 8 y 9 m³/m² y 28 m. de altura máxima;

2. Zona de transición al Ensanche, formada por edificios de altura media (3 m³/m²) en ordenación que se proponía aislada, y con 16 m. de altura máxima en las zonas contiguas a la anterior;

3. Zona de Ensanche propiamente dicho, en ordenación de bloques aislados, de mayor altura (28 m. y 4 m³/m²) al Norte, y de menor densidad al Sur (13 m. de altura y 3 m³/m²);

4. Zona industrial, principalmente en las inmediaciones de la Estación del Carmen, junto a la Ronda Sur y en la salida hacia Alicante;

5. Zona periférica de transición a la Huerta, con edificación unificada aislada;

6. Otras zonas de menor entidad, como son las de Ciudad jardín y Zonas comerciales en barrios de nueva creación.

D) Declaración de la necesidad de un Plan comarcal complementario que respete la edificación diseminada en la Huerta, cuyo gran crecimiento se produjo precisamente en el decenio 1950-60.

E) Establecimiento de una red viaria que parte de la propuesta por el Plan Blein con los debidos ajustes. Se trata substancialmente de:

a) desviar por levante el tránsito de la N-340 (de Barcelona a Gibraltar y Cádiz), y por poniente el de la N-301 (de Madrid a Cartagena);

b) creación de un eje verde fluvial a ambos lados del río en su tránsito por la Ciudad;

c) propuesta de tres nuevos puentes (dos están ya construidos y el tercero lo será dentro de poco) para el paso de la Ronda de Levante, Ronda de Garay y Ronda de Poniente;

d) creación de una zona residencial extensiva y de carácter modesto al Sur del ferrocarril, y otra de mayor densidad y empaque al Norte de la Ciudad;

e) proteger la invasión de la Ciudad sobre la Huerta, mediante una estricta sujeción a las Rondas y a la zonificación establecida;

f) nucleación de la Ciudad en barrios y dotación de espacios libres para los mismos.

F) Establecimiento de los documentos complementarios incluidos en la Memoria:

Plan de etapas,

Normas,

Normas de tolerancia industrial,

Normas para la redacción de Planes parciales y Estudio económico-financiero.

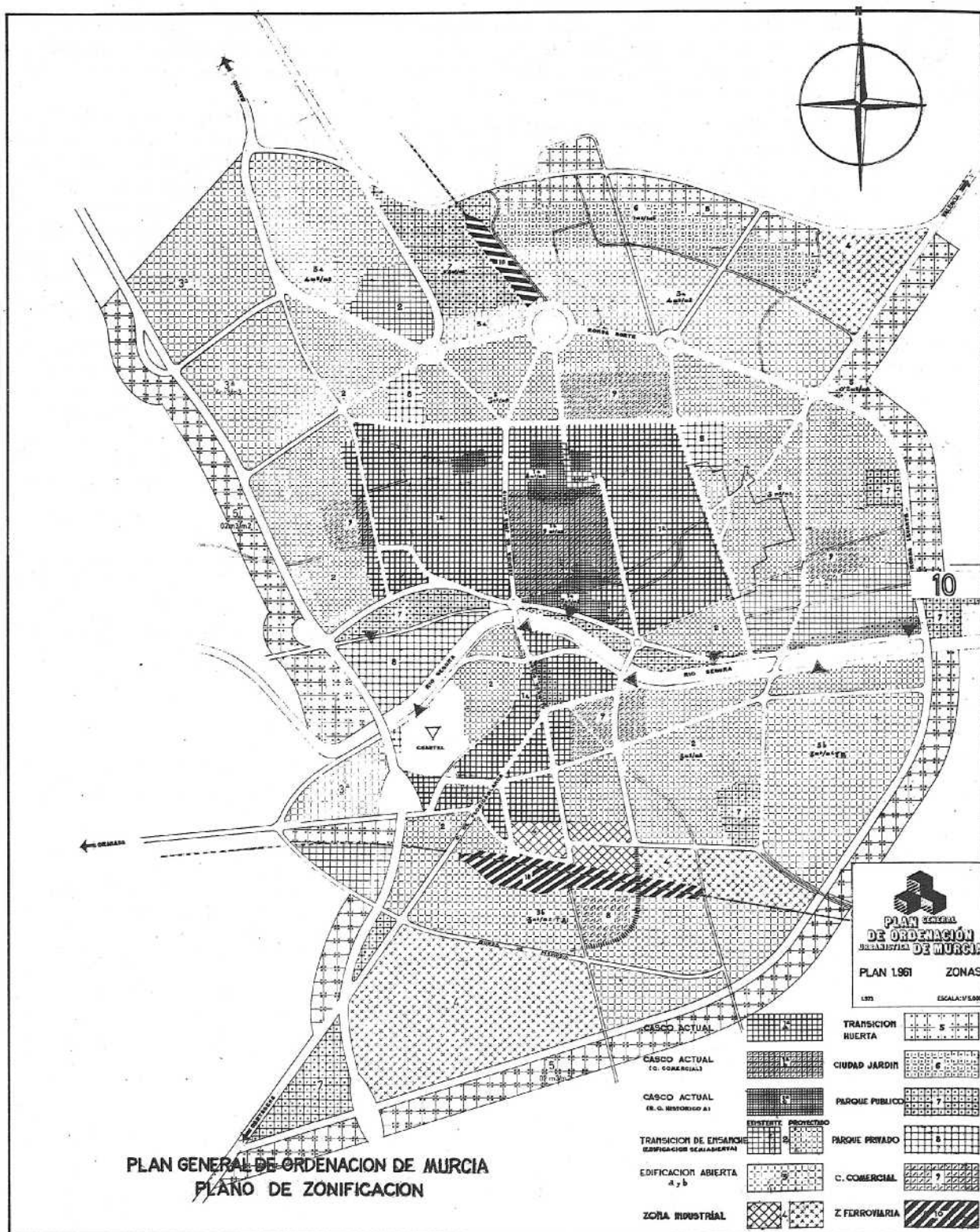
El Plan vigente es un documento coherente y completo, aunque ciertamente falto de base topográfica que dé precisión a sus determinaciones, pero que ha pasado a ser prácticamente inoperante por la inobservancia de su zonificación y normativa. Esto ha llevado a la pérdida de la silueta de la Ciudad, al ahogo del casco y a la abusiva densificación de los Ensanches.

6.2. *El Plan general de ordenación urbanística de la Huerta de Murcia de 1968.*

Durante los años 1964-67 un equipo dirigido por el Arquitecto urbanista don Juan Gómez y González de la Buelga (más tarde Subdirector general de Ordenación Urbana), redactó un Plan general que comprendía (con exclusión del casco de Murcia) un total de 28.930 Ha., y en el que se incluía buena parte del término municipal de Murcia (25.600 Ha.) y por entero los términos municipales de Alcantarilla y Beniel, así como una pequeña parte del de Molina del Segura. El Plan se aprobó definitivamente en 1968.

En la misma firma del contrato, se estipuló como objetivo la ordenación de la vasta zona de la Huerta que había quedado excluida del Plan de Murcia de 1961, así como el planeamiento de un indeterminado número de poblados o núcleos de Pedanías.

El Plan, que tomó como base topográfica una adaptación del levantamiento a escala 1/10.000 del Instituto Geográfico y Catastral, se desarrolló en ambas direcciones. De una parte, el planeamiento territorial de dicha vasta zona, y de otra el desarrollo a escala 1/2.000 de los planes generales de diez núcleos. De ellos, dos son industriales de nueva creación, y entre los ocho



restantes se incluye Alcantarilla. Los núcleos de Pedanías planeados son los siguientes:

La Nora-Javalí Viejo, El Espinardo, Santomera, Beniaján, Algezares, La Alberca y El Palmar.

La extensa Memoria del Plan se compone de:
 Parte primera, Análisis de la Estructura urbana actual. Descripción y funcionamiento.

Parte segunda, El Plan general: Memoria, Plan de Etapas,

Estudio económico-financiero, y Normas.

Parte tercera, Los Núcleos elegidos y su planificación.

Los planos que acompañan la parte segunda, o sea el Plan propiamente dicho, se refieren substancialmente a la Red general viaria y a la zonificación.

Para lo primero, se adoptó finalmente el Plan a la Red arterial del Ministerio de Obras Públicas, se renunció al trazado "meridional" de la autopista de Alicante a Granada, según se había



Para lo segundo, en concordancia con las Normas se establecieron:

- a) una zonificación y normativa detallada para los núcleos objeto de actuación;
- b) una zonificación elemental (casco, transición a ensanche y nuevos ensanches) para los restantes núcleos;
- c) una norma para el diseminado, que distinga entre edificaciones al borde de los caminos y zonas no limítrofes con aquéllos; y
- d) finalmente, el concepto de norma de "Carreteras congestionadas" para regular la edificación lineal a lo largo de las mismas.

Los objetivos y características fundamentales del Plan son los siguientes:

- A) Búsqueda del desarrollo de la Huerta, mediante una descentralización relativa respecto a la Ciudad y una mejora de la red de comunicaciones;
- B) Del principio anterior se desprende la necesidad de potenciar el crecimiento y equipo de los núcleos elegidos;
- C) La hipótesis de crecimiento demográfico, una vez aceptado el horizonte de 170.000 Ha. para la Ciudad, fija para la Huerta (incluidos Alcantarilla y Beniel) un techo de 343.000 habitantes para el año 2000, de los que más de la mitad (188.000) deberán albergarse en los núcleos elegidos (Ver plano núm. 11, reproducción del plano 2-5 del Plan de la Huerta);

E) Una fuerte industrialización mediante la creación de dos nuevos núcleos industriales y el gran polígono de Sangonera, entre El Palmar y Alcantarilla:

F) Mejora de los servicios y equipamiento urbano.

El Plan de la Huerta ha sido y es un Plan sin medios y sin gestión. En estas circunstancias, su estrategia que está basada en la potenciación de unos cuantos núcleos resulta muy difícil y casi imposible. Tan sólo un cambio de orientación de la acción pública podría revitalizar aquellos ob-
jetos.

Por lo demás, resulta muy realista el tratamiento, como mal menor, de los problemas originados por la edificación a lo largo de las carreteras y en diseminado.

7. Otras planificaciones vigentes

Se ha hablado ya de la *Red Arterial de Murcia* planeada por el Ministerio de Obras Públicas desde 1962 a 1968, y recogida en el vigente Plan de la Huerta de 1968.

Otra planificación de interés es la que se desprende de las *Normas de ordenación complementaria y subsidiaria del planeamiento para la provincia de Murcia*, aprobadas en mayo de 1972, y de aplicación en donde no existiese Plan de ordenación, o como supletorio de éste en todo aquello que no estuviese previsto. La circunstancia de que una buena parte del término municipal de Murcia carece de Plan General, otorga un especial interés a estas Normas dentro de nuestro estudio informativo.

Finalmente, y aunque no es planificación vigente, debe notarse aquí la actuación de IRYDA sobre parte del término municipal como consecuencia del *trasvase Tajo-Segura*. Hasta el momento la información que se tiene es confusa e incierta, pero noticias muy recientes aseguran, si no nuevos regadíos, por lo menos actuaciones de mejora y equipamiento en las zonas contiguas que quedan en el interior del Campo de Murcia.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA EN LA REDACCION DE ESTA PRIMERA PARTE

Para el epígrafe 2

VICENT ROSSELLÓ VERGER: "Trabajo inédito en curso de terminación sobre Historia y Geografía urbana de Murcia".

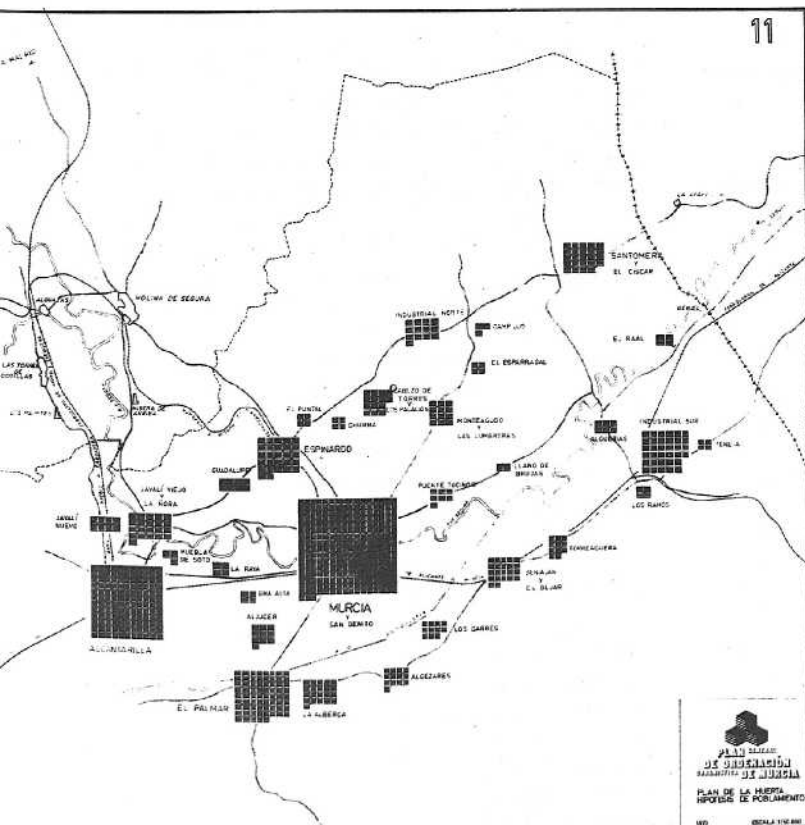
JUAN TORRES FONTES: "El recinto urbano de Murcia musulmana", Academia Alfonso X El Sabio, Murcia-Nogués, 1964.

JUAN TORRES FONTES: "*Jaime I y Alfonso X, con criterios de repoblación*", separata del volumen II (Comunicaciones) del VII Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Barcelona, 1962.

MANUEL JORGE ARAGONES: "Museo de la Muralla árabe de Murcia", Guías de los Museos de España, XXVII, Madrid, 1966.

Para los epígrafes 3 y 4

FRANCISCO CALVO: *"La formación del paisaje agrario en la Huerta de Murcia"* en *"Revista de Geografía"* Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 1, 1972.



FRANCISCO CALVO Y PEDRO OLIVARES: "La Huerta de Murcia en los siglos XII y XIII" en "Anales de la Universidad de Murcia", vol. XXVI, núm. 4, curso 1967-1968.

JUAN TORRES FONTES: "Los cultivos murcianos en el siglo XV", en "Murgetana" XXXVII, Murcia, 1971.

FERNANDO GIMÉNEZ DE GREGORIO: "Repoblación y poblamiento del Campo murciano", en "Anales de la Universidad de Murcia", vol. XV, núm. 1, curso 1956-57.

JOAQUÍN E. ALEMÁN Y ALFREDO MORALES GIL: "Creación de los Ayuntamientos de las Huertas de Murcia en 1820", en "Murgetana" XXXVII, Murcia, 1971. Para el epígrafe 5

CÉSAR CORT: "Murcia. Un ejemplo sencillo de trazado urbano" Suc. de Rivadeneyra, Madrid, 1932.

JOSÉ BELLVER: "El presente y el porvenir urbano de la Ciudad de Murcia", Tip. de José A. Giménez, Murcia, 1929.

Segunda parte: Definición de la Estructura Urbanística de Murcia

Se ofrece a continuación una síntesis del análisis de la realidad física del municipio de Murcia, desarrollado en el curso de los trabajos necesarios para la propuesta de un nuevo Plan, el primero que aspira a ordenar la totalidad del vasto territorio murciano (casi 100.000 Has.).

Precisamente la vastedad del tema nos ha obligado a tratar simultáneamente bajo el mismo rasero (un Plan general municipal) temas tan distintos como los de Diseño de ambientes o Conservación de cascos, los propios del crecimiento (equipamiento, accesibilidad y ensanches), y los de puro análisis regional, como son los que se refieren a interrelaciones de núcleos, áreas forestales o grandes áreas agrarias, de secano y de regadío.

Tanta amplitud —toda la gama de lo que entendemos por Urbanística—, requirió un estudio profundo realizado interdisciplinariamente, a lo largo de varios años de contacto con la realidad cambiante. En el momento de escribir estas líneas, el nuevo Plan está ya en su fase final, y muy pronto todo lo que aquí se dice deberá hallar su traducción en la impostación física de una estrategia territorial y urbana que asegure una pauta y un camino, digno soporte de la realidad social que pretende albergar para los habitantes de Murcia.

1. Contexto físico y formas de poblamiento

A) El territorio municipal de Murcia está geográficamente vertebrado en un diálogo entre las *Pedanías de Huerta* y las *Pedanías de Secano*.

Ambos grupos se reparten su enorme extensión superficial en la proporción de 35 a 65, si nos atenemos a la división oficial de Pedanías, y en el supuesto de que las agrupaciones denominadas Campo de Murcia y Campo de Poniente representen las tierras de secano. En esta división quizá demasiado simplista, se pierde el tercer y mudo componente del marco geográfico, que son los montes de la cadena pre-litoral, los montes que separan la Huerta del Campo de Murcia, que pueden considerarse prácticamente deshabitados.

Sin embargo, si nos atenemos a la población, la anterior proporción cambia aparatosamente de signo, puesto que por cada 100 habitantes en el término municipal de Murcia, 94 pertenecen a la Ciudad o Pedanías de Huerta, por tan sólo

6 residentes en las Pedanías de Secano, o sea en una proporción de 15 a 1. Si de este cálculo excluimos los 94.995 habitantes en Murcia-Ciudad (sin El Espinardo), según el Padrón de 1971, entonces la proporción se reduce a los términos de 10 habitantes en Pedanías de Huerta por cada habitante en Pedanías de Campo.

Como consecuencia de esta *desproporción en cuanto al poblamiento*, ya se entiende que la voz más firme y sonora en el antedicho diálogo procede de la Huerta. Y con mayor razón, puesto que en ella se asienta la Ciudad.

B) Si en el contexto físico nos acabamos de referir al diálogo Huerta vs. Secano, en el poblacional y de uso del suelo tendremos que referirnos a la contraposición *Ciudad vs. Pedanías*, en cuyo segundo término se engloban (en proporción 1 a 10 como acabamos de ver) las Pedanías de Campo.

La Ciudad, por su misma razón de ser, ha sido y es el aglutinante, motor y alma del conjunto municipal. Esto se ha explicado ampliamente.

Su situación es bastante central respecto a la Huerta, francamente alejada de las Pedanías de Campo. Quizá esto explica que los vigentes Planes urbanísticos (sobre la Ciudad y sobre la Huerta) cubran únicamente a un 27,9 por 100 del territorio municipal, si bien con ello se engloba al 96,3 por 100 de la población total.

Su dimensión demográfica, sobre la línea de los 100.000 habitantes, no explica su indudable importancia como centro urbano. Sin embargo, si nos fijamos en que aproximadamente otros 145.000 habitantes están a extra-muros pero en la órbita municipal, esto ya nos dice algo en cuanto a su especial estructura cuasi-comarcal que presenta aún dentro de los propios límites municipales.

Más adelante se justificará aún más su importancia relativa al delatar con el análisis efectuado una estructura de dependencia que alcanza a toda su región, que definimos como coincidente con la entera provincia de Murcia según estudios efectuados al respecto.

Esto nos lleva de la mano a referirnos a los efectos del trasvase sobre el territorio municipal murciano. Según ya se ha dicho y como se desprende del trazado de canales, los efectos directos (nuevos regadíos) son prácticamente nulos si se exceptúa el enclave de Lobosillo.

Sin embargo, si son de esperar, aunque a largo plazo, en razón de cuanto acaba de decirse, los

que podríamos llamar efectos indirectos de primer grado sobre las Pedanías del Campo de Murcia, y en este sentido coadyuvarán a las propuestas del presente Plan.

Pero sobre todo, son indudables los efectos indirectos de mayor importancia sobre la Capital en tanto que indudable Centro terciario de la Comunidad murciana.

De aquí se desprende un importante punto de partida, ya que *no puede dejarse de banda esta específica característica de Murcia como Centro regional, en cualquier opción de planeamiento que se haga.*

C) Intramuros, la estructura de la Ciudad de Murcia está vertebrada sobre el eje de la Gran Vía. Este eje, de tan reciente creación y abusiva construcción, ha pasado a ser junto con las altas edificaciones que le fanquean eje visual, de referencia, e incluso sector de crecimiento. En su parte meridional carga las líneas de interés que proceden de la ribera izquierda, puesto que apoya en el mismo Arenal y Puente de los Peligros; recibe tangencialmente por la derecha la presencia del conjunto monumental y representativo encarnado por la Catedral y el Ayuntamiento; cruza las antiguas calles de dirección Este-Oeste (Platería y la calle de la Acequia) que le relacionan a la vez con la Trapería, San Bartolomé, el barrio de Santa Catalina, San Antolín y San Pedro, más adelante Santo Domingo y San Lorenzo, y por la izquierda San Miguel, San Nicolás y San Andrés; finalmente se bifurca hacia la Ronda Norte para abrazar así la zona de más espectacular crecimiento de los últimos años, y además las salidas hacia Madrid y Barcelona.

Después de la Gran Vía, y de la recién citada Ronda Norte, hay que nombrar las Rondas de Levante y calle 18 de Julio por un lado, y por el otro la calle San Andrés, que pronto será sustituida con todos los honores por la Ronda de Poniente. Las restantes calles (Isidro de la Cierva, San Nicolás) no son más que residuos de antiguos esquemas viarios y como tales siguen en sus cometidos, con todas las limitaciones inherentes.

Cierra este sistema primario, por el Sur, la recién doblada vía de ribera; más al Sur, y a causa del ferrocarril, la estructura es arcaica, confusa y con mescolanza industrial, en espera de la Ronda de Mediodía y de la conversión de la Estación del Carmen.

Pese a la Gran Vía, el Centro histórico en torno a la Catedral y el Ayuntamiento sigue siendo para la mayoría de los murcianos el Centro de la Ciudad, donde radica el alma de la misma. Este punto ha quedado muy claro gracias a la Encuesta (N=600 familias) realizada en 1972.

Más allá, la tónica dominante es el poblamiento en fila a lo largo de las carreteras, como ocurre en las cuatro carreteras calificadas como "carreteras congestionadas" por el Plan vigente: del Palmar, de Alcantarilla, del Espinardo y de Monteagudo.

Hasta aquí en lo que se refiere a la trama antigua. Por fuera de ella, el crecimiento por polígonos ha influido en la estructura de la Ciu-

dad al marcar con su trama peculiar todo el arco que va desde Santa María de Gracia hasta el ejemplar barrio de Vistabella, pasando por Vista Alegre, La Fama y La Paz. Por el contrario, en el borde de Poniente se da una trama confusa, a veces degradada (Parque del Malecón, Mercado de Ganados), a veces brillante (grandes establecimientos comerciales), a veces sede de notables equipamientos (Escuela de Artes y Oficios, Lonja), y sigue así a lo largo de la carretera de Madrid hasta alcanzar las primeras casas de El Espinardo con el que tiende a fundirse.

En el extremo opuesto, otra zona confusa se extiende a lo largo de la franja de contacto entre la antigua trama (Convento de las Anas, Universidad, Santa Eulalia, San Juan) y la de los nuevos polígonos. Nos estamos refiriendo a la franja, más o menos ordenada, que va a lo largo de la calle Obispo Frutos por la Plaza de Toros, la Condomina y el Polígono de San Juan.

La estructura no es tan sólo el sistema principal viario. El análisis de la movilidad, a partir de la Encuesta realizada en 1972 en base a una muestra aproximada del 1 por 100 de la población, permite descubrir la trabazón entre los distintos barrios de la Ciudad, cuantificada en los viajes estimados y motorizados de sus habitantes.

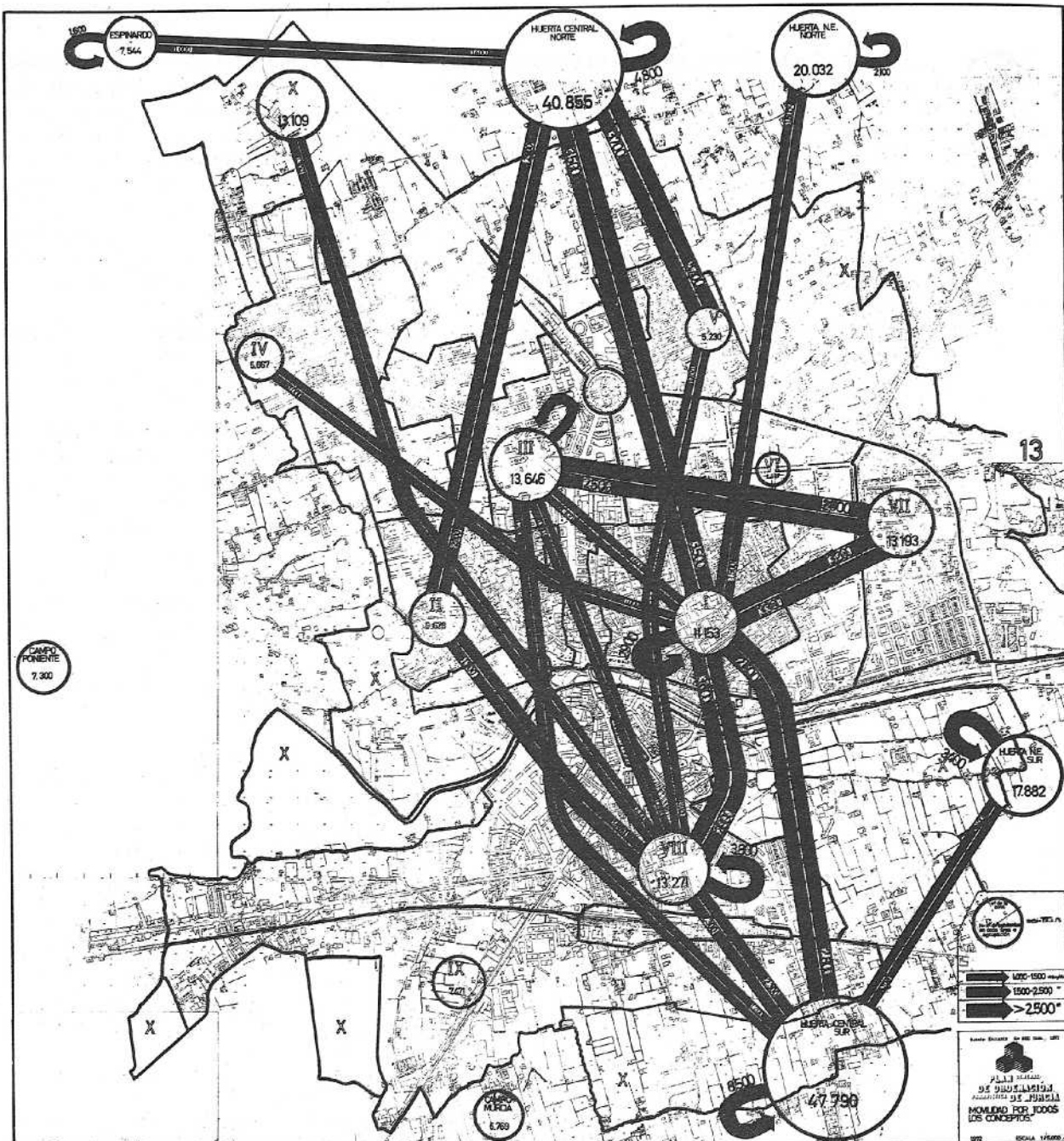
Así pues, del plano núm. 13 se han obtenido otros dos en los que se graficó la importancia relativa de los enlaces entre zonas operativas de la Ciudad, y de ésta con las agrupaciones de Pedanías, cuantificados respectivamente en porcentaje de los que van y porcentaje de los que vienen, sobre la total población residente en cada zona o agrupación.

Basados en otros aspectos, la trabazón de barrios derivada de contactos funcionales entre sus habitantes, puede también deducirse de los gráficos 16 y 17, respectivamente, basados sobre la relación domicilio-trabajo y domicilio-escuela, ambos extraídos de la Encuesta a la población.

Interiormente este conjunto tan sólo está esponsorado por los solares sin edificar (que en los sectores del Norte y Levante son todavía abundantes) y unos pocos espacios libres públicos (jardines de Floridablanca, Glorieta de España y prolongaciones al Este, Paseo del Malecón, Plaza del Cardenal Belluga, Plaza de Santa Isabel, Plaza de San Agustín, Plaza de Julián Romea, Plaza de Santo Domingo, Plaza Circular, Parque de Palmeras en La Paz y Plaza Central de Vistabella) más otros espacios libres privados, de los cuales los más importantes son los del cuartel de Jaime I en la ribera derecha y los de la Maestranza. Club de Tenis y antigua Estación de Zairaiche en la de la izquierda.

Desde el punto de vista *ambiental* hay que resaltar en primer lugar la importante secuencia visual a lo largo del río. En la margen izquierda, a modo de acrópolis murciana, desde el Malecón a Vistabella. En la margen derecha, como promesa y compromiso a la vez para los que deban edificarla.

En el interior, existen varias Murcias ambientales y una sólo, la Gran Vía, cuya escala des-



afortunada obliga al espectador a pasar siempre con sobresalto de una a otra.

De aquéllas, es muy importante la calle Tra-pería, auténtica "Vía Sacra" murciana, que desde la Catedral a Santo Domingo enlaza peatonalmente los solares de ambos Alcázares. El Eje de Platería, en cambio, ha quedado mutilado y aún herido de muerte por la apertura de la Gran Vía.

En el interior, tan sólo el Barrio del Carmen (núcleo original) y Vistabella son dignos de men-ción en cuanto a calidad ambiental.

No puede dejar de mencionarse como anti-estructura de la Ciudad de Murcia la franja vacía de los polígonos de Levante (hoy en curso de edificación), formada por los polígonos de La Fama y de San Juan.

Inexplicablemente y pese a ser de iniciativa pública, han seguido la ley especulativa de apro-vechar las plusvalías generadas por la existen-cia de otra franja anterior y más alejada (polí-

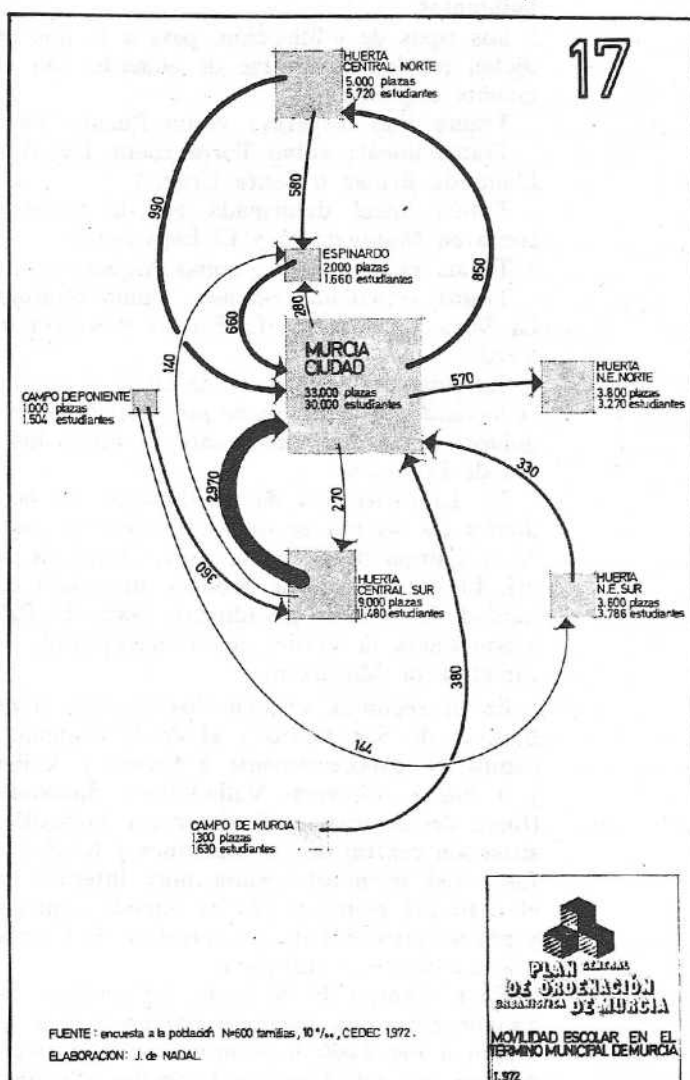
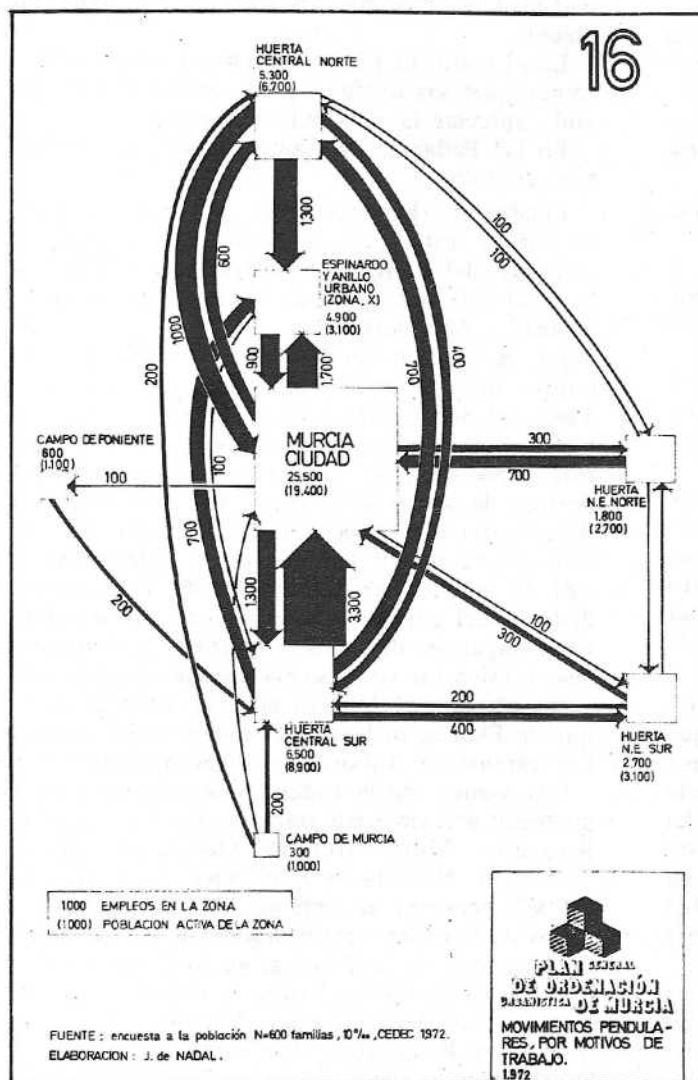
gonos de Vistabella y La Paz). Del mismo modo que el crecimiento al extremo Norte de la Gran Vía se centró sobre la franja allí existente (y de la que hoy quedan todavía abundantes recortes) entre la Ciudad y el polígono de Nues-tra Señora de Gracia.

D) Ya se ha comentado antes la clara y sin-gular disposición de las tres líneas de asenta-mientos, sobre ambos ribazos de la Huerta y en el interior de la misma respectivamente, y que es reflejo, en el poblamiento, de la disposición fisiográfica del Segura en su Vega media. Esta disposición, que no por mencionada ha de ser menos importante en la concreción estructural del poblamiento murciano, corre a la par con otra distinción que se desprende de la génesis histórica y que se refleja hoy día en la disposi-ción de los núcleos habitados y de la parcelación existente.

Existe una *Huerta antigua*, probablemente con-

temporánea de la fundación de la Ciudad, situada a poniente de la misma, entre Murcia y Alcantarilla, extendida sobre unas 4.000 Ha. en las que se quintaesencian los valores tradicionales huertanos: dispersión del poblamiento (hasta casi 4 viv/Ha. en la Albatalla y la Arboleja), entresijo en el sistema de acequias y azarbes y, desgraciadamente también, la más alta inundabili-

blamiento diseminado, la trama de canales se hace muy regular y allí se dan los más importantes poblamientos de la alineación central, Llano de Brujas, Alquerías, el Raal y Beniel (aunque éste fuera del término municipal de Murcia). Su inundabilidad proviene de la especial depresión que presenta el terreno desde Zarandona y Casillas hasta el Raal, combinada con la ola de



dad. Los únicos núcleos que según la anterior clasificación en tres líneas podríamos denominar "centrales" se dan al amparo de la carretera de Granada, actual o precedente.

Existe después una *Huerta nueva*, por contraposición a la anterior, aunque tiene ya más de cinco siglos de antigüedad, situada a levante de la Ciudad, hasta aproximadamente la línea que separa la Huerta Central de la Huerta del NE. Es el sector más estrecho (unos 5 Km.) en la amplia Vega, y se extiende sobre otras 4.000 hectáreas. En ella adquieren importancia los poblados limítrofes, al N. y al S., y se intensifica el poblamiento en la línea media o central: así, Puente Tocinos y Los Dolores. Está muy afectada por las crecidas del Guadalentín.

Existe, finalmente, una *Huerta novísima*, y permítasenos este nombre pues en ella se producen todavía nuevas ampliaciones. Comprende el extremo NE., donde escasea notablemente el po-

reflujo que se produce a la altura del Raal en las grandes crecidas.

E) La estructura de los *núcleos urbanos de la Huerta* carece de trazos relevantes, y por tratarse de asentamientos modernos presentan una disposición más o menos lineal a lo largo de la calle Mayor (carretera o camino) a partir de la cual se extienden a cada lado, según lo permitan el terreno y su importancia urbana, regularmente en manzanas rectangulares.

La demografía de dichos núcleos, en 1970, se escalonaba según los siguientes intervalos:

Con más de 5.000 habitantes:

El Espinardo.

La Alberca.

Beniján.

Cabezo de Torres y Palacios de Churra.

El Palmar.

Puente Tocinos (algo disperso).

San Benito (en varios núcleos).

Santomera.

o 'sea ocho, de los cuales El Espinardo y San Benito son prácticamente extensiones de Murcia.

Entre 2 y 5.000 habitantes: diecisiete núcleos de Pedanías.

Todos los restantes están por encima de 1.000 habitantes.

Los tipos de edificación, pese a lo que se ha dicho, pueden tipificarse de acuerdo con el siguiente esquema:

Trama algo dispersa: como Puente Tocinos.

Trama lineal: como Torreagüera, Los Ramos, Llano de Brujas o Santa Cruz.

Trama lineal deformada por la topografía: como en Monteagudo y El Esparragal.

Trama radiocéntrica: como Alquerías.

Trama reticulada extensa: como Santomera, La Nora, La Alberca, El Palmar y Sangonera la Verde.

Sin embargo, y como se ha dicho al comienzo, la *linealidad y el ensanche por manzanas rectangulares* son norma dominante en todos los cascos de Pedanías.

F) La estructura de poblamiento en las *Pedanías de secano* es distinta según se considere el Campo de Poniente o el Campo de Murcia. En el primero, se produce una clara continuidad de la línea meridional, desde El Palmar a Sangonera la Verde, que viene apoyada en la carretera de Mazarrón.

En el segundo, existen dos puertos transitables, el de San Pedro y el de la Cadena, que conducen respectivamente a Sucina y Avilese; y a Baños, Corvera, Valladolides, Balsapintada (fuera del término) y finalmente a Lobosillo. La situación central de Los Martínez y Roldán (este fuera del término) resulta muy interesante en el caso del primero, por su misma centralidad y por su proximidad a la carretera de Cartagena y a la inminente autopista.

En el Campo de Poniente, los núcleos de las Sangoneras están bastante poblados y se aproximan a los 5.000 habitantes. En el Campo de Murcia, tan sólo Corvera, Lobosillo y Sucina superan escasamente los 1.000 habitantes.

G) Aunque más adelante, al referirnos a las componentes demográficas y de empleo de los habitantes en el término municipal, tendremos ocasión para aquilatar la importancia de la industria murciana, aquí se esbozan unas reflexiones sobre los asentamientos fabriles y su incidencia sobre la visión estructural que se pretende configurar en el presente apartado.

La industrialización del municipio de Murcia es pequeña: tan sólo el 35 por 100 de la población activa se clasifica en el sector secundario.

Además, las industrias son también pequeñas: tan sólo 44 establecimientos industriales superan la cifra de 100 empleos.

Pese a ello, su presencia más o menos concentrada puede hacerse notar y llegar a pesar en la estructura del conjunto.

Por lo que se refiere a la Ciudad, tanto la

carretera de El Espinardo (1.500 empleos), como en mayor grado las inmediaciones de la Estación del Carmen (a ambos lados de la vía férrea), con más de 5.000 empleos, constituyen claras localizaciones de predominio industrial.

En la Huerta, el conjunto de Beniaján y Torreagüera alberga la mayor concentración industrial, en términos relativos, después de la Ciudad (171 establecimientos con más de 3.000 empleos).

En el resto, El Palmar, Puente Tocinos y Santomera son los únicos lugares en los que es posible apreciar la presencia industrial.

En las Pedanías de Campo, el impacto industrial es nulo.

Finalmente, hay que tener muy presente para la futura estructura urbanística murciana, el proyecto del Polígono industrial del INUR, sobre 300 Ha. lindantes con la vía férrea, entre El Palmar y Alcantarilla.

H) Se ha dicho en A) —al comenzar este apartado— que la *cadena montañosa* que separa la Vega del Segura del Campo de Murcia ha sido hasta ahora un componente pasivo en la estructura urbanística de Murcia, y lo mismo debería decirse de los montes que limitan al Norte la depresión del Segura. En un momento en que Urbanística quiere también decir ordenación física de grandes territorios, cuando la defensa y disfrute del paisaje natural es uno de los objetivos urgentes de nuestra cultura contemporánea, y mientras se progresa ciertamente hacia la suspirada civilización del ocio, no cabe duda de que un Plan de ordenación no debe dejar de lado tan extensos y valiosos recursos naturales.

Los montes de la cadena septentrional tienen potencial accesibilidad gracias a las carreteras de Barqueros, Mula, Archena, Molina de Segura, Fortuna y Abanilla; y muy cerca de la penúltima se encuentra el embalse de Santomera.

Los de la cadena pre-litoral están cruzados por los puertos: de la Fábrica, en la Sierra de Carrascoy, de la Cadena sobre la carretera N-301, del Cerrillar, del Garruchal, de Ginovinos, y Cabezo de la Plata en la zona central (de los cuales el segundo tiene acceso por carretera), y de San Pedro sobre la carretera MU-301.

En ambos casos ésta es una infraestructura que el Plan se propone aprovechar y mejorar, como más adelante se dirá.

I) No existe, en Murcia, prácticamente el fenómeno de la segunda vivienda. Si bien es seguro que muchos habitantes de las clases más elevadas poseen viviendas de temporada en la costa, muy pocos han edificado éstas dentro del territorio municipal.

La observación visual delata aparentes colonias de temporada en el Verdolay (La Alberca), sector de los Teatinos (Algezares, sobre la Fuentisanta), Torre Guil (Sangonera la Verde) y en los altos sobre Guadalupe, a poniente del Espinardo.

Sin embargo, y pese a su tipología arquitectónica de villa, chalet o casa aislada, casi todas ellas se censaron como vivienda permanente; por lo que podemos repetir que la segunda vivienda no se da por ahora en Murcia.

J) Finalmente, y como nota final en esta síntesis sobre la estructura del poblamiento, hay que mencionar la débil influencia de los Planes vigentes sobre la edificación y el urbanismo.

En el ámbito de la Huerta, nada se ha hecho para llevar adelante los nueve núcleos elegidos (sin contar Alcantarilla) como aglutinantes del desarrollo (de los cuales dos, áreas industriales); ni resulta hoy día defendible la meta de 270.000 habitantes en la Huerta de Murcia (343.000 con Alcantarilla y Beniel) que en el presente Avance se deja reducida a unos 85.000 habitantes; y tampoco ha conseguido el Plan detener la ola de construcciones clandestinas en el diseminado y en los núcleos de Pedanías.

En el ámbito de la Ciudad, la aplicación a ultranza de las Ordenanzas de volumetría basadas en la altura máxima reguladora, ha desbordado, en las zonas de ensanche, las edificabilidades fijadas según la habitual relación de metros cúbicos de edificación por metro cuadrado de suelo, que han llegado a alcanzar hasta $18 \text{ m}^3/\text{m}^2$ donde se permitirán 3 ó 4.

Las consecuencias si han sido graves pero pasajeras en cuanto a desprestigio del Urbanismo y de las Normas reguladoras, han dejado en cambio huellas indelebles sobre el cuerpo de la Ciudad. El viandante que se dirige a la Gran Vía pasa sin transición alguna de los ambientes recogidos de la Catedral o de la magnífica sucesión de plazas de Santa Catalina y San Pedro a la gran dimensión, la luminosidad y el estruendo; la calle Platerías es el más claro ejemplo.

Si bien puede aceptarse hoy el techo demográfico fijado en 1961 de 170.000 habitantes para 1987, hay que estimar que el área afectada era poca y por tanto las densidades resultantes serían excesivas.

En resumen, existe una grave crisis de credibilidad en los Planes, pese a que en los últimos años el Ayuntamiento ha realizado un loable esfuerzo para rectificar radicalmente la vía anterior.

2. Estructura de las redes de transporte y grandes equipamientos

A) En lo que se refiere a carreteras, ocupa un primer lugar la mención a la red de autopistas en proyecto. La autopista del litoral y la de Madrid estarán cruzadas en las proximidades de El Espinardo y por el momento en forma de T. De este modo sirven a todo el territorio municipal a través de sus puertas de entrada, que además del cruce mencionado, parece que serán las de Santomera y Sangonera la Seca sobre la del Litoral; y de El Espinardo, Ronda Norte, Malecón, carretera de Alcantarilla, La Alberca, y Campo de Murcia sobre la futura autopista de Madrid y por el momento autopista de Cartagena.

La mencionada forma de T recalca estructuralmente el eje S. O.—N. E. de la Vega media, así como el enlace hacia el Sur con la zona de Campo, a través de la Sierra del Puerto.

A la sola vista del plano es obvio el predominante carácter radioconcéntrico de la red de carreteras de Murcia, por lo que no es preciso extenderse más sobre ello. Sin embargo, sí deben resaltarse las consecuencias estructurales que de ello se desprende en cuanto al pasado "colonialismo" de la Ciudad sobre las Pedanías; por lo que el Plan deberá proponer con urgencia la homogeneización del territorio mediante una red isótropa, funcionalmente al estilo de la actual carretera local MU-303 (de Santomera a Sucina). Las actuales líneas de transporte de viajeros por carretera (ver plano núm. 18) acentúan esta disposición radiocéntrica, pues no existe ni una sola línea de enlace transversal entre Pedanías sin pasar por Murcia.

En el Campo de Murcia, se refleja la desatención tradicional a su propia estructura, en el hecho de que no tiene una transversal válida y tan sólo carreteras de paso. Esta situación también se plantea más adelante.

B) En lo que se refiere a ferrocarriles, la estructura es menos clara. Se produce en forma de Z, con estaciones en Alquerías (Los Ramos), Beniaján, Barrio del Carmen (Murcia) y Alcantarilla, situadas en la alineación que va de Alicante a Granada. La penetración hacia el N. desde la estación de Alcantarilla se hace siguiendo el curso del Segura, mientras que el camino hacia Cartagena se busca por las Cañadas de San Pedro, que en la estación de Alquerías entronca con el sistema longitudinal costero.

La situación de este trazado es conflictiva en casi todos sus puntos, pero muy especialmente a la altura de la Ciudad de Murcia, a causa de la barrera meridional que ocasiona.

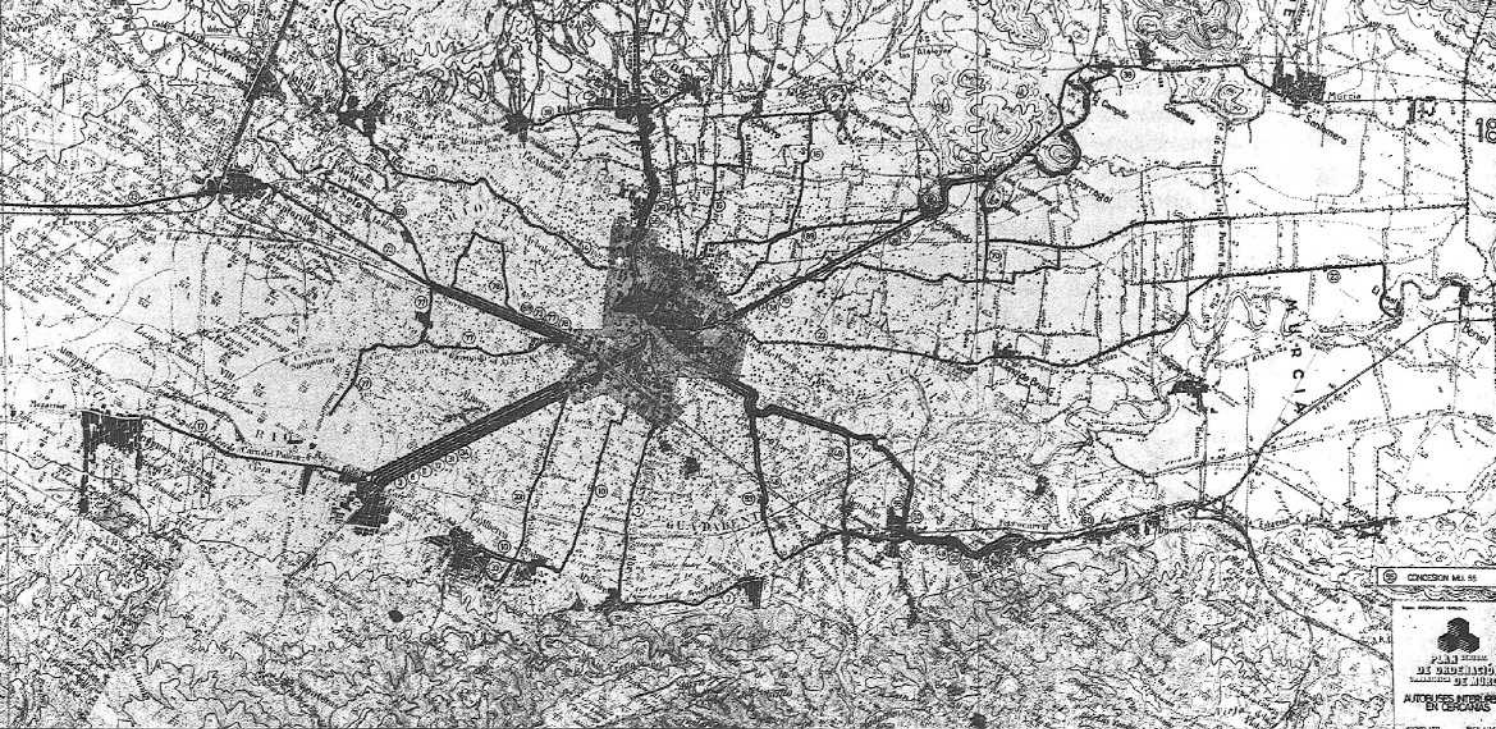
C) El tráfico aéreo de Murcia se reparte entre los dos aeródromos vecinos de Alicante (a 70 Km.) y San Javier (a 50 Km.), si bien oficialmente el último es el que lleva la denominación de Murcia, y con él está enlazada por servicio regular de carretera.

La estructura fisiográfica tan sólo permite un aeropuerto más próximo en los extensos llanos de Sangonera; pero, en todo caso, al precio de poner a la Ciudad en el mismo centro de los conos de aterrizajes y despegues.

D) Dentro de los Servicios urbanos de transporte (suministro o evacuación) de fluidos, interesa resaltar en cuanto a *desagües*, la importancia de la obra contratada en 1968 (en curso de terminación) para "Abastecimiento, Distribución y Saneamiento de Murcia y Pedanías", aún cuando quede limitada a las Pedanías de la Huerta.

En dicho Proyecto, y como su mismo nombre indica, se incluye también el *suministro de aguas potables*, de indudable importancia, pero que ha tenido que ser reforzado con una nueva captación y depuración de las aguas superficiales del Segura, precisamente en la Contraparada. La estructura general del suministro en la Huerta (las Pedanías de Campo son caso aparte, con suministros autónomos en la mayoría de los casos) sigue la configuración fisiográfica de la propia Vega, con depósitos a ambos lados, en los pies





de montaña ribereños, enlazados a través de la Huerta.

De forma parecida, aunque el fluido distribuido tiene muy distinto comportamiento físico, la *red eléctrica* apoya en dos estaciones transformadoras situadas simétricamente respecto a Murcia, en El Palmar y en El Espinardo. No se han previsto hasta la fecha canales de paso para las líneas A. T. por lo que el "barrido" que crean sobre el territorio de la Huerta es extraordinariamente incómodo para la libre ordenación del territorio, así como a efectos del paisaje. La electrificación de los diversos núcleos es completa.

El servicio de *gas canalizado* alcanza prácticamente a toda la ciudad, y una vez más hay que comprobar aquí el subequipamiento de las Pedanías.

En cuanto al servicio de teléfonos —tan decisivo como la misma red viaria en lo que se refiere a definir una estructura urbana—, hay que resaltar el subequipamiento de las Pedanías (por falta de peticiones), así como la inexistencia de servicio telefónico en algunas Pedanías de Campo.

E) Finalmente, y por lo que se refiere al equipamiento a nivel municipal e incluso supra-municipal (grandes-equipamientos), las localizaciones desconcentradas o por lo menos perimetrales respecto al casco de la Ciudad, son las siguientes:

Fábrica de gas, al sur de la estación, Central de basuras, al N.O. de Javalí Nuevo, Central de bomberos, junto al paseo de Ribera de la margen derecha, Central de camiones, en la carretera de Beniaján, Ciudad Asistencial, al norte de El Espinardo, Facultad de Medicina y probable Campus Universitario, junto a la Ciudad Asistencial. Hospital Psiquiátrico, al N.O. del Palmar; Hospital Provincial, al S.E. del Palmar; Merca-Murcia (en construcción), entre El Palmar y Sangonera la Verde; Prisión Provincial (en construcción), muy cerca de Merca-Murcia, sin contar

con las que ya se han mencionado como pueden ser la Contraparada, los Depósitos y Estaciones depuradoras, y las Estaciones eléctricas de transformación.

Ni tampoco, las que no se han citado por tratarse de instalaciones militares: la base aérea de Alcantarilla, el acuartelamiento de Paracaidistas en Javalí Nuevo, la Fábrica de la Pólvora en Javalí Viejo, y la base aérea, en desuso, de El Palmar.

3. Estructura de la vivienda

En las 70.000 unidades que, aproximadamente, constituyen el colectivo de viviendas del entero municipio de Murcia no se da apenas hacinamiento, pues los índices familias/viviendas apenas sobrepasan la unidad en todos los desagregados que se consideran. Este hecho corre paralelo con el escaso número de viviendas marginales que arroja los estudios realizados. Sin embargo, el crecimiento físico de los núcleos de Pedanías, que presentan casi todos un saldo demográfico prácticamente nulo, hace pensar que el concepto de familia está tomado en sentido amplio, y que a medida que la familia extensa se convierte en nuclear, se hace patente un "sui generis" déficit de viviendas, que de otra manera permanecería escondido en las estadísticas.

Donde no existe duda es respecto a la baja calidad dominante del parque de viviendas de Murcia. Si se tiene en cuenta el muestreo efectuado sobre un sector de la ciudad existe un 23,2 por 100 de viviendas ruinosas o inadecuadas para ser habitadas, lo que indica un muy bajo nivel de reposición, o sea un déficit funcional elevado.

Por lo que respecta a otras características estudiadas, se puede decir:

— que dominan las viviendas antiguas (lógico antecedente de lo que acaba de decirse).

- que el tamaño medio, tanto en la Ciudad como en las Pedanías, se centra masivamente (45 por 100) en el grupo de 60 a 90 m².
- que apenas existen viviendas de temporada.
- que es mayor la satisfacción subjetiva de los usuarios (superior al 85 por 100 en Pedanías) que la calidad objetiva de la vivienda.

4. Estructura paisajística y del medio ambiente

El contexto físico y de poblamiento descrito someramente en esta segunda parte, aporta como es lógico el mayor número de condicionantes a lo que es objeto del presente apartado.

Si recurrimos a la distinción convencional entre paisaje natural y paisaje culturalizado, nos encontramos que el primero se circunscribe tanto a las sierras al norte de la Vega Media, como a la Cordillera Pre-litoral, aunque con distinto carácter en cada una de ellas. Así la mayor simplicidad de orografía y visuales de la Sierra septentrional contrasta con la complejidad orográfica y grandeza desértica de los barrancos y cañadas de la Sierra pre-litoral, como es fácil de apreciar, tanto desde la Sierra del Gallo como desde la carretera que asciende desde Los Garres hasta el Puerto del Garruchal.

En sentido pasivo, o sea como objeto, ambas sierras constituyen una referencia y encuadre constante para cualquier paisaje de la Huerta o urbano; y la sierra pre-litoral es un magnífico telón de fondo para los amplísimos paisajes del Campo de Murcia.

En sentido activo, ambas constituyen magníficos miradores sobre la Huerta y Campo de Poniente; y sobre el Campo de Murcia, en su caso. Con la diferencia que aporta la posición del sol: los contraluces de poniente son extraordinariamente apacibles, por ejemplo, desde las estribaciones de la ribera izquierda del Segura en la Contraparada; mientras que los amaneceres sobre la Huerta son especialmente limpios desde la Cresta del Gallo o desde el Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta.

El paisaje humanizado, fruto de la cultura del hombre que es también acción del hombre sobre el territorio, se manifiesta en toda su riqueza y singularidad a lo largo y a lo ancho de la Huerta. Los ensortijados meandros del Segura, la línea recta del Reguerón, la Torre de Murcia y las abusivas edificaciones de la Gran Vía, el núcleo aislado de Alquerías, las industrias de Beniján y las canteras de Algezares, el Castillo de Monteagudo, la Montaña de la Cueva y el Cerro del Esparragal, la Sierra del Gallo y el Santuario de la Fuensanta, con toda la tupida red de carreteras, azarbes y caminos, son hitos expresivos que introducen medida y punto de referencia en un mar de arbolado y cultivos sobre el que flota el famoso diseminado de las viviendas huertanas y las manchas mayores de los núcleos pedáneos.

La Huerta tiene, a su vez, un paisaje interno, para el espectador que se adentra por sus carre-

teras y caminos. Este paisaje, tan consustancial a Murcia, es tan importante en la estructura del medio ambiente, que si algún día desapareciera el valor agrario de las explotaciones, tal como se dirá más adelante, debería ser creada una nueva forma de plantación o tratamiento que asegurara el equilibrio ecológico de Murcia en su Huerta.

Finalmente, existe el paisaje de los amplios, secos y pedregales del Campo de Poniente y muy especialmente del Campo de Murcia. Las dimensiones del primero son menos grandiosas, por cuanto en el caso del segundo, la continuidad visual con el Campo de Cartagena es total. Se puede apreciar un pie de montaña característico más árido y pedregoso, y el Campo propiamente dicho; con matices de arbolado, aunque escaso, hacia poniente (Corvera, La Murta); y con regadío de pozos hacia levante (Riquelme, Sucina).

Los paisajes urbanos en los núcleos de Pedanía son ciertamente de muy baja calidad, como corresponde al subdesarrollo imperante que hemos presentado en diversas ocasiones a lo largo de este texto.

Capítulo aparte, el paisaje urbano de la ciudad de Murcia tiene tal riqueza de contenidos que no es posible esbozar en esta síntesis estructural, porque es un muy complejo subambiente, dentro del medio ambiente general que aquí se ha considerado.

5. Adopción de hipótesis sobre variaciones de población y empleo

Un plan urbanístico no puede ser jamás un proyecto estático, anclado en un tiempo determinado, sino que por su misma esencia es un documento proyectivo encarado hacia el futuro, y deberá tomar buena cuenta de los elementos dinámicos que actuarán previsiblemente sobre la estructura del territorio.

El elemento dinámico por excelencia es la comunidad, compuesta de hombres, sujeta a múltiples influencias y con toda su compleja gama de variaciones colectivas; desde las meramente biológicas, hasta las que conciernen a la psicología social o a la ideología política, que influirán ciertamente sobre los comportamientos colectivos, el habitat, las formas de producción, y la organización social; y en consecuencia se traducirán en alteraciones de la forma física para adecuarla a la nueva situación ecológica.

5.1. Dinámica de la población murciana y sus condicionantes

A) La población murciana, en su conjunto y, en lo que va de siglo, se ha caracterizado por su alta natalidad que aseguraría un crecimiento vegetativo de 4.500 individuos al año si no fuera por el elevado saldo migratorio de signo negativo; aunque es difícil de cuantificar verosímelmente, por los conocidos desajustes del censo de 1970 que arroja un decrecimiento para la población del municipio respecto al precedente de 1960.

En el curso de los estudios realizados, se han dejado bien sentadas y justificadas aquellas características que casi deberíamos llamar intrínsecas. A manera de recordatorio y ayuda para la configuración del panorama demográfico que ha de enmarcar el próximo arranque del Plan, se señala que las tasas de natalidad (prácticamente el 30 por 100 en 1970) y mortalidad (aproximadamente el 20 por 100 en la misma fecha) han iniciado un leve proceso en baja y en alza, respectivamente. Con ello la natalidad se encaminaría hacia niveles más próximos a la media española y el ligero aumento de mortalidad acusaría el envejecimiento relativo de la población producido por la emigración de las edades laborales.

El saldo migratorio murciano durante el último decenio, difícil de precisar por muchas razones, permite, sin embargo, una aproximación estimada. Si se admite la sobrevaloración de los Censos de Población a partir de 1940, parece ser que el crecimiento demográfico real del último decenio sería de unos 8.000 habitantes, lo que significa (dado el crecimiento vegetativo de 50.000 habitantes aproximadamente) un saldo migratorio absoluto de unas 42.000 personas; a lo que correspondería, supuesta la regularidad del período, una tasa de unas 4.000 personas perdidas anualmente.

B) El presente Avance de Plan, en tanto que colaboración con la Corporación municipal, toma como base de su estrategia la fijación laboral sobre el territorio de los incrementos de población que ocasione el previsible crecimiento vegetativo, considerado el saldo migratorio como nulo.

Por esta razón, se estudiaron y obtuvieron hipótesis de método y de cálculo y la serie que resulta de extrapolar, de acuerdo con determinadas convenciones, la pirámide de edades de la población. Dicha serie es la que se tomó como base de trabajo, pese a que acto seguido se corrigió con lo que sería la evolución tendencial de la población, que tendría en cuenta el tradicional saldo migratorio negativo. Así, pues, una pobla-

ción total de 327.000 habitantes es la que se contempla para 1991, frente a la de 308.000, aproximadamente, que se obtiene de la proyección tendencial. (Esto significa aceptar una tasa de crecimiento de 1,40 por 100 anual, en vez de 1,09 por 100, respectivamente).

La cifra adoptada es muy superior a la que figura en las prognosis del Instituto Nacional de Estadística (decreciente a partir de 1976) y de la Comisaría del Plan de Desarrollo.

C) Hasta aquí las cifras totales. Sin embargo, la especial configuración urbanística y el poblamiento físico del municipio de Murcia, obliga a un conocimiento pormenorizado de estas magnitudes, desagregadas a sus componentes tradicionales. En cifras redondeadas y para 1970, es el siguiente:

1. Ciudad (con El Espinardo) ...	104.000 Hab.
2. Núcleos en Pedanías de Huerta (sin El Espinardo) ...	90.000 "
3. Diseminado en Pedanías de Huerta ...	35.000 "
4. Pedanías de Campo ...	15.000 "

Total redondeado ... 245.000 Hab.

La componente 3 tiende a disminuir.

Las 2 y 4 están sensiblemente estabilizadas, aunque no lo esté la edificación.

El sumando 1 es el verdaderamente dinámico. No sólo es generador de crecimiento, sino que absorbe en su ámbito el crecimiento que genera.

D) Han sido tres los intentos realizados para hallar un modelo matemático de asignación territorial de la población, que al explicar la tendencia recientemente transcurrida, permitiría ser usado como algoritmo de predicción de los años venideros próximos.

Se ha visto, en último término, que el intento más válido conducía a la espontánea concentración sobre el territorio de Murcia-Ciudad y sus diez Pedanías limítrofes de la totalidad del crecimiento presumible según el siguiente estado-resumen.

CUADRO IV

	Población 1970 Habitantes	Pobl. estimada 1991 Habitantes
Ciudad de Murcia y sus 10 Pedanías limítrofes (La Arboleda, La Albatalla, Santiago y Zarache, El Puntal, Puente Tocinos, Los Dolores, San Benito, Aljucer, Era Alta y Rincón de Seca) ...	144.000	219.000
Resto del término municipal ...	100.000	108.000
Totales redondeados ...	244.000	327.000

Esta comprobación no significa en ningún modo un cruzarse de brazos ante los resultados. Como más adelante se dirá, si la tendencia no se juzga favorable para el desarrollo integral de sus habitantes (recuérdese la perenne alusión al subdesarrollo de las Pedanías), el Plan propondrá, en la medida en que existan opciones posibles, una estrategia que quizá se oponga con éxito a la tendencia detectada.

Sin embargo, hay que recordar que como consecuencia de la falta de detalle en el concepto territorial "Resto del término municipal" empleado, la conclusión no nos dice nada de los cambios estructurales que puedan promoverse en el interior del mismo.

Es de esperar no sólo que decrezca el diseminado, como ya se ha dicho más arriba, sino que incluso con la disminución de los núcleos menos



Murcia

favorecidos se ayude al reforzamiento y estructuración de los núcleos de Pedanías más importantes.

5.2. *Dinámica de la población activa y sus condicionantes*

A) La población del municipio de Murcia se caracteriza por una escasa *tasa de actividad* (31,74 por 100) que en números absolutos, para 1970, se fijaba en 77.350 individuos activos. Hay que precisar, sin embargo, que de ser cierta la ocultación de unos 15.000 activos en trabajos agrícolas puesta en evidencia por el Censo Agrario de 1972, la tasa de actividad global subiría al 37,8 por 100, todavía baja, pero ya más próxima a las tasas de las regiones en vías de desarrollo.

La participación de los dos sexos en esta tasa, tradicionalmente desigual por la falta de datos estadísticos sobre el trabajo femenino en el hogar, aparece todavía más desnivelada en el caso de Murcia. Así de la total población femenina, tan sólo un 11,20 por 100 son mujeres declaradas activas, que se corresponde con un 20 por 100 si se refiere a las mujeres potencialmente activas.

En el sexo masculino las cifras obtenidas nos hablan de 53,60 por 100 de activos declarados sobre la total población de varones, y un 90 por 100 si nos referimos a la población masculina potencialmente activa.

B) La *variación previsible* de esta población activa se ha elaborado lo más ajustadamente posible y se obtienen para 1991 totales absolutos resumidos en la cifra de 109.924 individuos activos si las cosas siguen como hasta hoy (incluido el saldo migratorio negativo).

Esta cifra, que podríamos calificar como de oferta tendencial de una población que sigue su ritmo "espontáneo", nos dice poco si no la comparamos: a) con la que podríamos llamar demanda voluntarista de la población, b) obtenida por la asunción de determinadas hipótesis demográficas de participación en el trabajo, c) que esperamos se produzcan como consecuencia de medidas señaladas e implementadas en el futuro Plan.

Las hipótesis de demanda previsible de empleo denominadas *fuerte* (progresiva incorporación de la mujer al trabajo, hasta alcanzar el 45 por 100 de mujeres activas sobre las potencialmente activas) y *combinada* (en la que, además, se supone rebajada a partir de 1986 la edad de jubilación y elevada por razones escolares la edad de incorporación al trabajo), arrojan resultados que debidamente comparados con la demanda "tendencial" señalan las futuras necesidades de puestos de trabajo que deberán implementarse en el Plan en cuanto a lo urbanístico.

C) Para que esto resulte operativo, y como en el anterior epígrafe, se impone desglosar las cifras totales no solamente por sexos, sino también en sectores de actividad según la tradicional distinción de Colin Clark, en extractivas o primarias, de transformación o secundarias, y de servicios o terciarias.

La división en sectores de actividad, en 1970, era como sigue:

Sector primario: 20 por 100 de la población activa.

Sector secundario: 35 por 100 de la población activa.

Sector terciario: 45 por 100 de la población activa

lo cual, a la vez que nos desdibuja la imagen predominantemente agrícola, también nos resalta un rasgo importantísimo, ya señalado, que es la importancia del sector servicios.

La proyección de población y activos que hemos denominado "tendencial", o sea la que seguiría, en hipótesis, a la situación reciente y actual, nos lleva a una tasa de actividad global en 1991 del 35,6 por 100 y una repartición en sectores, del siguiente modo:

Sector primario: 8,8 por 100.

Sector secundario: 44,9 por 100.

Sector terciario: 45,3 por 100.

que nos señala, de una parte, la "espontánea" reducción del empleo agrícola a sus justos límites; y de otra, el carácter máximo de la actual tasa de población terciaria.

D) A modo de conclusión sobre el empleo, se indica lo siguiente:

En primer lugar, y como sea que la "hipótesis combinada" de proyección de oferta de empleo arroja resultados más acordes con las reales posibilidades del territorio (formuladas en la proyección "tendencial" de demanda) parece conveniente como temas previos, pero importantes:

1. Que el Plan deberá hacerse reflejo, hasta donde le alcance:

a) De las medidas para conseguir una incorporación masiva de la mujer al trabajo no doméstico.

b) Análogamente, en cuanto a alargamiento del período escolar.

c) De la aparición de una importante población de jubilados.

2. Que el Plan deberá proponer la implementación de medidas:

a) Para la reducción de unos 5.000 empleos agrarios declarados en el Censo de Población de 1970 (o 30.000 si nos atenemos al Censo Agrario de 1972 y a las estimaciones realizadas al efecto).

b) Para el mantenimiento de unos 10-12.000 empleos en dedicación total a la agricultura, a fin de evitar la degradación de un paisaje característico y para el mantenimiento de su tradicional equilibrio ecológico.

3. La preparación de suelo, infraestructura y servicios, tanto locales como a nivel de municipio y aún supra-municipales, para conseguir la industrialización del territorio hasta unos límites que permitan hacer frente a la creación de 1.400 a 2.000 empleos anuales.

4. La propuesta de políticas de equipamiento y reserva de suelo para conseguir una relativa estabilización del sector terciario, que no obstante requerirá la creación de 900 a 1.500 empleos anuales en este sector.

6. Valoración de la estructura social y de los cambios culturales

En los estudios realizados se ha demostrado, a partir de los datos de la Encuesta realizada en su día la —por otra parte esperada— diferencia de composición social entre las Pedanías y la Ciudad. Es esta una nota más que contribuye a caracterizar el que (2.ª parte, 1) hemos denominado diálogo Ciudad vs. Pedanías, con indudable acento a favor de la primera.

La Ciudad, a su vez, pese a detentar de modo abrumador el centro de poder y de decisiones, tiene también una estructura social degradada desde el centro a la periferia. Así, alrededor de los sectores realmente capitales (zonas urbanas del casco antiguo) se establece una corona, en la que dominan los bajos estratos, formada por las zonas periféricas al casco, cada una de ellas por distintas motivaciones en función de su época de formación.

Este cuadro sociológico nos confirma por repetición lo que ya se deduce del simple análisis de tramas urbanas y de la estructura física de la Ciudad. Aquí, sin embargo, nos importa resaltar la estratificación social en cuanto comporta determinados valores que son fruto de una particular subcultura de clase. Lo consideramos importante, en este contexto estructural que nos esforzamos en configurar, porque un previsible cambio habrá de variar también el cuadro de creencias colectivas respecto a todos aquellos aspectos que pertenecen al medio ambiente físico, y en particular los que la Encuesta ha desvelado.

En primer lugar, se trata de la importancia, tanto real como simbólica, de la Huerta. En cuanto al valor *real* queda claro que su futuro está sujeto a un problema de propiedad del suelo antes que de rentabilidad agraria, lo que complica ciertamente la solución del problema. En cuanto a su valor *simbólico*, también se nota claramente que los cambios sociales ascendentes y la elevación de los niveles culturales de la población, contribuyen a derrumbar la sobrevaloración tradicional de la Huerta.

En segundo lugar, el sentir colectivo coincide con la realidad práctica en cuanto a apreciar la centralidad de la Ciudad y apoyar con los hechos la trama radiocéntrica existente sin mayores discusiones ni dudas.

Es específicamente interesante para el Plan las conclusiones que se desprenden de la Encuesta realizada en cuanto a relacionar la satisfacción / insatisfacción manifestada respecto a equipamientos con las clases sociales en las que se produce. Como resultado se aprecia una doble exigencia que el Plan habrá de tener presente:

- a) demanda solvente, a cargo de las clases más elevadas,
- b) demanda no solvente a cargo de toda la población.

Para la primera, el Plan deberá reservar espacios en los lugares adecuados, y confiar en la iniciativa privada para su desarrollo.

Para la segunda, el Plan deberá incluir estos equipamientos en su programa de actuación, por lo menos, hasta donde alcance su ámbito de acción, que ciertamente no puede ir más allá de las estrategias territoriales.

7. Valoración de los recursos disponibles para la ejecución del Plan

En la palabra recursos implicamos, a la vez, tanto la Administración (organización y gestión) del Urbanismo, como los aspectos fiscales y financieros de la propia Administración o Hacienda Local.

En cuanto a lo primero, estamos convencidos de la innecesariedad de un órgano especial municipal, aunque queda bien clara la necesidad ineludible de una gestión municipal convencida, decidida y ferviente. La realidad reciente, por el contrario, nos explica que esto no ha sido ni lejanamente así con los Planes vigentes.

En cuanto a lo segundo, y por el momento, tan sólo se ha evaluado la renta zonal del municipio y se ha estimado la futura. De las casi 80.000 pesetas de renta "per capita" en 1971, se espera que la población murciana alcance la cota de casi 270.000 pesetas en 1991 (ambas cifras medidas en pesetas de 1973).

Actualmente, los ingresos ordinarios municipales suponen un 2,5 por 100 de la renta zonal y se estima que no bajará esta tasa. En la contrapartida, deberá concretarse la tasa global recomendable de inversión urbanística y cuál puede ser la cuota municipal en ella.

8. Delimitación de problemas

8.1. Importancia de la coyuntura en que se enmarcan

Llegados a este punto de nuestro estudio, nos parece poder afirmar con certeza que Murcia se encuentra, precisamente, en un momento crucial de su desarrollo, tanto económico como social y urbanístico.

De una parte, sobre su territorio se han volcado recientes actuaciones públicas, largos años de secadas, como son las obras del trasvase y la construcción de autopistas. Otras se anuncian para dentro de pocos años, como la canalización integral del Segura y la conversión de la Estación ferroviaria del Carmen.

De otra parte, se anuncian también políticas de industrialización que, con Plan o sin Plan, van a ser pedidas muy pronto, tan pronto como la ficticia auto-alimentación a través del sector servicios llegue a su techo máximo y se denuncie como tal. La industrialización, que puede comenzar con el deseo de fijar los excedentes del sector primario (ahora bien recibidos todavía como obreros terciarios), habrá de seguir según se ha visto en las proyecciones de población y empleo hasta cambiar el denominado modelo de demanda (que es hoy el tradicional en Murcia) por un modelo de oferta que convertirá al muni-



Murcia

cipio murciano en receptor de inmigrantes en virtud de un fuerte saldo positivo en el balance de migraciones sobre su territorio.

Finalmente, y en lo estrictamente urbanístico, parece evidente que el municipio en su marcha decidida hacia los 300.000 habitantes, de los que casi 2/3 estarán concentrados en la Ciudad, afronta una nueva dimensión de la misma.

Esta circunstancia es particularmente importante en el caso de Murcia que posee ya una estructura desconcentrada en embrión debido a la vastedad de su territorio y a la especial configuración del poblamiento en ella. La nueva dimensión le ha de llevar a esquemas claros de metrópoli, para lo cual ha de contar con el soporte del territorio vecino, pero sin excluir a su propio término municipal.

Se propone potenciar a las Pedanías de Huerta y Campo para sacarlas de su tradicional colonialismo y dependencia respecto a la ciudad. Este objetivo es doblemente interesante no sólo a medio, sino también a largo plazo, porque un futuro Plan será forzosamente el primer Plan metropolitano de Murcia.

8.2. Enumeración de problemas

En los estudios y análisis precedentes se establecen o se dejan sobreentendidas algunas conclusiones conflictivas que, si bien a menudo derivan de situaciones pertenecientes al ámbito de las Ciencias Sociales, están siempre planteadas con la vista puesta en un denominador común: su repercusión urbanística o mediata en alguna realidad física que permitiría ser tratada a través de un Plan urbanístico.

La palabra problema la tomamos aquí en sentido de desajuste. A veces, sobre situaciones presentes; otras veces, sobre situaciones previstas. Unas veces enlazan con otros problemas; otras es un desajuste aislado.

Presupone por tanto un juicio de calidad, y éste a su vez un sistema de valores sobre una base humanista y democrática. Ocurre, sin embargo, que el sistema de valores está como larvado y aún bastante inconcreto cuando comienza el diálogo entre la Autoridad (la Comunidad) y el Equipo de Planeamiento; y tan sólo a lo largo del diálogo y de la profundización del estudio estructural, va concretándose, y aparece por fin conformado en unos objetivos. Si debieron ser previstos, se convierten ahora en verdaderos objetivos del Plan, tal y como se expondrán en el epígrafe siguiente.

Así pues, y para seguir el proceso real seguido en la formación de opiniones, pasamos antes que a los objetivos a exponer la enumeración de los problemas observados, y que se han retenido para configurar sus soluciones dentro de una organizada estrategia de futuro.

Existe también una estructura de los conflictos, puesto que éstos se dan en un medio estructurado. Si se estudian a la luz de sus relaciones mutuas, se tendrá mucho ganado a la hora de plantear las posibles soluciones o salidas. A con-

tinuación se exponen, agrupados en cinco grandes grupos o temáticas conflictivas, la lista de los detectados.

A) Problemas de dominante agraria

Causas económicas (bajo rendimiento) y sociológicas (deficiente nivel de vida) determinan un progresivo abandono de la agricultura murciana y en especial de la Huerta, con una cierta tendencia al uso residencial. Paralelamente se produce una disminución en el rendimiento de los cultivos de huerta, a causa de la progresiva elevación del nivel de las aguas freáticas. Ambos problemas se combinan con la indudable amenaza de los periódicos desbordamientos del río Segura.

De aquí resultan posibles nuevos problemas que ya se prevén. En primer lugar la necesidad de reducir la mano de obra agraria en proporción a los rendimientos, pues, si bien es verdad, como se acaba de decir, que existe un abandono de la agricultura, también es verdad que se da un proceso de sustitución por parte de población procedente de la provincia.

En segundo lugar, existe el peligro de un abandono físico de los cultivos, acompañado quizá por la aparición de actividades extractivas (de áridos, por ejemplo) y en todo caso con la consiguiente depredación del paisaje agrario, agravada por la libérrima disposición de las líneas de alta tensión a través de los cultivos.

En último lugar, la necesidad de asegurar un mínimo rentable de población en la Huerta exige un equipamiento y elevación del nivel de vida agrario sin el cual no se podrá conseguir lo primero, como es obvio.

B) Problemas relacionados con el empleo y la industrialización

La alta natalidad murciana, al incidir sobre un territorio de agricultura regresiva como acaba de decirse y con escasa industrialización, debe resolverse, o bien con la creciente terciarización, según en seguida se dirá, o bien con la emigración de las edades laborales, ya sea a otras ciudades españolas, ya al extranjero. Muy concretamente, es un problema la falta de implementación de las zonas industriales señaladas en el vigente Plan general de ordenación urbanística de la Huerta, y muy particularmente la indecisión en cuanto al Polígono industrial del I.N.U.R., entre El Palmar y Alcantarilla.

En otro orden, la baja industrialización, y el bajo nivel cultural de la mujer con un 20 por 100 de analfabetas, lleva a una muy baja tasa femenina de actividad.

Como problema de futuro, hay que contar con un aumento de jubilados, si como es de prever, se avanza la edad de jubilación.

C) Problemas socio-urbanísticos

Existe en Murcia una verdadera inflación del sector terciario que al amparo de la indudable Capital de servicios que es la Ciudad de Murcia, va camino de convertirse en un inconsistente

centro de servicios para la población dedicada a los servicios, por las deficiencias estructurales en los otros dos sectores.

En contrapunto a lo que acaba de decirse, existe la necesidad de *preparar a la Ciudad para el ascenso en el rango de capitalidad*, cuando se produzca el trasvase.

Esto incide desfavorablemente en el diálogo Ciudad-Pedanías, pues así la Ciudad se lleva casi todo el crecimiento demográfico a expensas del estancamiento de las Pedanías, con lo que el subequipamiento, el analfabetismo y otros males se convierten en endémicos.

En el terreno de las estructuras físicas, luchar contra estas deficiencias exige una neta permeabilidad del territorio para así lograr la cómoda accesibilidad a todos sus puntos. Por este motivo, la *trama eminentemente radiocéntrica de las carreteras de la Huerta*, así como la *barrera formada por el ferrocarril al sur de la Ciudad*, son obstáculos que el Plan deberá afrontar.

D) Problemas derivados del uso del suelo

El proceso de edificación en Murcia, tanto en Ciudad como en Pedanías, fue en los penúltimos años un ejemplo de indisciplina por *incumplimiento de los Planes vigentes*. La *especulación del suelo*, con su inmediata secuela, los problemas de vivienda y la *falta de espacios públicos*, tanto para los equipamientos como para los espacios verdes, se une a las *deficiencias en la calidad de las viviendas*, y al *estancamiento en la gestión de los polígonos públicos*. Por lo que la mejora y reconversión en el uso del suelo es un objetivo necesario para buscar las salidas a este planteamiento conflictivo, del que por ahora no se desprende más que la *progresiva degradación del paisaje urbano*.

E) Problemas de implementación y gestión municipal

Están en la base de cualquier solución que se pretenda para cualquiera de los problemas que anteceden.

Se refiere en primer lugar a la base económica necesaria para acometer las iniciativas y acciones que no se puedan dejar a la promoción privada. Para ello, del estudio de las posibilidades de la Comunidad, deberá surgir un *reforzamiento del sistema fiscal* para la confección de un presupuesto equilibrado y un Programa de actuación y de obras.

En segundo lugar, se trataría de conseguir una *gestión municipal voluntarista y ágil*, que asegure no sólo el cumplimiento de las normas del Plan y del Propio Programa de actuación y obras, sino que pueda incidir sobre los organismos supra-municipales, de los que dependerá buena parte de la actuación, especialmente en lo que se refiera a grandes proyectos (Red Arterial del M.O.P., Canalización del Segura por la Confederación Hidrográfica del mismo, Polígonos de I.N.U.R., conversión en subterránea de la Estación de RENFE, cesión a la Ciudad de los terrenos del Ramo de Guerra, hoy sin utilidad estratégica alguna), de tanta importancia en el futuro urbano.

9. Objetivos finales

En esta relación biunívoca, que va de los principios a los problemas detectados, y de éstos otra vez a los principios convertidos ahora en objetivos finales, es como vamos a exponerlos a continuación.

Los objetivos finales, por su misma esencia, siempre sobrepasan las posibilidades del Urbanismo.

Hay que entenderlos, pues, como metas o faros a los que se mira a la hora de comprometer determinadas estrategias territoriales, que habrán de servir de plataforma a políticas de mayor alcance que las puramente urbanísticas.

1. *Conseguir la más eficiente utilización del territorio.* Este que debe ser, si bien se mira, un objetivo genérico de todo Plan de ordenación territorial, toma en el caso de Murcia especiales matices que convendrá resaltar.

A él se acogerán todas las medidas urbanísticas que tienden a resolver los problemas derivados del uso del suelo, en su doble vertiente, agraria y urbana.

- a) la mejora de la productividad agrícola;
- b) la canalización y profundización del cauce del Segura, para conseguir un descenso de las aguas freáticas y alejar el peligro de las inundaciones;
- c) la mejora del medio de vida agrícola;
- d) la fijación del óptimo poblacional;
- e) la ordenación en el uso del suelo urbano;
- f) el cumplimiento privado de los planes y la defensa pública de los mismos;
- g) la reserva de suelo público;
- h) la promoción pública de los programas de actuación y obras;
- i) la cooperación de los organismos supra-municipales en el equipamiento del territorio.

2. *Asegurar el pleno empleo de todos los habitantes.* Deriva directamente, como se ha dicho ya, de una opción política elegida conjuntamente por la Corporación municipal y el Equipo redactor del Plan. Completa, pero sobrepasa en su exigencia, el objetivo anterior.

Se refiere fundamentalmente a las políticas sectoriales de creación de puestos de trabajo y a la preparación de sus futuros ocupantes. Son, aproximadamente, las siguientes:

- a) Enseñanza básica, media, profesional y universitaria.
- b) Evolución de las pautas sociales dominantes para conseguir así una progresiva liberación de la mujer de las tareas del hogar y posibilitar su participación en el trabajo fabril.
- c) Reserva y preparación de suelo para nuevas industrias.
- d) Asegurar la creación de centros de servicios a tenor de la demanda.
- e) Preparar el previsible tránsito a un esquema metropolitano.

3. Garantizar la conservación ambiental

Es el único objetivo que no tiene directas repercusiones económicas y por eso durante mucho

tiempo nuestra sociedad de consumo, que sólo tiende a los valores de cambio, lo dejó relegado a la simple expresión de buenos deseos.

Si se atiende a que en último término asegura nada menos que nuestra supervivencia biológica sobre la Tierra, se verá su indudable papel prioritario.

Se refiere no sólo a la conservación del paisaje natural, sino también al paisaje humanizado de campos y ciudades y al equilibrio ecológico en general, contra el que atenta la contaminación de los elementos agua y aire. La fealdad, sordidez u opresión de los ambientes urbanos es también una forma solapada de contaminación ambiental.

Se incluyen en este objetivo todas las políticas parciales tendentes a conseguir:

- la defensa y disfrute de los espacios naturales.
- la creación de parques naturales municipales o provinciales.
- la defensa del paisaje urbano.
- la creación de espacios verdes públicos dentro y fuera de la Ciudad y de los núcleos urbanos de Pedanías.
- la protección de la calidad del aire atmosférico mediante una equilibrada política industrial.
- la calidad del nivel sanitario, especialmente en lo que se refiere a evacuación, depuración y vertido de aguas y residuales sólidos.
- la calidad de vida en los centros urbanos a través de servicios y suministros.

10. Objetivos urbanísticos elegidos

Se refiere a aquellas grandes opciones que debidamente recogidas y asimiladas, se han ido convirtiendo después en las líneas maestras del estudio, formalizadas como objetivos urbanísticos.

Su relación con los objetivos finales expuestos en el epígrafe anterior es evidente, y hasta cierto punto constituyen éstos la traducción a la esfera y a las posibilidades de la Urbanística de lo que aquéllos proclaman en un ámbito de acción social y política mucho más amplio.

El enunciado de estos objetivos urbanísticos constituye como una serie de títulos o apartados en los que es posible clasificar todas y cada una de las acciones concretas que en seguida se proponen y cuya suma de estrategias combinadas constituirá el Plan propiamente dicho. A continuación se enuncian muy esquemáticamente los objetivos:

- Tender a la homogeneización del territorio*
- Promover la industrialización del municipio*
- Proteger el medio ambiente y asegurar espacios para el disfrute del ocio*
- Atender a la conservación de la Huerta, en equilibrio con las exigencias actuales y con las que puedan sobrevenir previsiblemente*

5. Proceder a la reestructuración de la Ciudad

De estos cinco objetivos urbanísticos, los tres primeros se corresponden muy directamente con los objetivos finales señalados, y los dos últimos atienden a realidades territoriales de gran importancia para el Municipio.

11. Una propuesta de acción conjunta sobre el territorio murciano

11.1. Generalidades

La forma secuencial, pero fraccionada, con que se ha expuesto este trabajo, podría inducir a juzgar sus objetivos, problemas y acciones como medidas concurrentes pero inconexas entre sí.

Sin embargo, a poco que se considere cualesquiera de ellas, aparecerán en seguida múltiples vínculos y dependencias que entre sí las unen.

Por esta razón todo debe converger en una propuesta de acción conjunta, basada en el estudio en la participación de la población a la que va destinado, y en la colaboración y voluntad de gestión de los representantes de tal Comunidad.

Sobre estos extremos se pretende hacer hincapié en este epígrafe final.

11.2. Previsión global de suelo urbano para el término municipal de Murcia

Una previsión urbanística no es ni debe ser un ajuste matemático, porque jamás puede ser un cálculo cerrado, sino un proceso abierto que sigue a unas necesidades ciertamente variables de tiempo y, por tanto, difícilmente cuantificables. Su condición de "proceso" le exime de ser la exacta previsión del "estado final", pero no así del deber de prever y elaborar aquellas estrategias y alternativas necesarias para hacer frente a los eventos de mayor probabilidad.

Por esta razón, la previsión global de suelo urbano debe moverse dentro de unos grados de libertad tales, de modo que en ningún momento la demanda previsible quede encorsetada por la oferta planeada.

En el presente estudio, se ha estimado un grado de libertad 2:1; es decir, que por cada hectárea de nuevo suelo urbano demandada la previsión responda con dos hectáreas planeadas.

A. El cálculo de la demanda parte de considerar:

N.º de habitantes en 1991 según proyección demográfica	327.241
N.º de habitantes en 1971 según padrón rectificado	244.288
Saldo positivo habitantes	82.953

A estos potenciales demandantes de suelo se les atribuye un "standard" óptimo de densidad bruta de 100 hab/Ha., que es tanto como decir 100 m² de suelo por habitante; con lo que la superficie potencialmente demandada entre 1971 y 1991 será de 830 Ha.

A esta cifra habrá que agregar ahora la demanda de suelo urbano generado por el probable "esponjamiento" de las actuales tramas insalubres o excesivamente densas (hacinamiento), que



un más elevado nivel de vida permitirá abandonar en parte.

Si partimos de considerar:

— el actual déficit de viviendas estimado en	14.000 viv.
— el posible déficit generado durante el Plan	14.000 viv.

Total déficit 28.000 viv.

Aplicado a estas 28.000 viviendas el índice de composición familiar 3,3 ind/fam. (propio de años venideros), resulta que el déficit afectaría a 93.200 hab., los cuales, con idéntico "standard" de ocupación de suelo al que antes se ha considerado, requerirían 932 Ha. de nuevo suelo urbano.

Sin embargo, habida cuenta de que hoy ocupan justamente la mitad (1), pues la densidad promedio en la Ciudad es el doble de aquella, también se puede pensar que tan sólo una mitad estará dispuesta a cambiar de barrio, con lo que además hará mejorar el nivel de congestión de los que decidieron no cambiar.

Así pues, las 466 Ha. ocupadas por estos 93.200 hab. y que requerirían otras 466 Ha. para bajar a la densidad de 100 hab./Ha. se verán acrecentadas, según la hipótesis anterior, por tan solo 233 Ha.

Esta cantidad sumada a las 830 Ha. obtenidas anteriormente arroja un total de:

Demanda de suelo por crecimiento demográfico	830 Ha.
Demanda de suelo por esponjamiento de tramas deficitarias	233 Ha.

Total demandado 1.063 Ha.

B. El alcance de la oferta de suelo planeada, se compone de varios sumandos, coincidentes aproximadamente con las superficies señaladas en los planos.

Son los siguientes:

1. Colmatación y ensanches de la Ciudad actual	500 Ha.
2. Gran Ensanche Norte (2)	400 Ha.
3. Ensanches en cascos de Pedanías	400 Ha.
4. Densificación de la Huerta según nuevas normas (3) (4.500 Ha. a 20 hab./Ha.)	900 Ha.
	2.200 Ha.

En este cálculo se pone de relieve la enorme importancia que posee la consideración de una edificabilidad restringida sobre una parte de la

(1) La densidad obtenida al dividir 81.886 habitantes, empadronados en las zonas urbanísticas I a IX, por la superficie de 417,62 Ha. resultantes después de descontar los allí denominados espacios vacíos, es de 196 hab./Ha.

(2) Se refiere a una propuesta de crecimiento en suelo programado hacia el norte de la Ciudad.

(3) Se refiere a una propuesta de regular la edificación a lo largo de ciertos caminos, en malla reticulada de casi un kilómetro de lado, y sujeta a determinadas condiciones.

Huerta, y por lo tanto la trascendencia de una tal decisión en el cálculo del conjunto.

C. De la comparación de las cifras de demanda (1.063 Ha.) y oferta (2.200 Ha.) obtenidas, se obtiene el por nosotros denominado "grado de libertad", 2:1, de que antes se ha hablado.

11.3. La implementación necesaria

Se ha dicho más arriba que toda previsión urbanística es un proceso, aunque también es un documento legal. La aparente antinomia entre ambos conceptos se resuelve mediante la denominada implementación que se establece para un azaroso devenir. Es decir, que además de sus objetivos directamente urbanísticos, se establece un mecanismo de autorregulación que permitirá afrontar a un tiempo las sucesivas opciones de desarrollo y a la vez ser instrumento eficaz para mantenerlas.

La ambivalencia de una previsión urbanística es reflejo de la que posee toda Ciudad: de una parte mira a dirigir la iniciativa procedente de los individuos como entes o grupos privados (Zonificación y Normas); y de otra, atiende a organizar en una acción continua y coherente las grandes acciones públicas que sólo están al alcance de la Comunidad organizada, es decir, del sector público (Programa de actuación y financiación). En ambos casos el Plan se dota a sí mismo de mecanismos de actuación que pone al servicio de la Autoridad correspondiente para que los sancione, como detentadora que es del poder político.

11.4. La participación y la gestión

Ni un Plan se agota con la redacción y aprobación definitiva de sus documentos componentes, ni debe quedar su evolución limitada al control de una Oficina técnica.

Interesa dejar apuntado que el Plan se hace para unos destinatarios que es preciso oír, si es posible, por encima de los intereses privados de los que son propietarios de terrenos o de inmuebles. De la misma manera, el Plan queda sujeto a la participación de la población en todo aquello que no pueda ser un arma de dos filos (como ocurriría si la "participación" se convirtiera en "anticipación" con vistas a jugosas especulaciones inmobiliarias).

Una sólo cosa es cierta: que las riendas del Plan quedarán constantemente confiadas a la Corporación municipal a través de sus órganos políticos, administrativos y de asesoría técnica. A ello nos referimos al hablar de gestión.

Si el Plan es, como tantas veces se ha dicho, un proceso y no un documento fijista y estático, la gestión es tanto o más importante que la previa redacción del documento.

Por esta razón creemos que cuando un Plan se aprueba comienza la etapa más difícil, pero también la etapa más creativa: la que consiste en realizar el Plan. Es decir, en organizar cotidianamente sobre un territorio la realidad social cambiante, mediante las directrices, recomendaciones e instrumentos que se habían configurado previamente.



Información Temática

*A Gustavo Fabra, que nos dejó cuando
todo está tan cerca. Diciembre de 1975*

HISTORIA DE UN PROCESO DE URBANIZACIÓN: CUBA

Por Carmen Gavira

CONQUISTA Y COLONIZACIÓN DE UN ESPACIO: El urbanismo como denominación

El proceso de urbanización de cualquier país de América Latina es inseparable del proceso de urbanización europeo y norteamericano, y es en esta "urbanización dependiente" donde se encuentra la especificidad urbana del continente hispanoamericano.

Consideramos, pues, este espacio como la articulación de formas de asentamiento derivadas de los diferentes tipos de dominación que fueron sucediéndose a lo largo de la historia del continente.

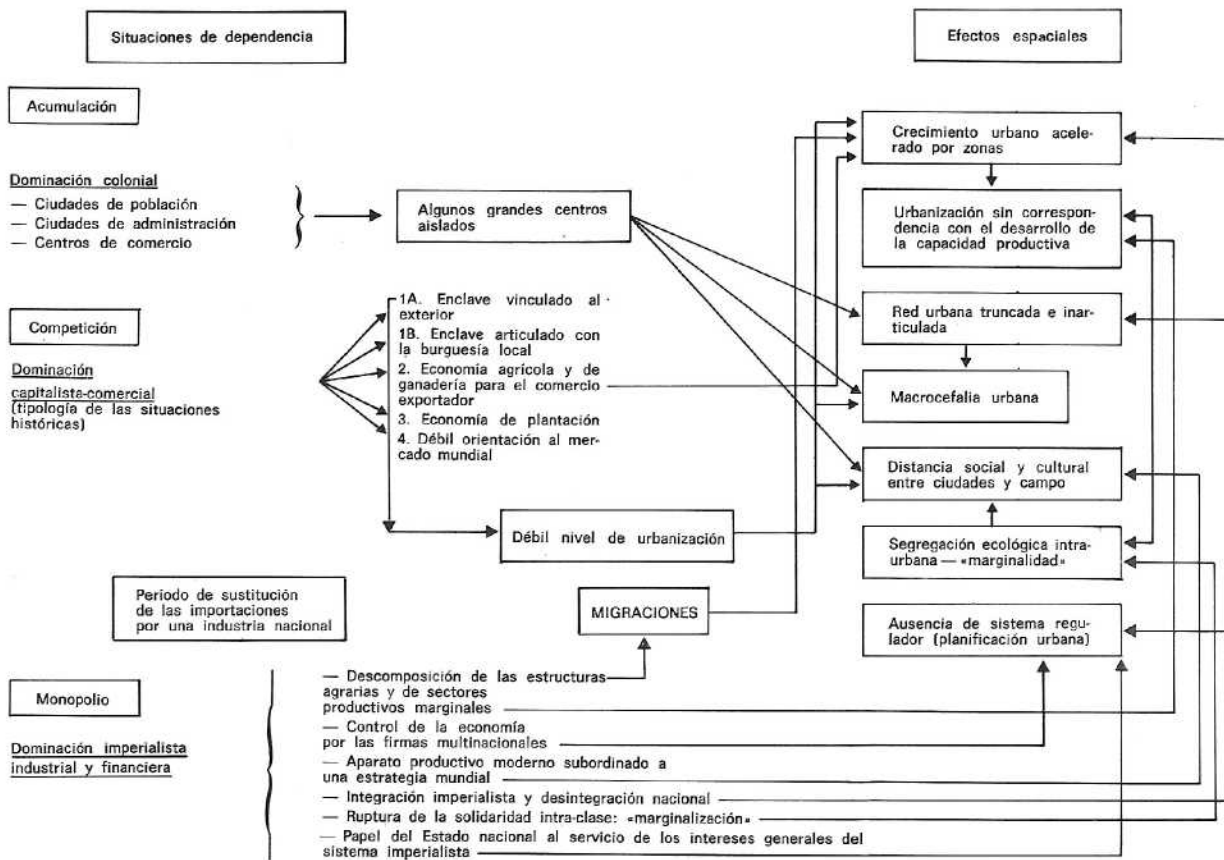
Durante la colonización española, la apropiación del espacio latinoamericano, se materializa a través de los asentamientos de población, focos de irradiación del dominio territorial español, integrados en un sistema unitario de flujos comerciales que vincula a las colonias con Sevi-

lla y Cádiz; "de la ciudad emana la propiedad de la tierra, la repartición de los territorios agrícolas, el semillero de vecinos urbanos es consecuencia de las estructuras jurídicas traídas de España, que establecen el vínculo legal de apropiación entre ciudad y territorio. Está justificada, entonces, la primacía del proceso de urbanización llevado a cabo por los colonizadores durante los siglos XVI y XVII. Hasta 1630 fueron creados en América 295 núcleos de colonización, embriones urbanos, unos fugaces, otros duraderos, base del esencial sistema de ciudades del continente" (1).

Para explicar el proceso de producción social de la urbanización dependiente, en el caso de Cuba, nos ayudaremos del esquema elaborado por M. Castells en su obra "La urbanización dependiente en América Latina":

(1) Revista de Arquitectura. Núm. 340, pág. 7. La Habana, 1971.

Esquema del proceso de producción social de la urbanización dependiente en América Latina



Si analizamos el mapa de la figura 2, vemos que los asentamientos urbanos que surgen en Cuba en el segundo decenio del siglo XVI, corresponden a la situación de "dominación colonial" en un primer intento de conquistar la isla de Oriente a Occidente; ciudades administrativas y de dominación de las poblaciones nativas, ciudades de poblamiento en las zonas económicamente explotables, ciudades portuarias de comercio y ciudades enclaves para nuevas conquistas.

"Hacia la mitad del siglo XVI, unos pocos cientos de españoles eran los señores absolutos de un país rico, pero desierto; desprovistos de capital, eran incapaces de importar una fuerza de trabajo comparable a la que sus antecesores habían destruido. A partir de este momento, y durante el largo período colonial, la historia económica y social de la isla fue la de una búsqueda desenfrenada de hombres, de trabajadores para explotar... La brusca desaparición de los indígenas entraña la inmigración forzada de negros africanos, pero la esclavitud crea a su vez una condiciones demográficas tales que la población importada no es capaz de reproducirse a sí misma. Durante tres siglos, la tasa de reproducción de los esclavos es negativa, continuándose la trata hasta 1860" (2).

(2) J. Pérez de la Riva. "Cahiers des Ameriques Latines". Núm. 8, pág. 6, 1973.

La urbanización del nuevo continente

La conquista de América es consecuencia del proceso expansivo de la sociedad europea, promovido por el incipiente capitalismo y hacia el siglo de oro en la cultura científico del Renacimiento. España proyecta hacia los territorios descolonizados el impulso originado en las Cruzadas y mantenido hasta el presente en el proceso de reconquista. Vuelo del hemisferio ibérico, en menor o mayor medida, hacia el mundo exterior, en busca de nuevos horizontes, fugientes, cambiantes y usos contradictorios y cambiante en la fuente misma que los origina, superpuestos e insertados en las culturas y sociedades indígenas.

En la celebración española es una extraña mezcla de enorme capitalismo y cruzada medieval, forjada en la Reconquista, parte integral —en su expresión económica— de la fase de como *capitalismo primitivo* del capitalismo europeo, que se prolonga en la explotación de las materias primas de los continentes nuevos y la explotación de los pueblos por la élite colonial, con la utilización de los métodos propios de explotación de las materias primas por la élite colonial para la dinámica comercial del mercantilismo.

La apropiación del territorio se materializa a través de los asentamientos poblacionales, focos de irradiación del dominio territorial español, generadores de la explotación social y económica, integrados en un sistema unitario. Rijos concedidos que vincula los colonos en Sevilla y Cádiz. De la ciudad de Cádiz, centro de gobierno, la repatriación de las estructuras legales; al similar, de realismo urbano, la repatriación de las estructuras jurídicas tristes de España que establecen el vínculo legal de apropiación entre ciudad y territorio. Esta justificación, entonces, la primera del proceso de urbanización llevada a cabo por los colonizadores: durante los siglos XVI y XVII, hasta 1630 fueron creados en América 295 núcleos de colonización, embriones urbanos, otros focos, otros dueños, base del sistema

de la ciudad del cantón.

La situación histórica actual por la ciudad en la Edad Media y el Renacimiento, se debe a la fuerza urbana favorecida por el carácter positivo de la fundación anterior de la parroquia ciudad de Dios-cada en práctica—diferenciada a través de las intenciones latentes, se convierte en problema—enfrentando, materializada en una forma consistentemente variable en parte por el tiempo.

El primer período de la fundación de la ciudad de Dios-cada en práctica y el nivel presente. El primero representa la creación del Estado canónico que impone las normas a que se deben someter las nuevas ciudades.

El segundo período, por lo tanto, representado por la fundación de la hegemonía política de la ciudad, promulgados en 1523—en consecuencia con la fundación de la ciudad de Dios-cada en práctica—representa la fundación de la ciudad mediante las leyes Nuevas. En 1542. El segundo período es el ejercicio de los grados de autonomía de los fundadores de ciudades, basados en la fundación de la ciudad (marzo-marzo), en los recursos humanos, la localización, la fundación de la ciudad, la fundación de construcciones y las competencias culturales y científicas presenciales.

[illegible]

los asentamientos de Cuba surgidos en el segundo decenio del siglo XVI, quedos insulares dentro del proceso general de conquista en la Isla de Oriente a Occidente, dominar las poblaciones nativas, poblar las zonas económicamente explotables y suministrar núcleos propiamente nuevos conquisos la sucesión de estos procesos, la rápida eliminación de los indígenas y la absorción ejercida por los aquejados del continente datamaria, aparece la primera silueta del siglo XVI, el carácter prevarioso de la sucesión de asentamientos por Diego Velázquez, en Habana, último asentamiento situado hacia Occidente, resulta más irrealizable entre los años 1514



Recopilación de las leyes de los reinos
de las Indias,
Libro cuarto. Título quinto. De las poblaciones.
Boix Editor, Madrid, 1841

[illegible]

Figura 2



Cuba

Estos pequeños núcleos de población creados por los españoles, se ligarán entre sí hasta consolidar poco a poco la compleja red urbana base de la economía colonial. Es importante, como señala O. Sunkel, ver el papel jugado por cada uno de estos enclaves en el funcionamiento de esta economía. En el caso de México o Perú, se trata realmente de dos subsistemas coloniales: ambos dependen de la Metrópoli, pero de ellos a su vez dependen, dentro de América, las áreas vacías: "Así, de México depende Centroamérica, y de Perú, el conjunto de los países sudamericanos. Por otra parte, Nueva Granada y las islas del Caribe, están ligadas más directamente a España, por tratarse de áreas con las cuales se establece la vinculación más directa de las flotas; es el caso de La Habana en el Caribe; y de Cartagena y Portobello, donde se centraliza el comercio de las colonias españolas de Sudamérica" (3).

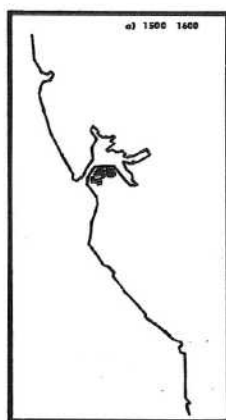
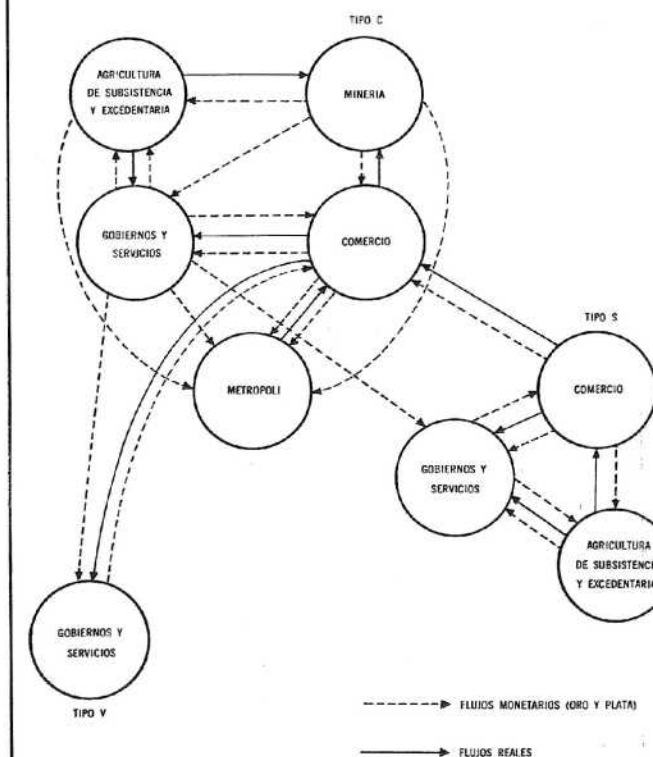
A fines del siglo XVI, La Habana sobresale ya entre los pequeños núcleos urbanos que se van formando en todo el Caribe y que forman la Audiencia de Santo Domingo. Cada dos años la bahía de La Habana albergaba por un período de tres a seis meses a la Flota de España (entre 6.000 y 9.000 hombres) y todas las riquezas provenientes de México y Perú camino de la metrópoli. Su desarrollo urbano estuvo así supeditado a las funciones de ciudad-puerto-albergue-almacén, que dio como resultado un rápido aumento de la población terciaria y una expansión de la ciudad con construcciones de relativa durabilidad y la primacía absoluta de las funciones comerciales. "Entre 1580 y 1630, La Habana absorbe el 33,7 por 100 de los vecinos de la Audiencia de Santo Domingo y pasa de un 70º lugar en la escala de población de Hispanoamérica a un 9.º lugar con el índice más alto de crecimiento: siete veces superior al del resto del continente" (4).

A lo largo de todos estos años, la ciudad vive cíclicamente períodos de euforia y de introversión, en concordancia con la presencia o ausencia de la Flota. No obstante, la riqueza acumulada no será suficiente para realizar grandes inversiones constructivas, y la edificación será absorbida por las obras defensivas que marginan a las civiles o religiosas.

A fines del siglo XVIII, la expansión simultánea de los cultivos cañeros, cafetaleros y otros, plantean un cambio radical en la legislación proteccionista del suelo iniciada en el siglo XVI. Es preciso poder cambiar, vender y comprar libremente la tierra. La lucha contra el proteccionismo, encabezada por los hacendados azucareros y que finalizará con la victoria de éstos últimos en 1820, dará como resultado la creación de los grandes latifundios que quedarán así constituidos antes de comenzar el siglo XIX. Estos latifundios serán los que definirán la red de comu-

EL PERIODO MERCANTILISTA

FLUJOS REALES Y MONETARIOS ENTRE CENTRO Y PERIFERIA COLONIAL



(3) Osvaldo Sunkel, P. Paz. "El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo". Ed. Siglo XXI, página 283.

(4) Revista de Arquitectura. Núm. 340, pág. 9. La Habana, 1971.

nicaciones en función de la exportación del azúcar, y serán a su vez estas redes las que determinarán la distribución de las aglomeraciones urbanas.

Esta "agricultura de plantación" dará como resultado el completo desarraigo de la tierra de los agricultores que en ella laboraban y, en consecuencia, lo que podríamos llamar la desurbanización del campo, caracterizada por una gran dispersión de población rural, una ausencia absoluta de comunidades rurales y una vivienda campesina (el bohío) totalmente aislada y de pésima calidad.

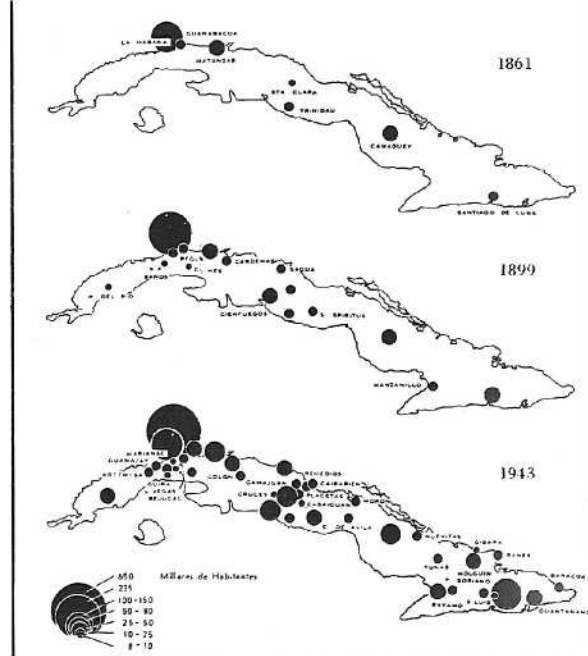
En la época de "zafra", la mano de obra se desplazaba al campo desde los centros urbanos y semiurbanos, y eran los "bateyes", próximos a las centrales azucareras, donde se refugiaba esta masa de población flotante. La no existencia de un proletariado agrícola es la razón a la que aluden tanto R. Dumont como M. Gutelman para descalificar a la Revolución Cubana de revolución campesina y diferenciarla de ellas.

Siguiendo el cuadro de la figura 1, Castells considera el caso de Cuba y Panamá como las dos excepciones a la regla de la débil urbanización de las economías de plantación, ya que en un caso la función del canal y, en el que nosotros examinamos, la función de La Habana, acaparadora de funciones administrativas y refugio durante todo el siglo XIX de las viejas familias coloniales, dan como resultado una fuerte concentración urbana en la capital del país. No hay que olvidar tampoco las repercusiones de casi medio siglo de lucha por la independencia, ya que los métodos del ejército español si dejaron clara huella en el crecimiento demográfico del país, no lo fue menos a nivel espacial.

Haciendo, pues, un resumen de los efectos espaciales más destacados en este proceso de urbanización de la isla, tendríamos que ver en primer lugar, que durante el período colonial las principales ciudades eran a la vez puertos y que a partir de la segunda mitad del siglo XIX, "el desarrollo de los transportes terrestres las vinculó a nuevos centros creados o desarrollados en función de las vías de ferrocarril o las carreteras. En 1899 existían sólo tres ciudades "interiores" con 10.000 y más habitantes, comunicadas con la costa por vías ferroviarias (*). En 1931 el número había subido a 12, y en 1953 a veintiocho. Las ciudades "interiores" con más de 10.000 habitantes representaban el 31 por 100 de la población total en el año 1899, el 7 por 100 en 1931 y el 12 por 100 en 1953. En esta última fecha, en conjunto, no sumaban ni lejanamente la población de la capital" (5).

* En el país llegaron a existir varias decenas de anchuras diferentes de vías de ferrocarril, correspondientes a las distintas Compañías exportadoras de azúcar, que utilizaban este sistema como forma de monopolizar el espacio a lo largo de sus vías, al no existir en la isla otro medio de transporte de la caña capaz de competir con el ferrocarril. Tenemos así un caso límite como ejemplo de la deformación del espacio en función de unos intereses económicos.

(5) M. Acosta y E. Hardoy. "Reforma urbana en Cuba revolucionaria". Dossimil. Caracas, 1971.



Nombres	Superficie en ha.
1 Julio Lobo	164 543
2 Administración de negocios Azúcar	144 264
3 Gómez Mena	84 707
4 Central Cuba	65 946
5 Fernando de la Riva ...	38 556
6 Jesús Aequeta	36 127
7 Manuel Aspuru	34 610
8 García y Díaz	30 168
9 Mamierto Luzárraga ...	21 083
total: 620 005	
10 Cuban Atlantic Sugar Co.	248 404
11 Cuban American Sugar Co.	143 862
12 American Sugar Ref. Co. ...	136 750
13 United Fruit Co.	109 480
14 West Indies Co.	109 146
15 Vertientes-Camagüey Sugar Co.	106 595
16 Manati Sugar Co.	78 252
17 Francisco Sugar Co.	71 703
18 The Cuba Co.	68 388
19 Punta Alegre Sugar Co. ...	46 594
20 Cuba Trading Co.	29 148
21 Guantánamo Sugar Co. ...	12 695
22 Central Soledad	11 998
total: 1 173 015	
Total 22 latifundios	
1 793 020	

EMPLEO Y DESEMPLEO EN CUBA (mayo de 1956 - abril de 1957)

Concepto	Miles de personas	% del total
Totalmente ocupados	1.439	65,2
Parcialmente ocupados ¹	223	10,1
Ocupados sin remuneración	154	7,0
Desocupados	361	16,4
Otros ²	27	1,3
FUERZA TOTAL DE TRABAJO	2.204	100,0

¹ Trabajando menos de 40 horas a la semana.

² Con empleo, pero sin estar trabajando.

FUENTE: Consejo Nacional de Economía. Symposium de Recursos Naturales de Cuba, febrero de 1958. Citado por O. Pino Santos en *El imperialismo norteamericano en la economía de Cuba*.



Cuba

Por otra parte, y también como antes habíamos señalado, en la mayoría de los casos, la urbanización se reducía a la constitución de grandes concentraciones de población sin desarrollo equivalente de la capacidad productiva, ciudades refugio del éxodo de trabajadores al terminar la "zafra", sin posibilidades de integrarse en el sistema económico urbano. Un dato significativo en este sentido lo tenemos en la cifra de "parados" de Cuba en los años 1955-57 que llegó a ser la más alta, en proporción, de América Latina.

Así, una fracción importante de los habitantes del país estaba prácticamente marginada del mercado interno. Esta mano de obra que se desplazaba en busca de trabajo por toda la isla, terminaba en la mayoría de los casos quedándose en los centros urbanos más importantes, fundamentalmente en La Habana, fuente inagotable de "servicios".

DE LA COLONIA A LA NEOCOLONIA: Lo urbano como segregación y explotación

Una vez alcanzada la independencia en los diferentes países de América Latina, la burguesía intenta crear un estilo arquitectónico propio, al que denominará "nacional" y con el que intentará romper la antigua estructura arquitectónica colonial. La tardía independencia de Cuba, tras largos años de lucha en los que son eliminados la mayoría de los miembros de la oligarquía independentista, pone el poder en manos de una generación cuyo único interés es su propio beneficio y que asimila directamente el modelo cultural de los Estados Unidos.

A partir de aquí, el papel desempeñado por La Habana será fundamental para el resto del país, transformado ya en la "neocolonia". Para R. Segre, la independencia significa para La Habana la unión del Poder político con el Poder económico, la macrocefalia de la ciudad se acentúa, separándose cada vez más del resto de las aglomeraciones de la isla sobre las que ejerce una total dominación. El espacio unitario de la antigua colonia daba a cada ciudad su propia estructura, ya que al no existir industria, la ciudad era fundamentalmente residencia de las oligarquías locales, con un fuerte carácter regional que se transmitía en una arquitectura peculiar: Camagüey, Santiago... Con la "independencia" se verá quebrado el espacio de cada una de estas ciudades, siempre en función de la preponderante capital, obligado punto de residencia para la nueva oligarquía.

En este nuevo período, La Habana rompe también su espacio interno, la ciudad se "zonifica", se funcionaliza, se especializa. Al mismo tiempo, los políticos que toman el poder en distintos turnos intentan dejar su huella en símbolos arquitectónicos personalistas imitando la arquitectura llamada "desarrollada"; el Capitolio, el

Palacio de Justicia... neorrenacentismo, neobarroco, neocolonial... sustituyen, poco a poco, a los edificios coloniales españoles.

"Antes del triunfo de la Rebelión de 1959, la evolución de La Habana, en términos urbanísticos, está caracterizada por dos etapas esenciales: la primera, que se prolonga hasta la década 1930-40, corresponde a la construcción de la CIUDAD ESCRITORIO, imagen monumental, cargada de símbolos formales que expresan los valores culturales de los estratos burgueses dedicados a las actividades político-burocráticas. La segunda, cuyo momento culminante en el período 1950-60 coincide con la ciudad terciaria, la CIUDAD LOISIR, concebida al servicio de una estructura turística internacional y albergue de una burguesía nacional en proceso de renovación de sus "status-symbol", extraídos directamente del modo de vida norteamericano" (6).

El Plan trazado por Forestier en 1926 corresponde a la primera de estas etapas en la cual, La Habana, tendrá como función albergar la administración del país y dejar constancia de la riqueza alcanzada por la burguesía nacional dependiente. "La ciudad se convierte en una gran escenografía que oculta el subdesarrollo y las contradicciones sociales y económicas a los visitantes extranjeros, que ya en los años 30 comenzaban a llegar masivamente" (7).

El capital norteamericano había hecho de Cuba "una gran plantación azucarera gobernada por contables privilegiados y vendedores de obligaciones, llegándose a plantear seriamente la cuestión de si puede un país continuar siendo un gran latifundio administrado por propietarios ausentes" (8). La gran crisis de 1929 dará la contestación a esta pregunta y paralizará toda la actividad urbanística hasta la década de 1950. En ella comienza la que aquí hemos denominado como segunda etapa del planeamiento urbano de La Habana y que corresponde al Plan Director realizado en los años 1956-58 por el grupo Town Planning Associates (Paul Lester Wiener, José Luis Sert y Paul Schetz). En él, La Habana se configura como la futura metrópoli de tres millones de habitantes separada definitivamente del resto del país e integrada al triángulo Miami-Las Vegas-La Habana, espacio de placer y servicios de lujo para el turismo norteamericano.

La arquitectura, como hemos visto, al servicio de la burguesía urbana enriquecida por la explotación latifundista, ligada a la penetración del capital norteamericano e intermediaria del intenso comercio con Estados Unidos, exige la construcción del marco exteriorizante de su poder económico, y al mismo tiempo impone a la arquitectura la misión de multiplicar el capital: los edificios de apartamentos, convertidos en

(6) Roberto Segre. Revista de Arquitectura. Número 341-42, pág. 42. La Habana, 1971.

(7) Idem.

(8) L. H. Jenks. "Nuestra colonia de Cuba". Editorial Palestra, pág. 272, 1959.

la mercancía clásica, canalizan la mayor parte de las inversiones urbanas" (9).

Como consecuencia de todo ello, tenemos la situación que encontramos en la ciudad en vísperas de la Revolución de 1959: en el 0,3 por 100 del espacio nacional que representa su superficie se concentraba el 20,5 por 100 de la población total del país (y el 33,9 por 100 de la población urbana), absorbiendo el 38 por 100 de los salarios nacionales, el 35 por 100 del comercio exterior de la isla, el 40,7 por 100 de las camas hospitalarias, el 66 por 100 de las habitaciones de hoteles, el 68 por 100 de los establecimientos de enseñanza superior del país y las 3/4 partes de los profesionales (entre ellos, el 90 por 100 de los arquitectos cubanos). Con relación al resto de la isla, La Habana crea un vacío de población entre ella y la siguiente ciudad en tamaño: Santiago, que alcanza únicamente un 12 por 100 de habitantes con respecto a ella. El resto de la población urbana, como hemos dicho anteriormente, estaba disperso en pequeños núcleos que oscilaban entre los 10.000 y los 1.000 habitantes. Por otra parte, la población rural se encontraba totalmente aislada y dispersa al no existir ningún tipo de "comunidad rural" exceptuando el "batey", ligado a la central azucarera y que concentraba la mano de obra en las épocas de zafra. En resumen, la macrocefalia de La Habana corona una red de comunicaciones trunca y deformada por el latifundio y la economía exportadora que, incomunicando las ciudades entre sí, cumple únicamente funciones de drenaje de trabajo y capital que finaliza en los puertos exportadores ligados directamente a la metrópoli.

LA NUEVA ETAPA: Lo urbano como integración

Intentaremos resumir en unos puntos generales cuál era la situación de la vivienda en el país paralela a esta situación urbana hasta aquí descrita, y cuáles fueron las principales medidas legales tomadas por el nuevo Gobierno frente a ella.

Situación de la vivienda en vísperas de 1959:

1. Una enorme especulación de la vivienda que llegó a plasmarse en la cifra de alquileres más alta del mundo. Sólo en la ciudad de La Habana la proporción de viviendas de alquiler era del 75 por 100 y allí se daban también las mayores cifras de desahucios, alrededor de setenta mil anuales.

2. La inexistencia de los servicios mínimos dentro de la vivienda; sólo el 10 por 100 de las viviendas rurales tenían instalación eléctrica, y sólo el 2,4 poseían instalación de agua. Por el contrario, las ciudades, especialmente La Habana, poseían el 95 por 100 de viviendas con alumbrado eléctrico y el 69 por 100 con instalaciones de agua.

(9) Roberto Segre. "Diez años de arquitectura en Cuba", pág. 46.





Cuba

3. El mal estado y la mala construcción de la mayoría de las viviendas, especialmente en el campo, donde el 75 por 100 de las mismas estaban clasificadas como "malas" y "ruinosas". Dentro de las viviendas urbanas el 50 por 100 estaban clasificadas como "aceptables" y "buenas", mientras que en el campo sólo lo eran el 3 por 100.

4. El sistema de construcción era artesanal y la mayoría de los materiales de pésima calidad: el 42 por 100 de las viviendas del país estaban construidas con latas, cartones, hojas de palma y tierra (esto no impedía que sus habitantes pagasen en general un alto alquiler por ellas). Sólo el 33 por 100 de las viviendas del país tenían paredes de mampostería, techo de tejas y suelo de cemento. De estas últimas, el 71 por 100 se encontraban en La Habana.

5. La construcción era del total dominio de la iniciativa privada. De las 10.200 viviendas construidas anualmente en Cuba entre 1945 y 1958, sólo el 1,02 por 100 fueron construidas por el Estado, y durante estos mismos trece años, sólo se construyeron 400 viviendas rurales en el país, es decir, unas 30 por año.

6. La construcción de viviendas cubría únicamente una tercera parte del crecimiento demográfico de la isla, acrecentando así cada año el número de personas sin vivienda. El grado de hacinamiento de la población, según el censo de 1953, era de 1,32 personas por pieza en las ciudades y 1,80 en el campo (10).

Principales medidas legales tomadas por la Revolución con respecto a la vivienda:

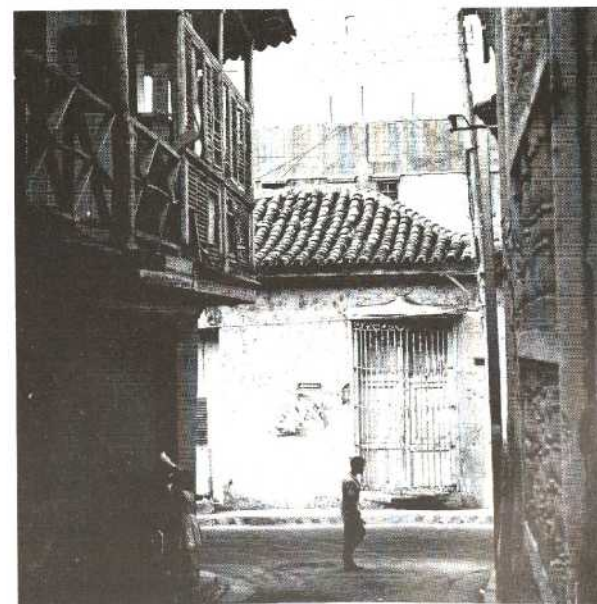
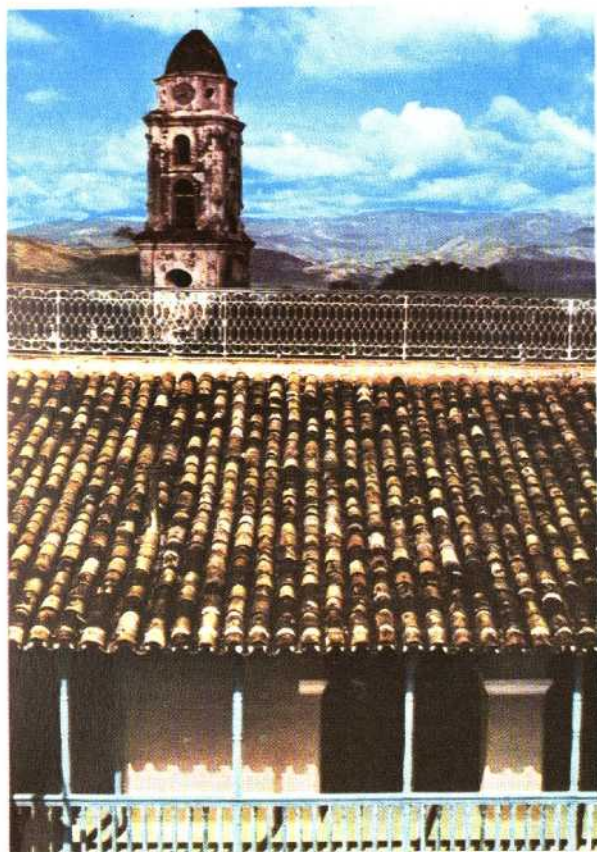
1. El 26 de enero de 1959, unas semanas más tarde del triunfo de la Revolución, se dicta la Ley núm. 26 que suspende por 45 días todos los juicios y desahucios en estado de lanzamiento.

2. Pocos días más tarde, el 17 de febrero, se crea el Instituto Nacional de la Vivienda, institucionalizado a través de la Lotería Nacional y que proporcionará nuevos fondos para la construcción de viviendas mediante la emisión de bonos en sustitución de los billetes de Lotería.

3. Al siguiente mes, se dicta la Ley núm. 135 contra la especulación de los alquileres. Por ella se establecía una rebaja de un 50 por 100 a los arrendatarios urbanos que pagasen menos de 100 pesos de alquiler, 40 por 100 a los que pagasen entre 100 y 200 pesos mensuales y 30 por 100 a los que excediesen de los 200 pesos al mes.

4. El ritmo acelerado de la construcción y la lucha contra la especulación de solares, llevó en abril de 1959 a crear la Ley núm. 218, por la que se establece la venta forzosa de solares baldíos, pensándose así terminar con la especulación del suelo y programar un crecimiento más armonioso de las ciudades.

5. Pero esta Ley no fue suficiente para terminar con la especulación, y así, en diciembre, se dictará la Ley núm. 691 con dos propósitos bien claros: la plena y eficiente utilización de



(10) Datos tomados del "Censo de la República de Cuba", 1953.

la tierra urbana y suburbana y disuadir definitivamente a los especuladores del suelo. La Junta Nacional de Planificación definió los perímetros urbanos de las poblaciones y la determinación de las zonas, con objeto de obtener una mejor función social del uso del suelo. La Ley permitía la acción de los urbanizadores privados, pero limitaba el precio medio legal a un máximo de 4 pesos el metro cuadrado. Además, rebajaba automáticamente en un 30 por 100 el precio de los lotes vendidos a plazos antes de la sanción de la Ley. El INAV quedaba facultado para adquirir, mediante expropiación forzosa, los inmuebles necesarios para la construcción de viviendas económicas. La Ley marcaba también que todos los ciudadanos podían solicitar la venta forzosa de un solar baldío a los precios establecidos, si su propietario no hacía uso de su derecho a construir dentro de su plazo. Los solares baldíos eran sujetos a un impuesto ascendente de un 3 por 100 anual.

En resumen: la Ley respetaba la propiedad privada del solar, pero obligaba a la venta forzosa si su propietario no le daba a corto plazo un destino fijo y existía otro ciudadano que lo necesitaba y podía destinarlo a uso constructivo.

6. Finalmente, el 14 de octubre del siguiente año, se dicta la Ley de Reforma Urbana (11). Esta Ley consta de 45 artículos complementados por una serie de disposiciones transitorias. En ella se resumen todas las medidas anteriormente expuestas. Transcribimos aquí sus primeros artículos:

"La Revolución cubana, considera el derecho a la vivienda como un derecho imprescriptible e inalienable del ser humano:

Artículo 1.º Toda familia tiene derecho a una vivienda decorosa. El Estado hará efectivo este derecho en tres etapas.

- A) Etapa actual: el Estado viabilizará la amortización de la casa que habite cada familia, con lo que actualmente paguen por renta, en un período que no será menor de cinco años ni mayor de veinte años, fijando el precio de acuerdo con la fecha de construcción del inmueble.
- B) Etapa futura inmediata: el Estado, con los recursos provenientes de esta Ley, acometerá la construcción masiva de viviendas que serán cedidas en usufructo permanente mediante pagos mensuales que no podrán exceder del 10 por 100 del ingreso familiar.
- C) Etapa futura: el Estado, con sus propios recursos, construirá las viviendas que cederá en usufructo permanente y parcial a cada familia.

Artículo 2.º Se proscribe el arrendamiento de inmuebles urbanos y cualquier otro negocio o contrato que implique la cesión del uso total o parcial de un inmueble urbano.

(11) Para un estudio en profundidad de la Ley de Reforma Urbana, recomendamos el texto comentado por Mariano Sánchez Roca. "Estudio y orientaciones sobre la Ley Constitucional de Reforma Urbana". Editorial Lex. La Habana, 1960.

Otros capítulos que se podrían destacar son los referentes a las indemnizaciones o los que definen el sistema hereditario de la vivienda.

Los esfuerzos para la industrialización de la construcción, la experimentación continua de nuevas técnicas (Sistema de paneles Sandino, Sistema de prefabricado de grandes paneles, Sistema IMS Instituto de Materiales de Servia...) y la creación del sistema de "microbrigadas de construcción", son algunos de los medios más destacados, que unidos al instrumento legal que constituye el propio texto de la Ley de Reforma Urbana, posibilitan la esperanza de resolver el problema de la vivienda en el país.

¿Cuál es el balance de los primeros años de aplicación de la Ley? "De acuerdo con el Censo Nacional de Población de septiembre de 1970, la población de Cuba era de 8.553.395 habitantes. Asumiendo que se mantienen los mismos niveles de ocupación (4,8 personas por vivienda) y que la tasa de crecimiento natural de la población continúa al 2,2 como en el año actual, Cuba necesitaría producir alrededor de 40.000 viviendas por año para alojar a sus nuevos habitantes... Finalmente, Cuba se enfrenta con el déficit heredado de las administraciones anteriores a la Revolución. Si aceptamos que el porcentaje de viviendas buenas y aceptables es el mismo que en 1953, o sea el 27 por 100 del total de viviendas del país, existiría, a mediados de 1970, un déficit acumulado de 1.200.000 unidades... En síntesis, Cuba debería construir 118.900 viviendas por año para superar el déficit, mantener niveles aceptables y buenos y suministrar alojamiento a la nueva población" (12).

A pesar de la escasez de mano de obra y de equipo, y de la carencia casi absoluta de algunos materiales de construcción, el ritmo es aproximadamente de 30.000 viviendas anuales, dándose primacía a algunos sectores de servicios públicos como las escuelas u hospitales, donde se han cubierto todas las previsiones.

Evidentemente, el problema de la vivienda no termina en sí mismo, es decir, no consiste solamente en construir MAS VIVIENDAS, "...la cuestión de la vivienda no podrá resolverse hasta que la sociedad esté lo suficientemente transformada para emprender la supresión del contraste que existe entre la ciudad y el campo, contraste que ha llegado al extremo en la sociedad capitalista..." (13). Es en esta "planificación integral del país" donde encontramos la clave para diferenciar a la Reforma Urbana de Cuba del resto de las reformas emprendidas en otros países de América Latina.

Poco a poco, las medidas tomadas por la Reforma Agraria y por la Reforma Urbana, plantearon la necesidad de una nueva reestructuración del territorio, ya que la antigua delimitación del espacio correspondía a unos intereses inexistentes en la actualidad. En la Conferencia de

(12) Maruja Acosta y J. E. Hardoy. "La urbanización en Cuba", pág. 106 en "Urbanización y dependencia en América Latina", SIAP, 1973.

(13) F. Engels. "Contribución al problema de la vivienda", págs. 57-58.



Cuba

COMUNIDADES QUE VAN INTEGRANDO LA RED DE PUEBLOS INDUCIDOS POR EL DESARROLLO AGROPECUARIO. 1959-1971



FUENTE: BOHEMIA 1971

P. Savina

la FAO, en Roma, del año 1969, el Gobierno Revolucionario expuso su política de creación de comunidades rurales como base de la nueva reestructuración del territorio.

“En 1963, Cuba estructura su espacio en función de la “sociedad socialista” que en ella se intenta construir. El país queda así dividido en:

— Cinco provincias, cada una de las cuales tendrá alrededor de 100.000 habitantes, y un radio de acción de 20 a 40 kilómetros.

— 44 regiones, con ciudades de 25.000 habitantes y un radio de acción de 10 a 20 kilómetros.

— Varios municipios con ciudades de 10.000 y 15.000 habitantes y un radio de acción de 5 a 7 kilómetros.

— La base de estos municipios serán las “granjas del pueblo” con una media aproximada de 13.400 hectáreas”.

La base de esta reestructuración está en la creación de un sistema regional autónomo, den-





Cuba



tro de una economía planificada, en la integración urbana de todo el país, tomando como puntos fundamentales: un alto grado de mecanización, una explotación intensiva del suelo, una densa red vial y un alto grado de desarrollo del transporte. El objetivo será el equilibrio ciudad-campo, con el que se intenta superar la dicotomía "trabajo manual-trabajo intelectual", trasladando así al espacio la idea del "hombre total". El punto de partida será la reagrupación de la vivienda rural, creando toda clase de servicios en el campo mediante las "Comunidades campesinas", base de la producción agraria y de la participación y decisión política.

A pesar del proceso revolucionario, durante los primeros años de la toma del poder del P. R. C., la ciudad de La Habana se mantuvo al margen de toda transformación, continuando en su papel de ciudad terciaria y burocrática y manteniendo una relación semi-colonial con el resto del país. Por otra parte, los emigrantes acudían cada vez en mayor número a la única ciudad que podía proporcionarles "la participación" a todos prometida. Pero a partir de 1963, cuando el Gobierno decide tomar la agricultura como base del futuro desarrollo industrial, la capital de Cuba se presenta como grave problema. Con un crecimiento suplementario anual de 40.000 habitantes sobre una media anual de 25 por 100 y un índice de "terciarios" y "parados" elevadísimo, entra en contradicción con las orientaciones dirigidas al desarrollo agrícola del país.

El Plan Director de La Habana se pone en práctica en 1964, comenzándose con un planeamiento nuevo de la ciudad realizado por un equipo de arquitectos que toman como problemas básicos "el crecimiento desproporcionado de la ciudad", "el tamaño desmesurado de su superficie", "la sobrepoblación de los barrios centrales" y "la falta de espacios verdes". Este proyecto se ve favorecido inmediatamente por el abandono de la política de industrialización y por la prohibición de "toda inversión que implique un aumento de las posibilidades de trabajo en la capital".

En 1967 se pone en marcha el "Plan Cordon de La Habana" o Plan de Cinturón Verde que intenta "ruralizar y desterciarizar" La Habana

para transformarla en la verdadera capital de un país decidida y eminentemente rural. De las 55.000 hectáreas ocupadas por el territorio de La Habana metropolitana, sólo 17.000 estaban urbanizadas. El Plan prevé el desarrollo agrícola de todas las tierras cultivables que rodean a la capital (alrededor de 30.000 hectáreas), de las cuales 19.000 deberían ser plantadas de árboles frutales intercalables con plantaciones de café. El resto se dedicaría a pastos, y un anillo en la zona suroeste se dedicaría a la caña de azúcar necesaria para abastecer la única central existente en el territorio metropolitano.

Evidentemente, el Plan ha tropezado con problemas de todo tipo; indemnizaciones, nacionalizaciones y sobre todo con la "mentalidad urbana" de los habaneros. En estos años salen de La Habana las "columnas juveniles de trabajo" que sembrarán y cortarán caña en todas las regiones de la isla, así como equipos de educadores, constructores, etc. En una palabra, la ciudad de La Habana hasta entonces parasitaria y pequeño burguesa se "proletariza". Evidentemente, y por este motivo, abandonan la ciudad hacia Estados Unidos, Puerto Rico y España, gran número de habaneros, especialmente profesiones liberales y antiguos funcionarios (14).

Paralelamente se realiza la descentralización de servicios, antes exclusivos de la ciudad, a toda la isla: Universidades, teatros, centros deportivos, núcleos comerciales... La creación de "ciudades medias" que recorren el país en tres líneas paralelas, va concentrándose día a día, haciendo desaparecer la distancia campo-ciudad, tanto físicamente como en la mentalidad de cada cubano. La Habana, a pesar de su tradición histórica, ahora más clara que nunca después de la restauración de sus monumentos, intenta ser "una ciudad más" dentro de un país de agricultura socialista.

(14) Ver el capítulo de emigración exterior en "Cuba espace et société" C. Gavira. Université de Paris. El análisis de la composición interna de esta "emigración" lleva a conclusiones muy interesantes sobre la realidad del llamado "terciario urbano" de las ciudades latinoamericanas.



PROYECTOS DE REFORMA URBANA EN VALENCIA. PLANES DE ENSANCHE

Por María Jesús Teixidor

Realmente no fue sino tras el derribo de sus murallas cuando las ciudades españolas pusieron en práctica planes de ensanche que se yuxtapondrían, como un elemento más, a los integrantes de la trama urbana. El caso de Valencia no es una excepción a esta normativa urbanística como tampoco lo ha sido el haber dispuesto, con anterioridad a esa apertura de la ciudad, de proyectos de ensanche dentro de unas limitaciones mucho mayores que hubiesen exigido, en el caso valenciano, de auténticos riesgos urbanísticos en el supuesto de su realización. Hecho, por otra parte, que no les resta importancia en su calidad de aportaciones a las directrices seguidas para la organización del espacio urbano. Es por ello que se incluyen junto con las principales medidas de ordenación del ochocientos y primeras décadas del novecientos.

Proyecto de Ensanche de 1777

El primer esbozo de los futuros Planes de Ensanche para la ciudad de Valencia data del último tercio del XVIII. Se inscribe en el contex-

to de unos años clave para la práctica urbana de las ciudades españolas y que en la de Valencia cuenta con el respaldo de una situación económica estable en un momento de auge de su industria sedera, de intensificación del movimiento mercantil y de crecimiento demográfico.

El plan preveía rebasar el límite amurallado en sus lados W, S y SE, sin necesidad, por tanto, de un derribo completo del mismo. Desde el punto de confluencia de la calle de Na Jordana con la de Guillem de Castro (nomenclatura actual), la nueva línea de ensanche iba a buscar en diagonal el Camí de Quart (al Oeste). A partir de aquí, siguiendo un trazado que más o menos vendría a coincidir con el que, ya en este siglo, le sería dado a las grandes vías del Socorro (hoy de Fernando el Católico) y Ramón y Cajal, y aparte de una de las del ensanche por antonomasia, el de 1887, la de Germanías, alcanzaba el Camí de Russafa. Este podría ser utilizado como cierre del ensanche que quedaría así de nuevo en relación con el muro o, segunda posibilidad, el ensanche continuaba desde el citado camino, en diagonal y hacia el NE, hasta el edificio de la Ciudadela (junto a la margen derecha del Turia). (Fig. 1).

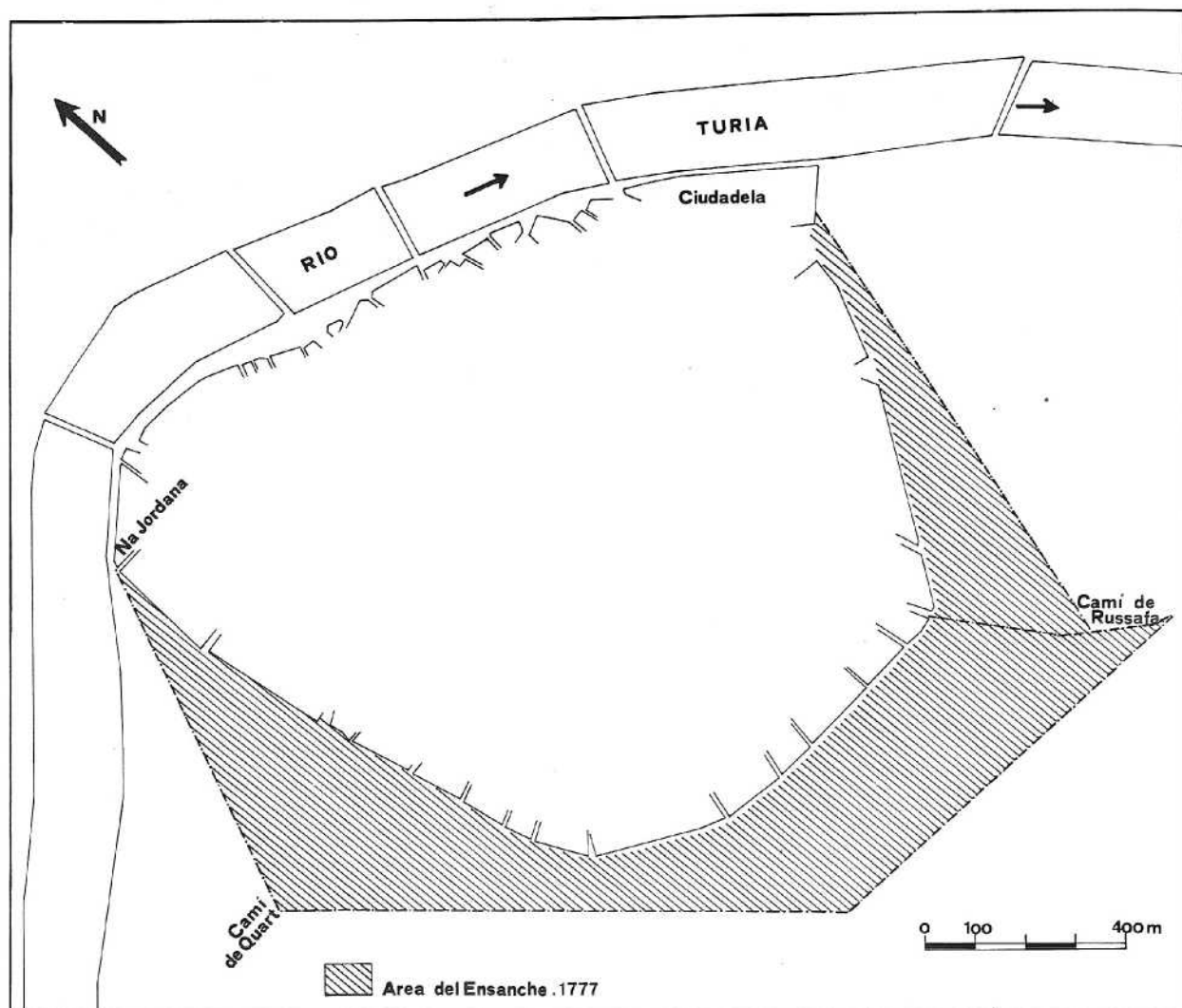


Figura 1

Al no implicar el proyecto la total eliminación de la muralla, restaba eficacia al mismo y convertía en problemática su funcionalidad. Cabe preguntarse si de haberse llevado a cabo, los nuevos sectores no hubieran sido en definitiva otra cosa que meros apéndices del espacio intramuros sin la adecuada planificación. Por otra parte, no parece probable atribuir su irrealización a dificultades de índole financiera de acuerdo con lo expuesto en líneas anteriores; sólo a indecisión por lo que representaba de aventura urbanística. En cualquier caso plantea la búsqueda de soluciones para el problema de la congestión de los espacios urbanos.

Planes de Ensanche del XIX

La planificación urbana a lo largo del último tercio del ochocientos vino de la mano de una base legislativa a la que se acoplaron dichos proyectos. Así, las Leyes de Ensanche de 1864 y 1876-1877, aplicadas por Juntas y Comisiones creadas en cada Ayuntamiento.

Al finalizar la década de los años cincuenta (1859), una de estas Comisiones atendiendo a razones de índole urbanística, social y sanitaria,

presentó una Memoria-Proyecto para el ensanche de Valencia en la que de nuevo se ponía el acento en la urgencia por romper un estatismo contrario a las necesidades que reclamaba la ciudad (1). Se hacía especial hincapié en la precaria situación de los sectores de residencia destinados a las clases sociales más modestas por el alto grado de deteriorización y saturación alcanzado.

Al igual que el proyecto del setecientos, éste, que tampoco se llevó a la práctica, dejaba intactos los sectores N y NE de la ciudad, en la pretensión de mantener el cinturón de la muralla que por los sectores afectados sería dotada de nuevas entradas para una mayor fluidez de comunicaciones con las áreas proyectadas, en un intento de compaginar el déficit de espacios habitables con las garantías de seguridad brindadas por aquéllas. (Fig. 2).

No fue casualidad esta coincidencia de objetivos atribuible al convencimiento de que, de momento, era innecesario planificar los espacios situados al norte del río. Sin ser éste un obstáculo en sí al crecimiento de la ciudad, es significativa la

(1) AYUNTAMIENTO DE VALENCIA, *Memoria para el ensanche de Valencia*, Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1859.

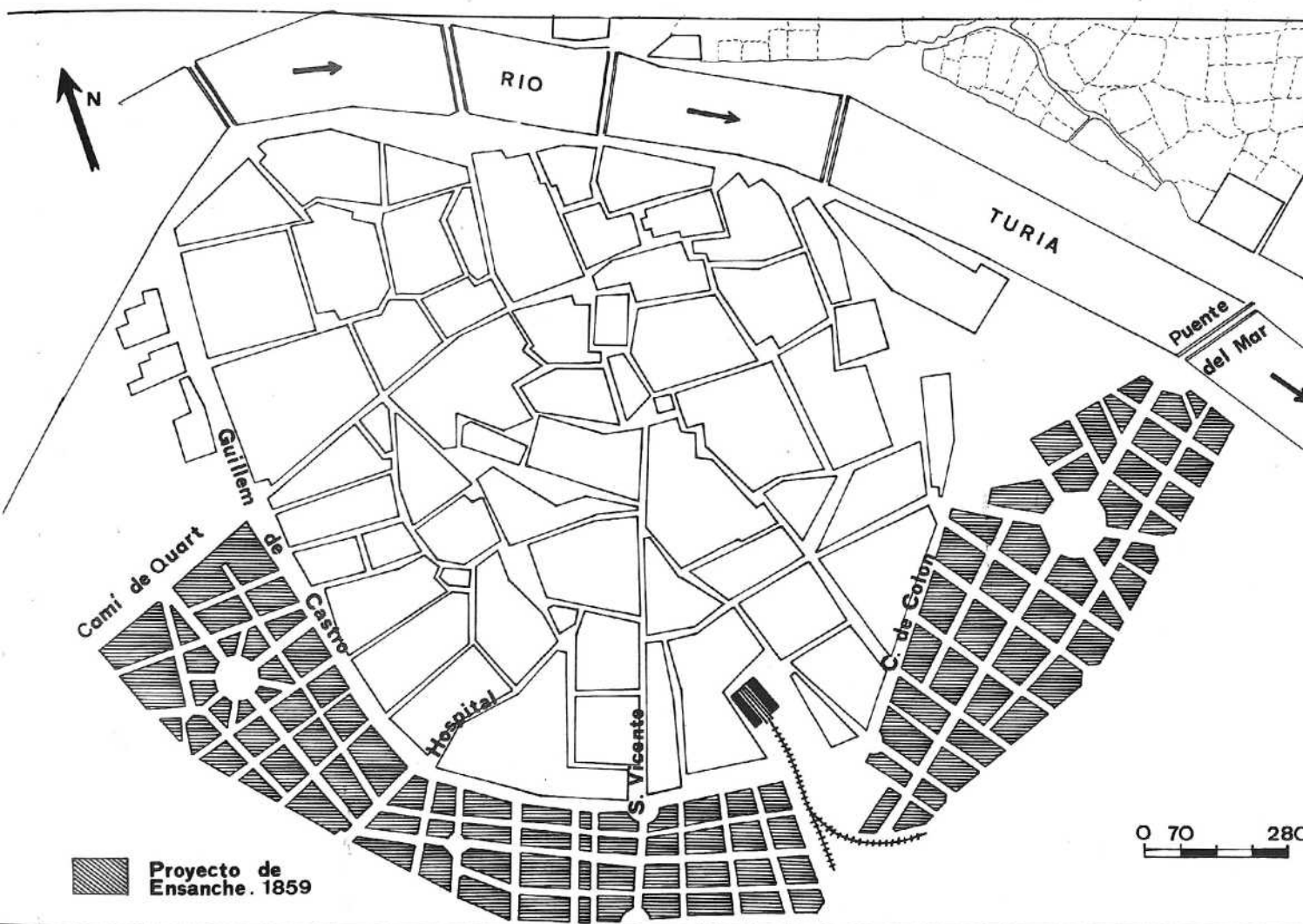


Figura 2

prevención que durante mucho tiempo, incluso avanzado este siglo, se ha tenido por rebasarlo.

El proyecto de 1859 modificaba el plano de la ciudad al adquirir una configuración poligonal cuyo diámetro mayor sería de 2.300 metros. El sector de muralla a desaparecer pasaría a funcionar como boulevard, anticipando así el uso que se le proyectaba dar unos años más tarde. La trama urbana quedaría incrementada en un total de 64 calles, que prolongaban las existentes en el espacio intramuros, y 4 plazas más, sobre una superficie de 962,2 m². El eje en torno al cual se desenvolvería, con una longitud de 2,4 km., se extendía, en dos tramos, entre la actual plaza de América (a la bajada del puente del Mar) y sur de la muralla, desde el Paseo de la Glorieta hasta la puerta de Quart, que pasó a ser circundada por el exterior por un semicírculo de ronda. contenía la prolongación de tres importantes calles del área intramuros, las de San Vicente, Hospital y Quart; ésta cerraba el ensanche por el oeste.

Proyecto en sí más ambicioso quizá que el Ensanche de 1887 con el que viene a conectar a través de lo que puede considerarse como un anticipo del mismo y que consistió en diversos retoques de la morfología urbana junto a la mitad

el Camí de Quart. El primer tramo llegaba hasta la Plaza de Toros, con una extensión de 1.000 metros; el segundo, el más largo, 1.400 metros.

Unas coyunturas socioeconómicas favorables respaldaron las directrices urbanísticas que hacen su aparición en los últimos años del XIX, las que se traducirán en el ensanche de las Grandes Vías de 1887. La burguesía valenciana se convertirá en paladín de las reformas urbanas, a las que supo sacarle el máximo beneficio, y en garantía de su puesta a punto desde el momento en que dispone de mayor solidez como clase, que un cierto respaldo económico le asegura. El impulso de la exportación naranjera a partir de los años cincuenta fue un hecho a tener muy en cuenta como motor de muchas actuaciones. Su intervención en ese campo de la vida ciudadana les permitió, a un mismo tiempo, confirmar su "status" poniendo en juego su poder adquisitivo, y hacer gala de posturas altruistas al defender la urgencia de dichas medidas de ordenación urbana.

La etapa que media entre el derribo de las murallas en 1865 y el primer Plan de Ensanche de 1887, se centró en diversos aspectos de reforma interior tanto en lo relativo a mejoras de los servicios públicos como los relacionados con toda

la gama de posibilidades que la desamortización brindó a la morfología urbana. La supresión de barreras implicará, en una primera fase, la anexión a la capital de núcleos de población vecinos; más tarde, el irregular despliegue del tejido urbano dentro de una prioridad en torno a los caminos de acceso, aspecto que condiciona ya desde ahora el sentido prevaeciente en el modo de expansión de Valencia.

El ensanche tuvo su modelo más próximo en el barcelonés Plan Cerdá. A partir de la desaparecida muralla, cuya trayectoria pasa a convertirse en el primer cinturón de ronda, se trataba de llevar la planificación a los sectores S y SE del casco urbano, modelándolos según el esquema geométrico, de carácter residencial. Dichos sectores quedarían estructurados entre un fragmento de la citada ronda, la calle de Colón, y el eje de las grandes vías (Marqués del Turia-Germánías). Ya en 1907 un nuevo plan de ensanche continuaría la planificación en esta zona de modo sistemático y cubriendo los déficits del de 1887. Su aplicación a los sectores NW y W corresponden, asimismo, a las primeras décadas de este siglo. La diferencia de su realización en el tiempo no escapa a explicaciones de orden social, aparte las de tipo técnico.

El ensanche proyectado para esos espacios al S y SE de la ciudad reproduce el modelo haussmanniano con sus manzanas regulares, cortados sus ángulos por chaflanes con vistas a una mayor visualización y sobre un entramado de calles paralelas, todo impregnado del racionalismo característico al plano en damero (2). Ensanche burgués acompañado "a priori" de connotaciones socioeconómicas excluyentes para otros grupos sociales. Fue una planificación "ex novo" sobre un área en la que sólo existía el enclave de Ruzafa, arrabal de origen árabe que pasó a ser absorbido y quedó enquistado en el tejido urbano del ensanche como único punto de ruptura en el geometrismo del conjunto.

A partir del actual emplazamiento de la estación del Norte, hacia el SW y W de la ciudad ochocentista, el esquema ortogonal pierde coherencia al tenerse que planificar en espacios sobre los que se asentaban construcciones aisladas (edificios conventuales que escaparon a la desamortización, caseríos), que obstaculizaban, en principio, la libre aplicación del mismo. La adecuación a esta morfología preexistente no es la sola razón de esas diferencias. Hay que ir más allá de unos motivos de orden estrictamente urbanos, y así, dichos sectores del ensanche vendrán a albergar a la menestralía y pequeños comerciantes conectando con las zonas de residencia de análogas características localizadas en el casco antiguo y de las que le separa el anillo de ronda: barrios del Carmen, de Quart, del Hospital. Bien es verdad que la urbanización de aquellos sectores, los que se extienden a partir de las grandes vías de Fernando el Católico-Ra-

món y Cajal, se va haciendo realidad, muy lentamente, a partir de las primeras décadas de este siglo y a lo largo de diversas fases que traducen otros tantos momentos de aceleración en la ordenación urbana de Valencia.

Rompiendo la que parecía ser, dentro de una cierta lógica urbanística, la orientación más idónea para canalizar la expansión de Valencia, de acuerdo con las posibilidades brindadas por el derribo de las murallas, hace su aparición a fines del XIX el proyecto de apertura de una avenida al norte del Turia que conectase a la ciudad con el mar. Se refiere al Paseo de Valencia al Mar, bosquejado en 1898 que, con lenta realización —sólo ahora, en 1975, parece más próxima su conclusión— venía exigido por la necesidad de facilitar los contactos entre la capital y los poblados marítimos, dos de los cuales —Cabañal y Malvarrosa— se habían convertido en lugares de residencia para la pequeña burguesía valenciana. Indirectamente, por otra parte, se sentaban las bases de una futura descongestión de la ciudad una vez superado el obstáculo psicológico del río. Una funcionalidad distinta para esta arteria quedaba de momento descartada al existir, como vía de tráfico y de emplazamientos industriales, la avenida del Puerto, abierta en 1802, y el primitivo Camino del Grao.

El siglo se cierra con un último proyecto de reforma urbana que afectaba explícitamente a los espacios interiores de la ciudad, viniendo a constituir un ensanche de los mismos. Proyecto que, una vez más no se hizo realidad, si bien, en este caso, presentado de nuevo unos años más tarde, tendría una ejecución parcial en el período de postguerra (3).

La solución que propugnaba para descongestionar los sectores interiores —una avenida diagonal o gran vía de 1,6 km. de longitud y 30 m. de anchura, extendida de SE a NW, desde la calle de Ruzafa (en su confluencia con la de Colón) hasta el ex Portal Nuevo (frente al puente de San José)— sería formulada nuevamente, aunque con distinta orientación, en el proyecto de 1910-1912 de F. Aymamí. Resulta obvio el porqué de su irrealización al exigir la supresión de numerosos edificios que supondrían problemas de expropiación y perjudicarían el patrimonio artístico de la ciudad. Visto desde una perspectiva actual cabe preguntarse si no son más perjudiciales para dicho patrimonio, los retoques parciales que Valencia está sufriendo y que no resuelven la gravedad de una congestión e incomodidad en la vida ciudadana, cada día más alarmante. Por otra parte, la idea básica del proyecto tenía un arranque lógico al pretender la comunicación directa entre dos enclaves de situación diametralmente opuesta y uno de ellos, el situado al N. con un movimiento importante por la proximidad de lugares de habitación y de vías de comunicación (Camino de Barcelona).

(2) LEFEBVRE, Henri: *La revolución urbana*, Madrid. Alianza Editorial, 1972.

(3) *Proyecto de apertura de una Gran Vía entre las ex-puertas de Ruzafa y San José...*, Valencia, Imp. M. Alufre, 1891.



Valencia

Planificación urbana en este siglo

Los problemas planteados por el crecimiento demográfico ciudadano van a exigir desde ahora no sólo la planificación de ensanches, sino también actuaciones en el extrarradio que permitan incorporar a la ciudad un "habitat" disperso, pero dependiente de la misma. No se ocultan las dificultades que se derivan de superponer el geometrismo y la regularización a unas estructuras desligadas y anárquicas. En este marco se inscriben dos interesantes planes de ensanche aprobados por el Ayuntamiento de Valencia en la primera década de este siglo. Junto a ellos, otros proyectos de estos años se orientan a la revalorización de los espacios interiores en base a una jerarquización de los sectores urbanos. Con preferencia a cualquier intento de planificación "ex novo", debería atenderse el saneamiento del núcleo, éste es el criterio sobre el que se basaba el principio de ordenación interior, máxime dada

la actitud reacia a abandonar los lugares de residencia, diríamos tradicionales, tendencia que ha sido muy notoria en Valencia y que ha repercutido desfavorablemente en la problemática urbana de la misma.

De 1907 es el proyecto de ensanche que, realizado por los arquitectos F. Mora y V. Pichó, venía a continuar el interrumpido de 1887, extendiendo la planificación al sur del eje de las Grande Vías de Marqués del Turia-Germanías y a un lado y otro de la diagonal avenida de Victoria Eugenia (actual José Antonio), nueva analogía con el ensanche barcelonés. Al mismo tiempo se trazaban líneas de ensanche para los espacios situados en la margen izquierda del río, dando entrada así a la ordenación urbana en estos sectores, ya iniciada a finales del ochocientos por impulso del Marqués de Campo. (Fig. 3).

La amplia zona, objetivo de dicho plan, queda adscrita hoy a los distritos de Gran Vía y Ruzafa, preferentemente, pero también beneficiaba a una parte, restringida, de los de Jesús, Botánico, Zaidía y Exposición. Reproduce el plano en cua-

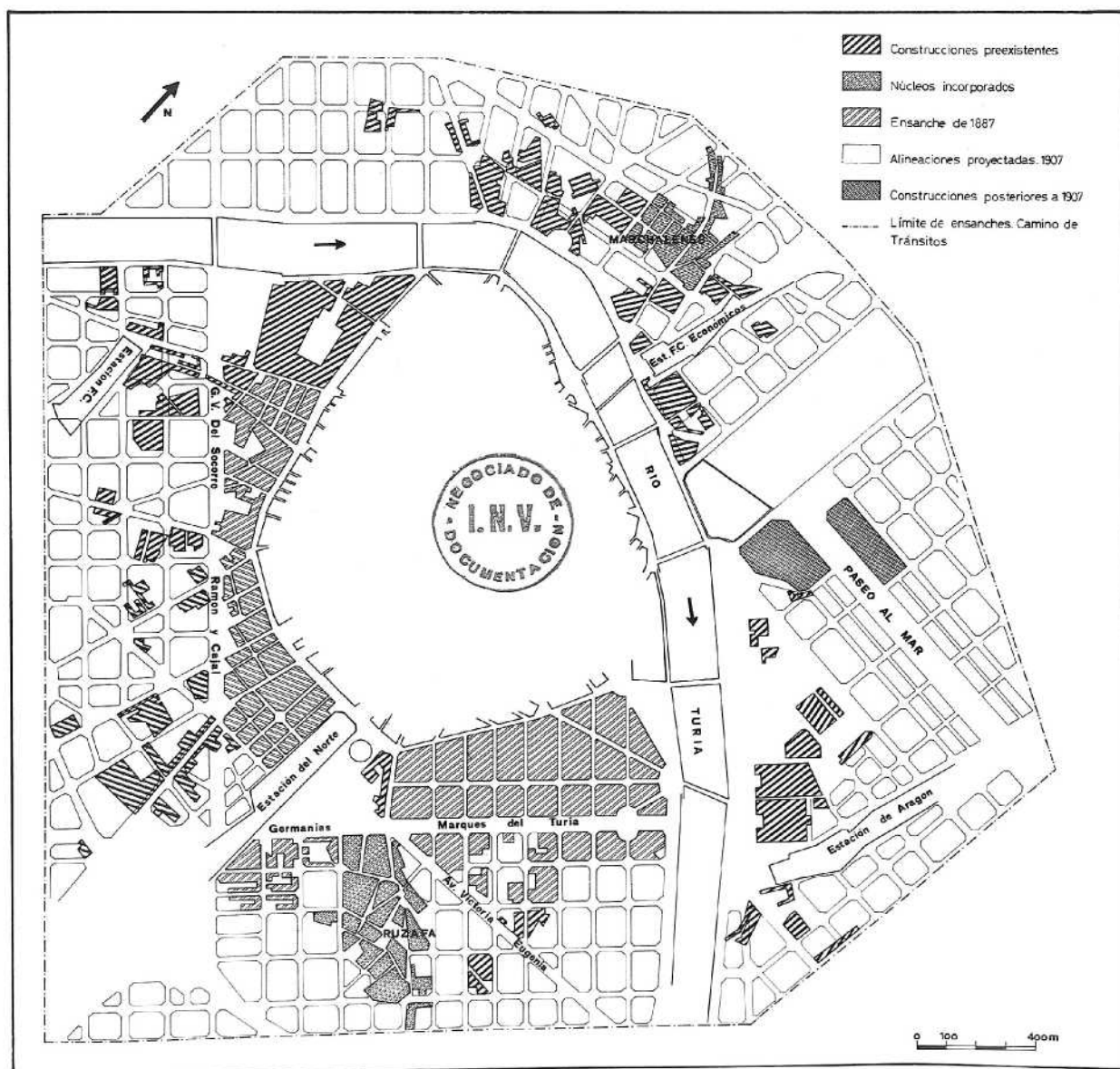


Figura 3



Valencia

drícula con total fidelidad; en la práctica este planeamiento tuvo plena validez sólo en los lados S-SE, desvirtuándose al llevarlo a los espacios al N del Turia. Es interesante señalar cómo, desde el primer momento en que estos sectores del ensanche pasan a integrarse en la morfología urbana, una vez convertidos en áreas de residencia, se hace ostensible una clara diferenciación social entre las secciones situadas a un lado y otro del eje diagonal. Efectivamente existe una estratificación social manifiesta, que el análisis de los datos relativos a estructura profesional, inmigración y dinámica demográfica, pone de manifiesto (4). Al E de la avenida de José Antonio se desarrolló el ensanche burgués que pasa a ser utilizado como residencia de las clases altas al abandonar éstas los enclaves más céntricos. Las calles estructuradas en torno a la Gran Vía Marqués del Turia, a las calles de Colón, Sorní y Cirilo Amorós, traducen en la tipología de sus viviendas el uso social a que están destinadas. Arquitectura modernista que rompe la uniformidad del conjunto y es signo externo del "status" de la población residente. Arquitectura, por otra parte, ausente en el lado oeste de la avenida que difiere del anterior ya en el mismo plano técnico, al ver desvirtuada la planificación por el obstáculo que representa el enclave de Ruzafa, al igual que ocurre al norte del río con el de Marchalenes, y el tendido de las líneas férreas, hasta el punto de que éstas imponen un corte brusco en la aplicación del modelo ortogonal más allá de las mismas, hacia el SW y W, donde se impusieron unos criterios de ordenación más arbitrarios e irregulares. Ambos obstáculos se convierten, a su vez, en factores de rechazo para la burguesía descartándolos como zona para su nuevo asentamiento. Este tramo del ensanche, por consiguiente, generalizará las connotaciones socioprofesionales que se identifican con el barrio de Ruzafa. Clase media baja y proletariado urbano configurando una unidad de vecindad, subzona comercial y área de localización industrial-familiar, con tradición y arraigo en el tejido urbano.

Los límites extremos de este ensanche de 1907 llegaban hasta el futuro Camino de Tránsitos o tercer circuito de descongestión de la ciudad. La puesta a punto del área delimitada por el ferrocarril (al este), las grandes vías de Ramón y Cajal, Fernando el Católico, el cauce del río (al oeste) y la actual avenida de Pérez Galdós, será tarea urbanística de varias décadas y diferentes etapas, en relación con las alteraciones en el ritmo económico ciudadano. Sufrirán las consecuencias de una planificación a golpes, traducida en su falta de coherencia y anárquico desenvolvimiento, así como en la injerencia de actuaciones. Se puede argumentar, además, lo ya manifestado respecto a las dificultades que supone

proyectar sobre un trazado preexistente; por otro lado, el libre juego de la especulación en una ciudad cuyo "hinterland", por su alta productividad agrícola, convierte a dicho factor, en explicativo (¿también justificativo?) de los cauces seguidos por el crecimiento urbano, o del modelo adoptado por éste.

Intercalado en el tiempo, entre el Plan de 1907 y el de 1912, el proyecto de reforma interior del arquitecto F. Aymamí, venía a cubrir una desatención para con los enclaves centrales. (Fig. 4). En cierta medida tuvo su precedente en el ya mencionado de fines del XIX y ahora, como entonces, no pasó de ser un programa de medidas urbanas que sólo en muy pequeña parte, y bastantes años después, se llevaron a la práctica.

El proyecto cubría tres objetivos:

1. Fluidez en la movilidad interna y descongestión de los puntos neurálgicos mediante la apertura de dos avenidas: la del Oeste (N-S), en la mitad occidental del casco urbano, y la del Real (E-W), desde la bajada del puente del Real hasta la plaza de la Reina (actual de Zaragoza).

2. Creación de *squares* en su plena funcionalidad de espacios públicos.

3. Dotación de servicios, como mercados y escuelas; entre los primeros, el hoy llamado Mercado Central se haría realidad en 1928 en un amplio edificio de estilo modernista.

El primer objetivo respondía, sin duda, al problema más acuciante que Valencia tenía planteado, pero la solución ofrecida por Aymamí era también problemática y discutible por razones similares con las que tropezaba el proyecto de fines del ochocientos. Sobre el plano de la ciudad queda bien patente las notorias modificaciones que serían exigidas y traducibles, por otra parte, en altos costes y supresión de conjuntos de valor artístico. Esta consideración es válida para la avenida del Real. Dicha arteria, de 450 metros de longitud y 40 metros de anchura, debería estructurarse en un total de once manzanas y, junto con las vecinas calles del Mar y de la Paz, pasaría a canalizar todo el tráfico dirigido hacia el interior desde las rondas N-NE. Finalizaba en la plaza de la Reina, centro neurálgico de la ciudad en estos años y para la que estaba prevista por Aymamí una reforma que acentuase y ratificase esa centralidad, al mejorar su fisonomía. Este proyecto, a diferencia del de la avenida del Real, con bastantes años de retraso ha llegado a realizarse, si bien cuando el lugar había modificado su papel coordinador de las actividades urbanas en beneficio de la cercana plaza del Caudillo.

La segunda avenida, la del Oeste, cubría el acceso al interior de la ciudad desde el lado sur de la ronda, totalizando una longitud de 1,3 kilómetros con 32 manzanas, entre las plazas de San Agustín (Sur) y del Portal Nuevo (Norte). El valor descongestivo que supo atribuirle Aymamí a esta arteria es interesante e innegable visto desde una perspectiva actual, puesto que daba entrada a todo el movimiento procedente de la calle de San Vicente y su prolongación en el extrarradio, el Camino Real de Madrid, con dirección al

(4) TEIXIDOR, M.^a Jesús: "Origen de la población en Valencia. Análisis del proceso migratorio", *Cuadernos de Geografía*, núm. 14, Valencia, 1974, pp. 1-23.

"Población activa de la ciudad de Valencia, 1970", *Cuadernos de Geografía*, núm. 15, Valencia, 1974, páginas 25-46.

REFORMA INTERIOR DE VALENCIA

PLANO GENERAL

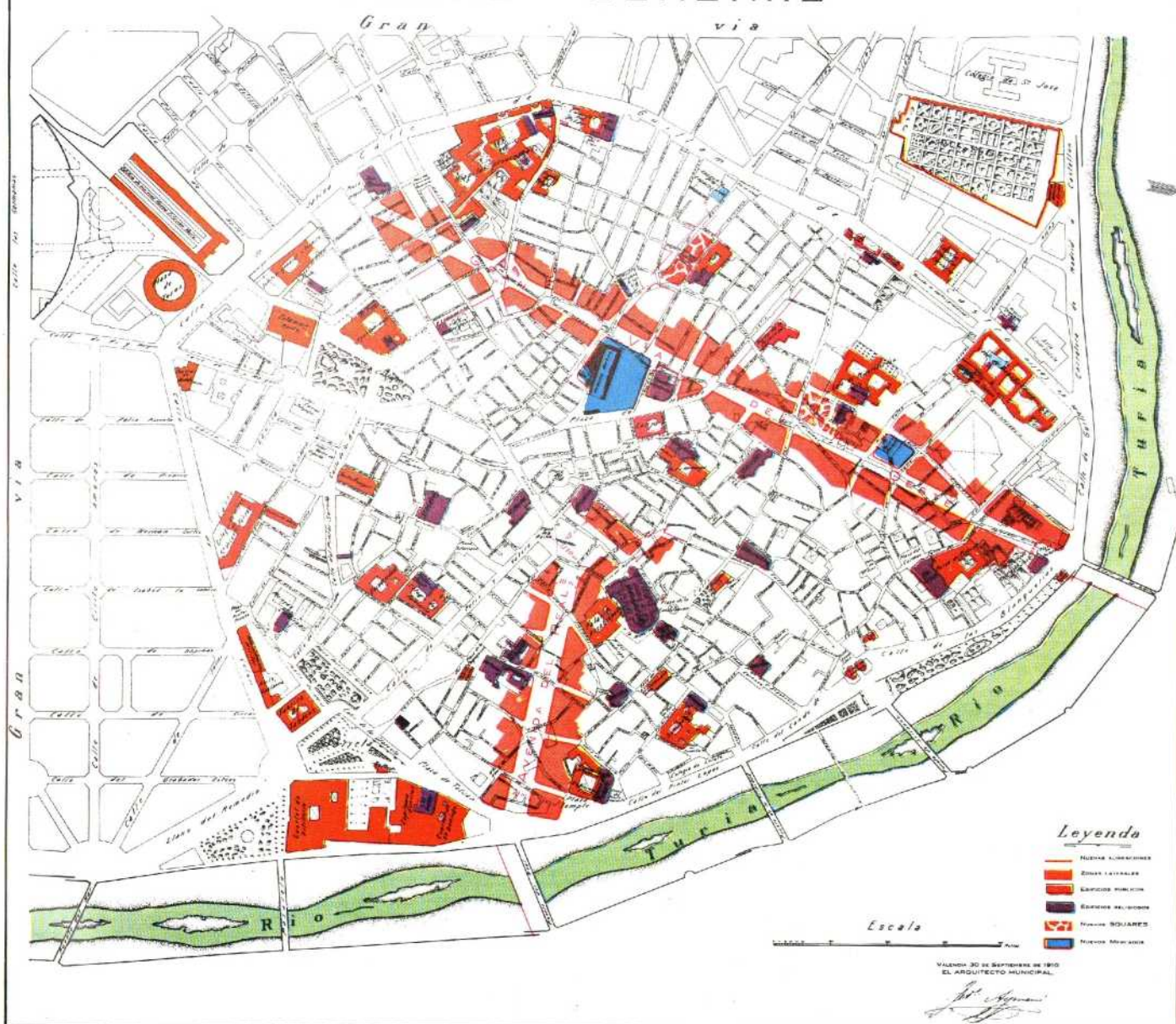


Figura 4

centro comercial más caracterizado, en torno a la plaza del Mercado. Aquí confluía el segundo tramo de la avenida, el que desde el norte garantizaba los contactos con los barrios situados en la margen izquierda del río, los de Sagunto y Marchalenes, así como los núcleos dispersos y los ubicados en torno al Camino de Burjasot y carretera de Barcelona. Su valor de relación era indiscutible. En otro sentido también parecía más factible su realización al no existir el peligro de que fuesen alterados o perjudicados los valores artísticos, dado que en el espacio a ocupar por la avenida no se daba esta exigencia. No obstante, el proyecto quedó postergado. Las realizaciones urbanísticas de la postguerra trajeron la ejecución parcial de esta avenida que, con el nombre de avenida del Barón de Cárcer (aunque

se ha popularizado el primitivo), se extiende hoy entre la plaza de San Agustín y la del Cementerio de San Juan, a espaldas de la iglesia de los Santos Juanes (junto al Mercado Central). Viendo la saturación que alcanza este enclave y su alto grado de concentración comercial, se refuerzan los argumentos que en su día llevaron a Aymamí a proponer su realización.

En otro orden de cosas, el proyecto de esta avenida traía una atención especial para los espacios situados al oeste del casco urbano, desatendidos por anteriores actuaciones y donde se albergaban grupos sociales vinculados al trabajo de taller, al pequeño comercio y con un bajo poder adquisitivo. Todo se ponía de manifiesto en la fisonomía de dicho sector; en el trazado de sus calles; en la categoría de sus viviendas; en la yuxtaposición casa-taller, etc.

Ensanche de 1912: Camino de Tránsitos

En los mismos años de este proyecto de ensanche interior, sale a la luz otro Plan de ensanche que centraba su actuación sobre sectores ya más alejados. Realizado también por F. Mora y presentado en 1912, correspondía al vertebrado por el Camino de Tránsitos (avenidas de Peris y Valero-Pérez Galdós), concebido como vínculo de conexión entre la ciudad y su huerta como punto de partida para englobar los núcleos de población dispersos en el extrarradio urbano; como emplazamiento de futuras instalaciones industriales y como límite del ensanche global que había alcanzado la ciudad (vid. fig. 3). En fases sucesivas se producirían prolongaciones del mismo que han terminado por configurar un perímetro hexagonal. Dos de sus tramos, las citadas avenidas de Peris y Valero y Pérez Galdós, se proyectaron paralelas a las grandes vías de Marqués del Turia-Germanías y Ramón y Cajal-Fernando el Católico, respectivamente. Entre unas y otras quedaban amplios espacios para algunos de los cuales se había aprobado ya su planificación, pero conservaban todavía una total desvinculación a la trama urbana. El papel que esta nueva ronda pasa a desempeñar en la circulación urbana es de indiscutible importancia. En 1912 resultaba un ambicioso proyecto fruto de acertadas previsiones de cara a las necesidades que Valencia iba a tener planteadas muy pronto por la concurrencia de dos factores: aceleración en el ritmo de crecimiento de la ciudad, junto a las graves consecuencias provocadas por una planificación a corto plazo, la que hasta el momento había prevalecido.

Según un plano de 1924 que ha servido de base para la elaboración del que corresponde a la fig. 3, las líneas de edificación cubren todo el espacio extendido entre la ronda y las cuatro grandes vías. Por el contrario, a partir de éstas, así como en los sectores de la margen izquierda del río, si bien las alineaciones oficiales ya aparecen trazadas, la edificación es mínima y, cuando existe, responde a antiguas unidades de habitación condenadas a desaparecer por exigencias de esas nuevas alineaciones. Esto es válido tanto para los caseríos como para las diversas estaciones del ferrocarril, unos y otras interfiriendo la continuidad de la red urbana.

La planificación urbana de postguerra

La política urbana en los años de postguerra se inaugura con la formulación de la Ley de Ordenación urbana de Valencia y su Comarca en 1946, resultado de la aprobación, un año antes, de la Ley de Bases del Régimen Local, donde se establecía la obligatoriedad de elaborar planes de ensanche y urbanización para las ciudades españolas. De la Ley de 1946 derivará el proyecto de la Gran Valencia que cubre una extensión de 432,2 km² y abarca, junto con la capital —cuyo municipio tiene 138 km²— un total de 27 muni-

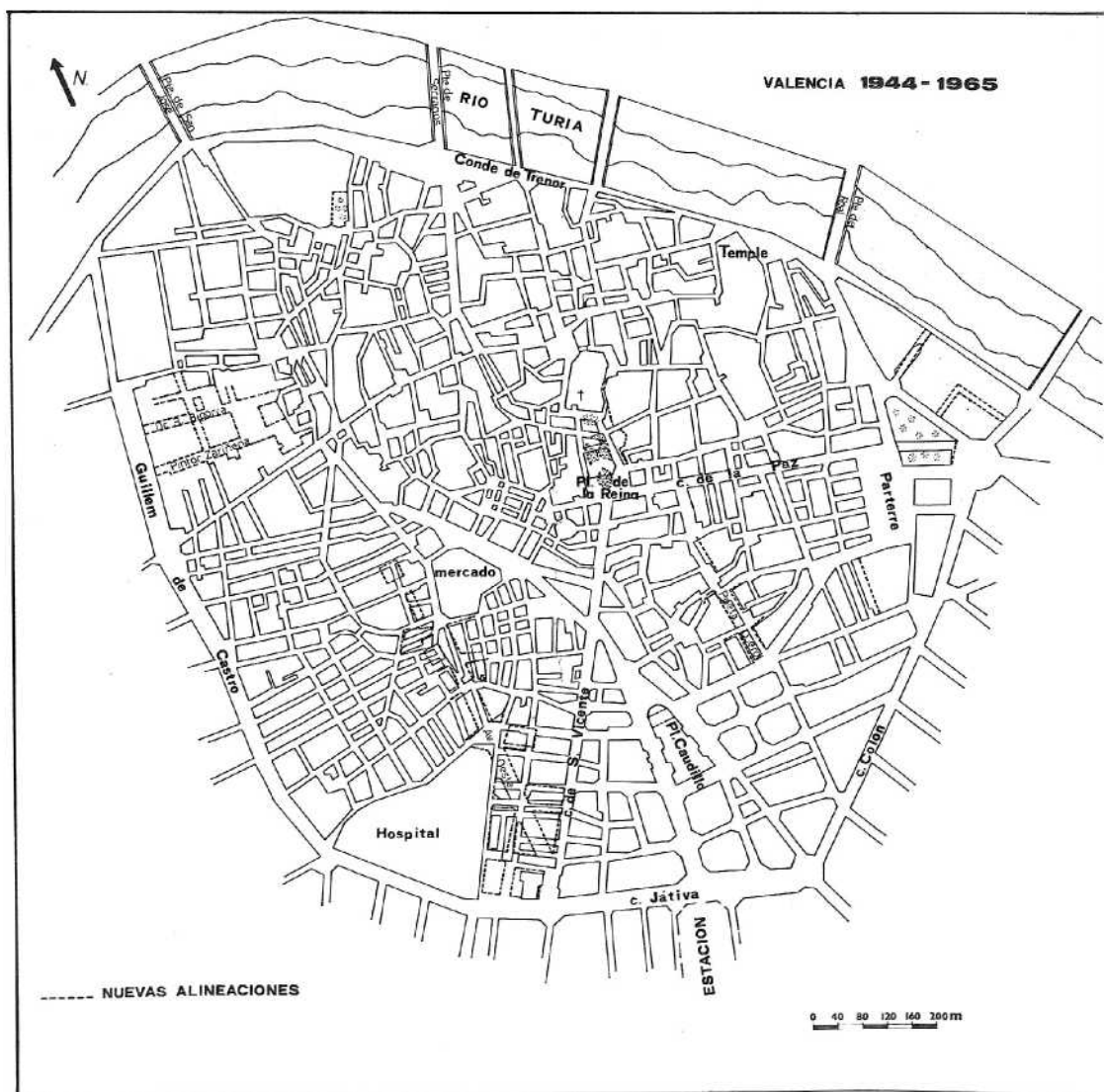
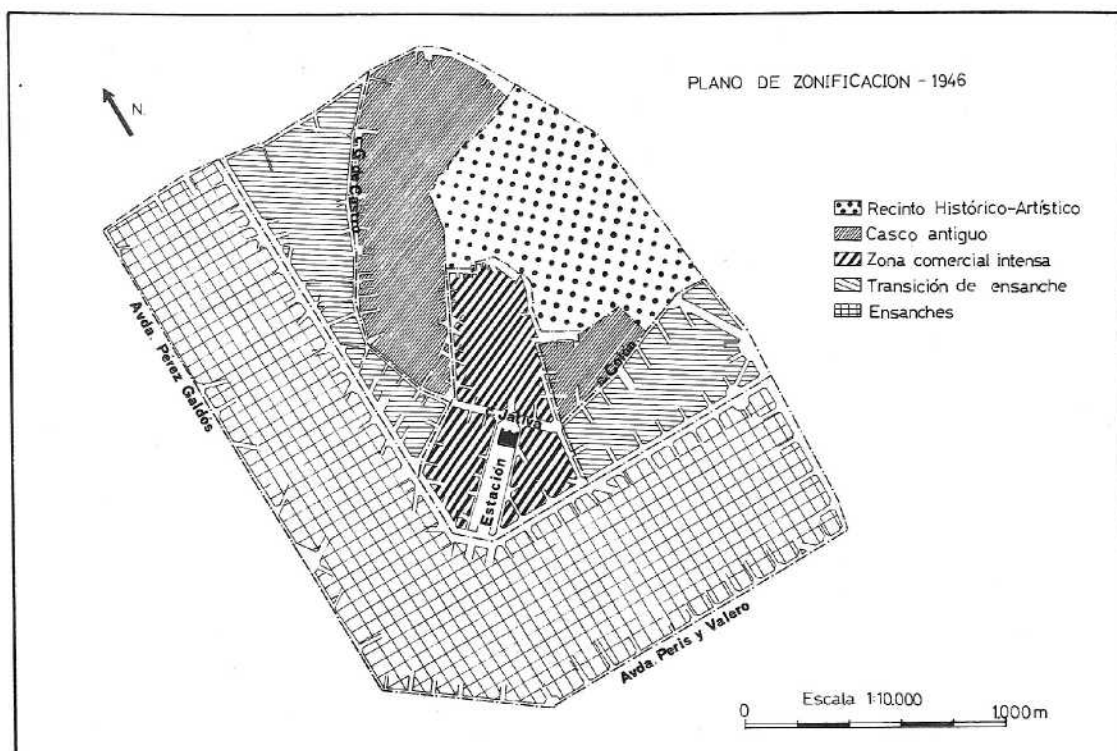
cipios más dentro de la Comarca de la Huerta. Las medidas de organización urbana previstas entonces para este organismo de la Gran Valencia debieron ser modificadas profundamente unos años más tarde a consecuencia de los nuevos planteamientos de ordenación exigidos tras las desastrosas consecuencias que trajo la riada de 1957. Estas nuevas actuaciones se conectaron a la solución inmediata que se adoptó: el desvío del cauce del Turia.

La planificación a llevar a cabo dentro de la demarcación de la Gran Valencia se planteó a un doble nivel: por una parte, la capital; por otra, su cintura agrícola. Para la primera se introduce el modelo de "zoning" que pasa a conferir a los diferentes sectores urbanos una tipología que trasluce su jerarquización dentro del conjunto ciudadano. (Fig. 5).

Dentro del espacio que ciñe la primera ronda se yuxtaponen tres usos distintos de la ciudad. El recinto histórico-artístico que cubre toda la mitad oriental del distrito de Catedral y parte del de Patriarca; el casco antiguo, denominación que quedaría reservada a sectores de habitación tradicionales aglutinados en barrios de fuerte caracterización urbana (barrio del Carmen, Hospital, Serranos). Por último, el tercer uso, el de zona comercial intensa, queda circunscrito al área que delimitan la avenida del Barón de Cárcer, las plazas del Mercado y Caudillo y las calles de Calvo Sotelo y Játiva. Área para la que se proyectaron una serie de reformas de ensanche y apertura de nuevas calles que facilitasen su revalorización comercial. La primera que se acometió fue la creación de la avenida del Barón de Cárcer (del Oeste) al finalizar la década de los cuarenta, que reproducía el citado proyecto de Aymamí, en este punto. (Fig. 6).

Por otra parte, desde la ronda hasta las grandes vías, la zonificación preveía un doble uso. El primero, para un sector que compartía esa misma funcionalidad comercial con el espacio antes delimitado y que corresponde al extendido a ambos lados de la estación del Norte, entre las actuales calles de Bailén —San Vicente (al oeste) y de Alicante—, Ruzafa (al este). El segundo, muy ambiguo, se cataloga como "zona de transición de ensanche" dándole prioritariamente la función residencial y reservando los ejes de las grandes vías y el de la ronda del Oeste (calle de Guillem de Castro), como puntos de tolerancia industrial, siempre que se tratase de instalaciones que por su tamaño no planteasen problemas urbanísticos.

A partir de las grandes vías se extendería la zona de ensanche propiamente dicha y hasta el Camino de Tránsitos que se conceptúa como arteria de tolerancia industrial y a partir del cual la planificación ya se conecta con la del cinturón de la capital por sectores que se incluyen en la categoría de "zonas de ensanches futuros", con destino a la descongestión de Valencia y que corresponderían a los situados al SE (entre el actual acceso de Alicante, la avenida de Peris y Valero y el viejo cauce del río); SW (desarrollado a un lado y otro de la actual avenida del Cid)



y NW (en la margen izquierda del viejo cauce, entre el Camino de Burjasot y la actual carretera de Ademuz).

El posterior modo de expansión seguido por Valencia no conecta con este esquema de "zoning". La interferencia de usos del suelo urbano, característico en los espacios interiores, se perpetúa a medida que la ciudad crece y la notable corriente inmigratoria absorbida por la capital, junto con las necesidades de fluidez en sus relaciones con el "hinterland", acentuaban cada vez más un crecimiento polarizado en esos ejes de penetración configurando una expansión tentacular, ajena a toda normativa.

La ordenación urbana del cinturón periférico, el otro nivel de actuación en la Gran Valencia, se cifraba en un plan previo que atendiese aspectos de infraestructura: comunicaciones por ferrocarril, facilidades en el acceso viario a la ciudad-centro y urbanización del extrarradio como primera medida para su posterior integración. La Gran Valencia venía a coincidir con el modelo de región urbana a partir de la cada vez mayor interdependencia entre la capital y sus antiguos centros tributarios.

El Plan Sur. Repercusiones en la morfología urbana

Notable incidencia para el futuro urbanístico de Valencia tuvo la aprobación, tras la riada de 1957, del llamado Plan Sur que con la desviación definitiva del cauce del Turia exigía, además, la revisión del Plan de Ordenación de 1946, lo que derivó en uno nuevo en 1966, éste dentro ya de las directrices marcadas por la Ley del Régimen del Suelo de 1956: la elaboración de un Plan General que establezca las distintas calificaciones del suelo y diversos Planes Parciales que descenden al detalle en cada uno de los sectores urbanos. Aparte, un abultado programa de mejoras que cubriesen los déficits existentes en los servicios de infraestructura, agravados tras la riada, y que tendiesen a subsanar vacíos dejados en el equipamiento ciudadano. Sin duda, el aspecto más interesante que trajo el Plan Sur giraba en torno a las posibilidades urbanísticas que podrían derivarse del nuevo emplazamiento del cauce, al desvincularlo del tejido urbano. Es decir, en qué medida ello condicionaría el posterior crecimiento de la ciudad. Otra cuestión del máximo interés radica en el uso a dar al viejo cauce, cuestión objeto de múltiples debates. Si en principio se señaló la conveniencia de utilizarlo como vía de circulación que descongestionase los sectores al norte de la ciudad, argumento que se buscó reforzar más tarde aduciendo su utilidad para conectar las autopistas del Mediterráneo y de Madrid, este criterio ha ido cediendo ante las

presiones que abogan por su destino a zona verde, a fin de cubrir el grave déficit que en este sentido padece Valencia, dando prioridad, por una vez, a los intereses de la colectividad.

El nuevo cauce se convirtió "a priori" en freno a la expansión de la capital por la zona sur de su huerta, expansión que tiene sus puntos más avanzados en los enclaves del barrio de La Luz (SW), la Cruz Cubierta, Fuente de San Luis y la Punta (todos estos al S), dejando entre ellos zonas todavía extensas de "campo urbano". Este hecho puede repercutir favorablemente en el sentido de canalizar el crecimiento urbano hacia las áreas de secano del W y NW, prosiguiendo una expansión ya latente como lo prueba, entre otros ejemplos, la densificación de la residencia en torno a la avenida del Cid (que conecta con la carretera de Madrid) y al nuevo acceso de Ademuz, éste más incipiente, y como lo ratifica el futuro emplazamiento previsto para la ciudad satélite de Vilanova encuadrada en el llamado Plan de Actuaciones Urbanísticas Urgentes (ACTUR) que fue aprobado en 1970 con el objetivo de someter a control el crecimiento de los grandes conjuntos urbanos. En definitiva, no sería sino admitir unos planteamientos que desde tiempo se han venido defendiendo por quienes han sabido comprender los peligros que entrañaba esa ininterrumpida absorción del "hinterland" de huerta por la capital.

La morfología de los espacios comprendidos desde el hexágono, cuyos lados forman el tercer circuito de descongestión y hasta la nueva ronda exterior, es resultado de una expansión en gran medida libre, a lo largo de la cual se han ido absorbiendo de modo sistemático los núcleos preexistentes. Junto a espacios vacíos, otros con su confusa topografía obstaculizan la aplicación de los planes parciales sobre estos suelos de reserva urbana ya colindantes con el suelo rústico. Esta amalgama es válida sobre todo para los espacios situados al N y NW de la ciudad, donde la impronta de esos núcleos que han pasado a incorporarse a la trama urbana ha sido mayor. Núcleos como Benimaclet, Els Orriols, Benicalap o Campanar que, a la espera de la aplicación de sus respectivos planes de ordenación, no pasan de ser sólo anexiones jurídicas realizadas en su momento por la capital. La grave falta de equipamiento, de controles sobre edificación y trazado de calles, hace aún más problemática su total integración. El tejido urbano de Valencia es pródigo en la presencia de "brotes" edificados junto a antiguos caminos o sendas convertidas nominalmente en calles o avenidas que paulatinamente derivan hacia su configuración como barrios. Sólo en muy pequeña medida parece haberse avanzado algo en el intento por llevar a sus máximas consecuencias el respeto a la zonificación que exige el Plan General de Ordenación Urbana.



POLITICA DE RENOVACION URBANA EN AUSTRIA

Por Diego Vega Fernández

0. Consideraciones preliminares

Las modificaciones introducidas en la estructura socioeconómica de la ciudad entrañan de forma inevitable modificaciones en su soporte físico y arquitectura urbana. Como a menudo las modificaciones de las estructuras comunales y del patrimonio inmobiliario se efectúan más lentamente que los cambios sociales y económicos, aparecen como consecuencia un gran número de problemas por otra parte de difícil solución: insuficiencia de los canales de comunicación, difícil accesibilidad al centro, abandono de éstos por amplios sectores de la población, casas antiguas y sin las más elementales dotaciones, demoliciones en gran escala, que frecuentemente incluyen construcciones de interés bajo los puntos de vista histórico o artístico, etc.; disfunciones a las que las distintas políticas de renovación intentan aportar, casi siempre sectorialmente, diversas soluciones.

En Austria, como en muchos países de Europa, las políticas de renovación implican, entre otras, las exigencias que a continuación se enumeran:

— Supresión de áreas con malas condiciones de habitabilidad y con edificios que no respon-

den a las más elementales normas de higiene y seguridad en las construcciones.

— Mejora y reparación de edificios en mal estado de conservación, traslado de industrias contaminantes o ruidosas, creación de espacios verdes, así como la mejora de otras estructuras comunales.

— Conservación de edificios y conjuntos de interés arquitectónico o histórico.

— Reorganización de las zonas de crecimiento surgidas sin ningún tipo de planeamiento y la mejora de su conexión con los centros.

Estos complejos trabajos son especialmente difíciles de llevar a cabo, no existiendo todavía suficiente experiencia práctica para resolver la gran cantidad de problemas que llevan implícitos.

En los últimos años el cuidado y conservación del patrimonio monumental ha venido a ser considerado con una nueva óptica, no como protección y restauración de importantes edificios considerados individualmente, sino como conservación de áreas enteras, haciéndose responsables en gran parte a las autoridades locales de la conservación y rehabilitación urbana. Por otra parte, y para obtener resultados aceptables, se están elaborando medidas eficaces y operaciona-

les con el fin de determinar la manera de tratar estos problemas. Estos métodos se apoyan en un perfecto conocimiento de las relaciones existentes entre las políticas de desarrollo regional y las de renovación urbana, así como de los objetivos y medios de los que se dispone para abordar una política de este tipo.

No es necesario hablar de la importancia económica y social de estas actuaciones en los centros urbanos, en primer lugar si pensamos en la magnitud de los problemas que se pueden crear o resolver a los habitantes de éstos, sin olvidar, por otra parte, que dentro de una sociedad en la que ocio y tiempo libre ocuparán cada vez un lugar más importante y favorecedor de las relaciones entre los pueblos, no son ni las grandes vías y espectaculares infraestructuras, ni los nuevos barrios y unidades de habitación los que retienen el interés de los visitantes, sino más bien son los centros históricos los que, manteniendo durante siglos la vida urbana y sus formas de expresión, calles, plazas, catedrales, conventos y casas burguesas, aportan una imagen persistente de la ciudad. En nuestra época, en la que se corre peligro de desaparición de las diversidades nacionales y regionales, es a nuestro juicio importante conservar la imagen de los centros históricos que son, sin duda, uno de sus mejores reflejos.

1. Influencia de los problemas estructurales en la renovación urbana

Austria, posee un gran número de centros históricos de superficie e importancia variable cuyos edificios, de gran valor a veces, sufrieron, a excepción de algunos, daños a lo largo de la Segunda Guerra Mundial. Actualmente estos edificios, y a causa de profundos cambios socioeconómicos, soportan considerables alteraciones en su uso. En efecto, la producción en serie de nuevos productos, la supertecnología que nos invade y la motorización siempre creciente, tienen repercusiones considerables sobre el tejido urbano de los centros históricos. Además, en los dos últimos decenios se ha visto nacer una gran movilidad de los consumidores, así como una gran transformación en sus hábitos de compra. Así, si hasta el presente se abastecían diariamente en los almacenes y detallistas más próximos a su lugar de residencia, ahora, en virtud de una política de precios y de mayores oportunidades, los clientes están siendo atraídos por cooperativas de consumo e hipermercados, aunque esto signifique la utilización del automóvil para frecuentemente realizar largos desplazamientos. Estos hipermercados se sitúan normalmente en la periferia de las ciudades o en las regiones limítrofes, con el fin de realizar economías externas y de ser fácilmente accesibles al facilitar amplias zonas de estacionamiento para vehículos. Esto no obstante, y como contrapartida, produce una reducción de ventas en los almacenes y

comercios al por menor situados en los barrios antiguos, llevando consigo una reducción de su importancia económica y social.

Entre 1964 y 1971 el número de comercios al detall bajó un 17 por 100 en Austria. Como contrapartida, en junio de 1973 existían 36 hipermercados con una superficie de venta de 149.100 metros cuadrados, habiéndose abierto en los seis últimos meses de este año otros tres más con una superficie total de 41.700 metros cuadrados (1). A partir de estos cambios de la estructura comercial, los centros sufrirán profundas transformaciones socioeconómicas, apoyadas además por el hecho de que la población joven, particularmente las familias con hijos, prefieren vivir en áreas periféricas suburbanas. Todo esto llevará de una forma irreversible y progresiva al despoblamiento de los centros históricos, que pasarán a ser ocupados por oficinas y otros usos desequilibradores de sus primitivas funciones.

Por otra parte, como la política de construcción y el desarrollo de la periferia de las ciudades no están siempre sometidos a un plan de ordenación estructural, y a menudo no existe una coherente política de transporte, el vehículo se convierte en el medio de transporte más usado, con la consiguiente sobrecarga de los niveles de circulación en el centro que, a menudo, no lo es solamente de la ciudad, sino frecuentemente centro administrativo y comercial de áreas más amplias.

No obstante, se puede dar una solución satisfactoria a estos problemas mediante el desarrollo de los transportes públicos, agrupando en la medida de lo posible el lugar de residencia y de trabajo, dotando estos lugares de una red interurbana satisfactoria, y asegurando conexiones fáciles al centro de la ciudad. De esta forma será posible favorecer en los eventuales compradores su vuelta a los centros históricos y la recuperación de su primitivo y dominante carácter residencial.

Está claro que, hasta el presente, el centro de la ciudad ha ejercido una atracción particular, en función de su actividad comercial, representada de forma especial por un gran número de pequeños comercios especializados que ofrecían posibilidades de comparación y elección de los eventuales compradores, y que de aquí a un futuro próximo se verán amenazados por la nueva política comercial que crea una mortal competencia entre este tipo de negocio y los hipermercados y centros comerciales ex-novo.

El comercio al detall situado en los centros históricos, en su individualidad, realiza beneficios en razón no sólo de su propia actividad, sino de la estrecha relación con otros comercios similares, afectando a toda la estructura comercial cualquier cambio sectorial que se produzca, proceso que ha sido estudiado de forma profunda por algunas cámaras de comercio (2).

(1) Rudolf Wurzer: "Regional planning and urban renewal in Krems".

(2) Chamber of Commerce. City of Salzburg.



Austria

Todas las anteriores consideraciones sirven, entre otras, de explicación al fenómeno de pérdida de población en los centros históricos de la mayoría de ciudades austríacas. En Viena, el centro histórico (primer distrito de la capital) contaba con 34.654 habitantes en 1951; en 1961 esta cifra descendió en 2.411 habitantes (—7 por 100), y de 1961 a 1971 en 7.109 habitantes (—22 por 100), contando en la actualidad con menos de 25.000 habitantes. En la misma ciudad la zona del "RING" perdió entre 1951 y 1971 más de la cuarta parte de su población (—27 por 100).

En Graz, el primer distrito, centro de la ciudad, tenía 11.067 habitantes en 1951, contabilizando en 1961 una pérdida de población cifrada en 1.453 personas (—13,1 por 100), siendo la pérdida de población entre 1961 y 1971 de 2.789 personas (—29 por 100), y teniendo en la actualidad una población de menos de 6.300 habitantes (3).

Esta tendencia no sólo se produce en las grandes ciudades, sino a su vez, e incluso aumentada en sus proporciones, en la ciudades de tamaño pequeño y medio.

Salzburgo es un ejemplo más de una situación similar a las anteriormente expuestas, y esto preocupa fundamentalmente tanto a los responsables de su gobierno local, como a todos los sectores de su población, que cree que sólo una política de planificación a escala regional puede a la larga resolver los problemas de despoblación y reducción de la actividad urbana, no conformándose con el papel de llegar a convertirse toda la ciudad en un museo, sus únicas rentas las proporcionadas por un eventual turismo, y su actividad únicamente dependiendo más o menos directamente de éste.

En un escrito de la Cámara de Comercio de Salzburgo se dice: "Si hoy día en Salzburgo la Ley relativa a la conservación de centros históricos permite salvar edificios y fachadas, si por iniciativa del gobierno local se proporcionan áreas de aparcamiento con vistas a resolver el problema de la circulación, si la Ley relativa a mejora de la vivienda y las ayudas concedidas gracias al amparo de la Ley relativa a la conservación de barrios antiguos facilitan el mantenimiento de su actividad, si se procediera a la creación de zonas peatonales económicamente justificadas, aún así, el cuadro de problemas que presenta el centro histórico no estarían resueltos, ya que en ningún caso las medidas anteriormente mencionadas pueden garantizar en sí mismas la actividad económica y multiplicidad de funciones de la ciudad".

La función más importante del centro y barrios históricos de Salzburgo, que es su papel de centro suprarregional, se verá seriamente amenazada por la creación efectiva o en estado de proyecto de grandes centros comerciales e hipermercados en la periferia. Si esta política persiste, los posibles compradores provenientes de las

regiones circundantes no necesitarán acceder al centro de la ciudad para abastecerse.

No podemos aún estimar en qué medida este nuevo estilo de compra es más atrayente que el que ofrece el centro de la ciudad con su estructura y decoración tradicional de sus calles comerciales, y si de esta evolución resultará, como nos tememos, una disminución de la demanda en las áreas centrales y la muerte del comercio al detall, convirtiendo estas áreas, ausentes de toda actividad comercial, y con un mínimo uso residencial, en verdaderos museos al aire libre.

Estas observaciones se refuerzan con el hecho de que está prevista la creación de un centro comercial de 17.000 m² situado en un área periférica y que contribuirá por el anterior razonamiento a la disminución de la actividad comercial del centro histórico, siendo evidente que todo repercutirá finalmente en un proceso de recesión de actividad, pérdida de población hacia dichas áreas y que finalmente no favorecerá, por contradecir, las políticas de conservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico.

Se hace notar por todo lo dicho que existen diversidad de problemas estructurales inherentes a los centros históricos, y que sólo mediante una planificación a escala comunal y regional pueden resolverse, coordinando esfuerzos con los responsables de los servicios de protección ambiental y monumental en ciudades y centros históricos.

2. Instrumentos legales al servicio de la renovación urbana en Austria

a) *La Ley Federal del 29 de junio de 1967* relativa a la construcción de alojamientos de medio y pequeño tamaño es de la mayor importancia de cara a la Renovación Urbana.

Esta Ley obliga a los "Länder" a promover viviendas de pequeño tamaño (90 m² como máximo) y de superficie media 130 m² como máximo) destinadas principalmente a sectores sociales poco favorecidos, ya sea construyendo, o ya sea mejorando y transformando casas cuya conservación esté prevista en razón de la legislación del "Land" con el fin de conservar la unidad ambiental de los antiguos barrios o en razón de la Ley relativa a la protección de monumentos. Esta promoción contempla la instalación de locales de uso comercial en los inmuebles subvencionados, si estos locales están destinados a cubrir las necesidades cotidianas y si no exceden de un cuarto de la superficie total utilizable, y en el caso de una casa de más de cuatro plantas de un cincuenta por cien de la superficie.

No es todavía posible constatar en qué medida esa Ley de 29 de junio de 1967 ha servido para alentar la transformación y conservación de edificios de valor situados en los centros antiguos o ha sido utilizada como soporte dentro de la Ley sobre la Protección de Monumentos.

b) *La Ley Federal de 22 de octubre de 1969* referente a la mejora de viviendas de pequeño y medio tamaño es también importante, porque por eliminación de las causas que conducen al

(3) Council of Europe "Committee on Monuments and Sites". European Programme of Pilots Projects.

deterioro y ruina de la vivienda, ayuda a prevenir la posible necesidad de renovación urbana en un futuro próximo en muchas áreas. Bajo esta Ley es responsable el "Länder" de promover la mejora de los edificios residenciales de pequeño y medio tamaño, destinados a vivienda permanente y cuya conservación se considere de interés, con la única condición que sus licencias de construcción estén concedidas antes del 1 de junio de 1948. Se consideran como mejoras la creación y acondicionamiento de las instalaciones al servicio de los moradores, ascensor, calefacción central, así como la instalación y conversión de instalaciones de agua, gas, electricidad, servicios sanitarios, etc., en vivienda de pequeña y mediana superficie, siendo a su vez posible efectuar la unión de dos o más apartamentos para alcanzar superficies de 90 ó 130 m² como máximo, así como la división de grandes apartamentos en otros de pequeño y medio tamaño.

c) La Ley Federal de 3 de mayo de 1974 relativa a la mejora de distritos residenciales (Ley sobre la Renovación Urbana) creó las bases legales para la aplicación de medidas sectoriales para la Renovación Urbana, pudiendo el Gobierno de un "Land" declarar zona de mejora a la totalidad o parte de un distrito municipal cuando sus problemas puedan ser resueltos declarándolo "Area de Mejora" ("ASSANIERUNGSGEBIET").

El Decreto estableciendo la totalidad o parte del distrito municipal como "Area de Mejora" puede ser emitido a requerimiento de la municipalidad o la mitad de los propietarios interesados, que además deberán poseer más de la mitad de los terrenos objeto de dichas medidas.

En la evaluación de cada caso se tendrá en cuenta:

1. Falta o deficiencia de equipamiento en al menos la mitad de los hogares y edificios del área.
2. Carecer de iluminación y ventilación natural en las viviendas.
3. Repercusión de la presencia y simultaneidad de hogares, lugares de fabricación y de trabajo sobre los habitantes del área.
4. Los efectos producidos por industrias, negocios, tráfico, ruido, vibraciones, humos, olores y aguas.

La demarcación de un Area de Mejora debe permitir la operación de renovación, y podrá dividirse para facilitar ésta en pequeños sectores.

Por otra parte, es importante especificar que los terrenos situados en "zonas de mejora" deben ser, antes de vendidos, ofrecidos a la municipalidad, indicándose el precio de venta así como otras condiciones anejas. La comunidad puede entonces aceptar esta oferta si se considera el terreno de utilidad pública particularmente en relación con la ordenación del territorio a escala local.

Los terrenos situados en "zonas de mejora" no pueden ser objeto de expropiación hasta dos años después de entrar en vigor el Decreto.

Es posible crear una "asociación de renovación" para llevar a cabo los trabajos por solicitud de la mitad de los propietarios de terrenos re-

querida a los fines del Plan de Renovación a condición de que tales propietarios lo sean de más de la mitad del terreno del Area de Mejora necesaria a los fines del Plan.

Las repercusiones de la Ley de 1974 sobre Renovación Urbana son materia de conjeturas por la ausencia de experiencias; por otra parte, la unión entre la materialización de la Ley y el concepto "convenientes condiciones de vivienda" puede hacer imposible la mejora de edificios que alojen trabajos de manufacturas, por ejemplo, lo que podría afectar también a construcciones de interés arquitectónico o a monumentos históricos clasificados.

Dado que la renovación de parte o totalidad de un distrito necesita de diferentes ayudas estatales y no estatales recibidas a través de distintos departamentos, es muy probable que sólo las grandes ciudades con adecuados medios administrativos y financieros podrán llevar a cabo tales medidas de mejora. Por otra parte, queda aún por ver si esta nueva Ley puede ser utilizada para la protección de los monumentos, punto éste al que no hace referencia.

La aplicación de esta Ley depende esencialmente de las posibilidades de financiación. Es, por tanto, necesario hacer mención a las disposiciones relativas a las ayudas previstas por esta Ley, que entre otras incluyen un 50 por 100 de aumento en las cantidades adelantadas relativas al costo de compra y de construcción.

d) Las Leyes de Conservación de los Barrios Antiguos promulgadas por los Länder de Salzburgo, Stidmark y la ciudad de Viena, tienen repercusiones directas en la preservación y conservación de monumentos; podemos citar entre ellas:

— La Ley de 10 de mayo de 1967 promulgando regulaciones para proteger el carácter del antiguo centro de Salzburgo.

— La Ley de 1972 complementaria de la de conservación de los centros históricos especifica regulaciones para la edificación.

La Ley de 11 de junio de 1974 impone especiales normas para la protección del Centro Histórico de Graz por causa de valores históricos, urbanos y arquitectónicos.

No es posible hacer un análisis de estas tres Leyes como parte de este estudio y nos vamos a limitar a algunas explicaciones sobre la Ley de Conservación de las Areas Históricas de Salzburgo, de gran importancia en relación con las políticas de conservación de ciudades, siendo por otra parte la primera Ley de este tipo promulgada en Austria.

La superficie total de la zona de protección es de cerca de 172 Ha., totalizando los espacios verdes de Monchsberg y Kapuzinerberg 66,2 y 30,2 Ha. respectivamente. Es preciso señalar que no existe ningún Plan de Ordenación jurídicamente vinculante, tanto para esta zona como para la región vecina de una superficie total de 336,4 Ha. y que totaliza en conjunto 508,4 Ha.

La Ley impone regulaciones para la protección del centro histórico de Salzburgo y señala las



Austria

áreas a proteger, también incluye regulaciones referentes a la conservación de fachadas, edificios en espacios libres, renovación de edificios y condiciones y estado general de las construcciones.

También se refiere a la composición de un Comité Honorario de Expertos, cuyo papel no debe ser minimizado, ya que debe ser consultado antes que sea hecha ninguna ordenanza concerniente a la conservación del sector.

Es preciso señalar a su vez que se ha creado un fondo destinado a la conservación de los barrios históricos de Salzburgo. Las subvenciones anuales necesarias están aseguradas por la ciudad y el land de Salzburgo (en proporción de 40:60), por los préstamos, beneficios producidos por el capital del fondo, donaciones, así como otras subvenciones e ingresos.

Se debe hacer mención a su vez de la reciente promulgación de una Ley de fecha 13 de octubre de 1974 concerniente a la conservación del "carácter de la ciudad" (Salburger Ortsbildschutzgesetz), que obliga a la municipalidad en la medida de lo posible a preservar el carácter de los edificios que por su tradición local son dignos de ser conservados, obligación que, por otra parte, concierne tanto al Gobierno local como a los propietarios.

El Gobierno del Land, una vez consultada la municipalidad y el departamento federal de monumentos, puede definir las áreas en las cuales el carácter de la edificación es particularmente valioso con fines de conservación, en virtud de las características formales de los edificios y de tradición local.

Las medidas para la protección de los edificios situados en el interior del sector de conservación de la ciudad se subvencionarán, pudiendo estas subvenciones ser acordadas sobre base jurídica por la municipalidad, o bien de forma voluntaria.

Sin afán de disminuir la importancia de esta Ley se debe señalar que el alcalde, como la primera autoridad administrativa responsable de la edificación debe, para actuar con eficacia, estar apoyado por un dotado servicio técnico municipal, cosa que no ocurre en la mayoría de las ciudades y pueblos de tamaño pequeño y medio.

Completamos lo anteriormente dicho añadiendo que en Austria, todos los "Länder" poseen Leyes relativas a la ordenación del territorio que permiten llevar a cabo esquemas directores de ordenación y planes de utilización de usos del suelo. Por otra parte, hay que añadir también que en muchos "Länder" las ordenanzas de edificación están completamente desfasadas, debiendo adecuarse en un futuro próximo, teniendo en cuenta las necesidades inherentes a la conservación y renovación urbana.

Aunque todas estas disposiciones son importantes, debemos poner especial énfasis en denunciar que los problemas de coordinación no han sido aún resueltos satisfactoriamente, y que sin la integración de cualquier política de revitalización urbana dentro del conjunto de medidas dirigidas de alguna manera al mismo fin, es imposible realizar, sin incurrir en enormes costes, cualquier ambiciosa política de renovación.

3. Krems-Stein: Planeamiento regional, renovación urbana y conservación de monumentos (4)

El ejemplo de Krems muestra la necesidad de interrelación entre planeamiento regional, renovación urbana y protección y conservación monumental. Krems-Stein posee dos centros históricos con muestras de arquitectura de diferentes valores artísticos e históricos todavía intacta, habiéndose realizado, durante los últimos diez años, notables esfuerzos para la conservación de dicho patrimonio.

Krems es la tercera ciudad de la Baja Austria, con una población en 1971 de 21.733 habitantes. Se sitúa en la orilla norte del Danubio a 75 kilómetros al oeste de Viena, y es centro de muchas actividades, administración, nudo de tráfico regional, industria ligera, educación, comercio de vinos, etc.

Señalaremos como indicador de su actividad que en 1971, por ejemplo, 5.605 "conmuters" se desplazaban a trabajar a Krems diariamente.

Durante siglos el crecimiento de Krems-Stein dependió del tráfico fluvial a través del Danubio. El retraso en incluir a Krems-Stein en la red de ferrocarriles (al final del siglo XIX) causó un estancamiento de su economía, ya que la ciudad permaneció virtualmente aislada, sufriendo las consecuencias sus habitantes, que vivían principalmente del comercio y actividades artesanales. Esto explica por qué los centros históricos de Krems y Stein han sobrevivido hasta el momento sin sufrir grandes daños en su estructura física, al no estar sometidos a fuertes presiones de crecimiento.

En el curso de los últimos años ha comenzado una nueva fase de su desarrollo, cuyos efectos se están haciendo sentir en todos los órdenes y están siendo estudiados cuidadosamente; así, la construcción de una presa y una central eléctrica en el Danubio en Altenwörch, ha alterado no sólo el aspecto de la ciudad, sino el de sus alrededores. Igualmente el proyectado complejo del canal Rhin-Danubio, que finalizará en 1980, reportará una considerable mejora al área industrial por expansión de las industrias existentes, y por la creación de otras nuevas que cerrarán las orillas del Danubio. Todo esto que, en principio, parece deseable bajo el punto de vista económico, tendrá también sus disfunciones que es preciso evitar.

Por otra parte, la construcción de una autopista entre St. Pölten y Krems, que enlazará con la autopista del Oeste, así como otra que unirá Krems con Viena, incrementarán la influencia regional y suprarregional de Krems que, como hemos visto, había declinado desde el siglo XIX. Es de prever, pues, profundos cambios, tanto en las estructuras socio-económicas de la ciudad, como en las estructuras regionales, todo lo cual

(4) Proyecto piloto estudiado por el "Committee on Monuments and sites", del Consejo de Europa durante el Seminario celebrado en Krems, en abril de 1975.

afectaría al centro histórico de Krems-Stein, cuya atracción en estos momentos ha sido considerablemente aumentada gracias a las medidas de rehabilitación de su patrimonio urbanístico y arquitectónico.

Es por todo esto por lo que la municipalidad de Krems-Stein ha comenzado a abordar el problema con estudios encaminados al control de su próximo desarrollo urbano, pensando tanto en las futuras áreas de crecimiento como en la adecuación, conservación y rehabilitación de su actual estructura urbana, con el fin de que recupere, por una parte, su papel de centro regional dando respuesta adecuada a las demandas a las que estará sometido y, por otra, mediante la conservación, restauración y revitalización de su patrimonio inmobiliario, el mantenimiento de la estructura formal de dicho centro.

Se trata, pues, de trabajos encaminados a plantear una amplia política de renovación urbana en sus aspectos estructurales y funcionales, acompañada de un ambicioso programa de conservación de su patrimonio inmobiliario y monumental (5).

Un estudio urbanístico amplio es básico para estudiar la significación de la renovación y rehabilitación urbana. Tales estudios, como son costosos, se han de limitar a los factores que se consideren como de mayor relevancia en cada caso concreto.

En las informaciones de base recogidas en Krems-Stein se tuvieron en cuenta, entre otros, los aspectos siguientes:

Población y hogares

En la década de 1961 a 1971 la población del centro histórico de Stein se redujo en un 17,75 por 100, y el número de familias sólo en un 8,71 por 100. Esta menor reducción con respecto a la población indica un aumento de familias con un solo miembro, y, por tanto, un envejecimiento en la zona. En 1951 la media de personas por familia era de 2,56 y en 1971 de 2,28. Durante el mismo período, el nivel de empleo decayó en un 20,5 por 100. Durante el mismo período de tiempo, la población de Krems (centro histórico) decreció en un 25,5 por 100, y el número de hogares en un 4 por 100. En 1971 una familia estaba compuesta por 2,25 personas. Durante este período de tiempo, el número de puestos de trabajo aumentó en un 33 por 100.

Posibilidades de reutilización inmobiliaria

Se acometió un estudio para calcular cuántas plazas de alojamiento se podrían conseguir habilitando habitaciones no usadas, desvanes o espacios vacíos existentes en las edificaciones. En Stein tal actuación hacía posible crear aproximadamente 180 viviendas adicionales, con un promedio de 60 m² de superficie útil, suponiendo aproximadamente un aumento del 26 por 100 de su actual dotación. Un amplio programa de

mejoras en la ciudad de Krems pudo crear aproximadamente 330 viviendas adicionales, lo que significa un aumento sobre las existentes del 23 por 100.

Demanda de espacios para parkings

Las necesidades de espacios para parkings basadas en un estándar de una plaza por vivienda (1 plaza = 20 m²) fueron estudiadas dentro del crecimiento total de los centros históricos de ambas ciudades. Para Stein el estudio señaló que aproximadamente se necesitaban 1.000 plazas de aparcamiento, y para Krems el número aumentó a 3.700, lo que, traducido a reserva de espacio, representa 20.000 m² y 74.000 m² respectivamente.

Soluciones propuestas para ambos centros

El centro histórico de Krems es el centro administrativo de la región, así como centro escolar, comercial y residencial. Diferentes estudios han mostrado que el número de habitantes de este centro decrece rápidamente, mientras que el número de puestos de trabajo en esta zona aumenta. Las metas de los presentes planes son conseguir el desarrollo del área por una mezcla de usos con predominio de las funciones comercial y residencial.

En la actualidad la población del centro histórico de la ciudad de Krems es 3.250 personas, y se incrementará, según las previsiones del Plan, a 5.300, llegándose a una densidad residencial de 200 habitantes/Ha. aproximadamente. Es ésta la única manera de conseguir mantener la presencia de la población fuera de las horas de oficina, fenómeno que, de cara al futuro, se acentuará por las progresivas reducciones de las jornadas de trabajo. Otra ayuda en este sentido puede ser la creación de comercios en el centro de la ciudad, lo que atraerá a compradores de la región limítrofe y favorecerá la actividad de esa área.

Los antedichos problemas del centro administrativo y comercial hacen necesario un tratamiento completo del problema del tráfico. La clásica solución de circunvalación se desestimó por la localización de la ciudad en la vertiente sur del "WACHTBERG", lo que hacía muy difícil su desarrollo.

Los esquemas de tráfico previstos se concentran en los siguientes objetivos:

— Abrir y facilitar el tráfico en el centro histórico en la medida en que esto sea absolutamente necesario.

— Creación de aparcamientos.

— Creación de áreas peatonales.

Con objeto de no interferir el paisaje urbano que da a la ciudad un particular ambiente y la hace atractiva para los turistas, estas medidas deben lograr los objetivos propuestos, pero se realizarán teniendo en cuenta al máximo el evitar el deterioro de éste.

El Plan prevé para la mayor parte de la "Landstrasse" su transformación en una zona peatonal. Esta zona no estará limitada a la calle, sino que

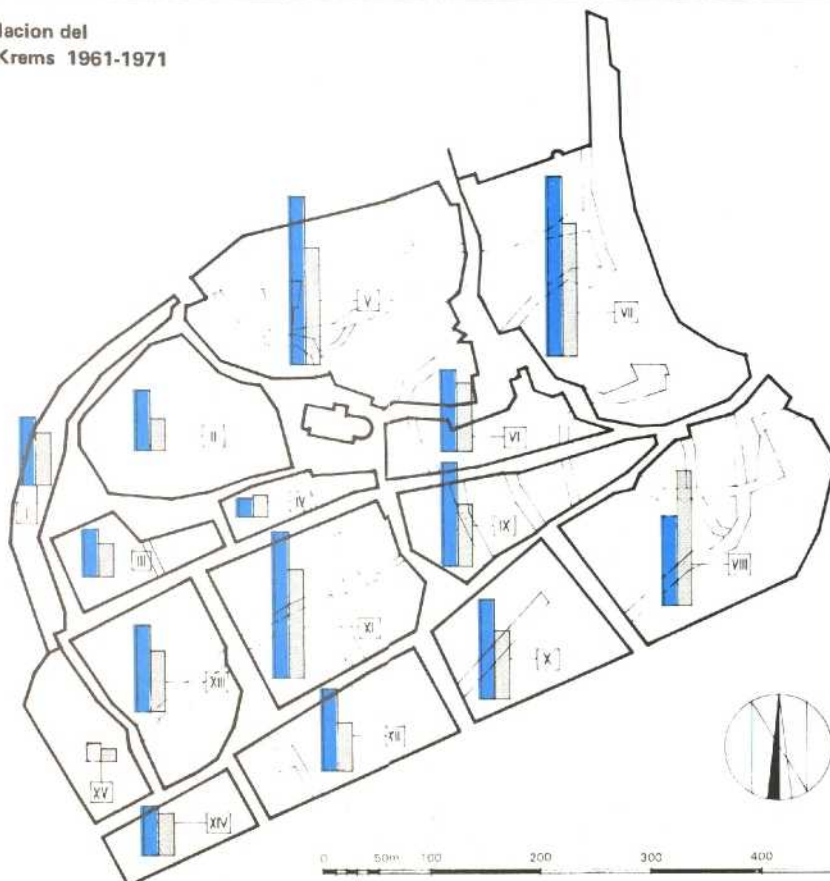
(5) Albert Gattermann: Planning of the urban renewal of Krems. Methods and measures.



Austria

Evolucion de la poblacion del centro historico de Krems 1961-1971

Area	1961	1971
I	219	120
II	194	105
III	159	103
IV	64	68
V	536	371
VI	265	232
VII	577	424
VIII	286	437
IX	332	202
X	328	218
XI	468	347
XII	263	158
XIII	270	191
XIV	157	138
XV	55	39
	4173	3197



Futuro espacio destinado a aparcamiento en el centro historico de Krems.



Area	N.º	m²
I	80	1600
II	48	920
III	41	820
IV	34	680
V	185	3700
VI	106	2120
VII	217	4340
VIII	239	4780
IX	122	2440
X	159	3180
XI	216	4320
XII	99	1980
XIII	104	2080
XIV	81	1620
XV	15	300

incluirla los patios y callejones adyacentes. Se ha convocado un concurso entre arquitectos para la remodelación de este área.

Esta zona, de aproximadamente 500 metros de longitud, divide por su mitad las áreas norte y sur de la ciudad. Los accesos a la parte sur son relativamente simples. La solución del tráfico en el área norte, área con importantes diferencias de altura, está llena de dificultades. Mientras en la parte sur hay acceso a lo largo de toda la longitud de la Ringstrasse, la topografía de la parte norte de la ciudad sólo permite puntos de acceso desde el este o del oeste. Se ha tomado una decisión a favor del oeste. La solución demanda ensanchamientos varios que comprometen en alguna medida el paisaje urbano, pero hay que considerar que se trata de una solución cuyo fin es el de revitalizar el centro.

De cara a conseguir dotación de aparcamiento, la mayor parte del centro histórico ha sido declarada zona azul, permitiéndose aparcar durante cortos períodos de tiempo.

Todos los que necesitan aparcamiento para largos períodos de tiempo, como son, por ejemplo, los empleados de esa área, necesitan garages y aparcamientos subterráneos fuera del centro histórico. La fecha de ejecución de éstos está, no obstante, pendiente de la viabilidad de su financiación. Se ha propuesto que las licencias de construcción en el centro histórico obliguen a una reserva de espacio para aparcamiento, pudiendo ser sustituida esta obligación con un pago al Ayuntamiento. El dinero obtenido de esta forma podrá formar un fondo destinado a la creación de aparcamientos públicos y garages.

Tan pronto como el espacio de aparcamiento necesario esté disponible en forma de garages y aparcamientos, las plazas y calles de interés podrán ser liberadas de aparcamientos.

Esto se aplicará principalmente en Hober Markt, Könermarkt y Dominikaner Platz. Parte de la Pfarrplatz continuará como área de aparcamiento, y en dicha plaza será mantenido el mercado, ya que es de gran importancia para la vida del barrio antiguo. Hay la intención de extender este mercado detrás de la Landstrasse y hacia el área de mercado diario. Las razones arriba mencionadas hacen que el mercado sea mantenido en el centro histórico a pesar de las dificultades que para el tráfico y el abastecimiento significa.

Las áreas de negocios adyacentes a los recintos peatonales serán desarrolladas más tarde. Se ha hecho todo lo posible para evitar se creen "zonas muertas", sin comercio. Se ha potenciado la calle comercial que, unida a las zonas destinadas a negocio, son a su vez importantes espacios de encuentro, siendo por esto por lo que restaurantes, pensiones y cafés deben restablecerse de nuevo allí como dotación complementaria.

Las plantas superiores en las áreas de negocios, así como en sus adyacentes, deberán usarse principalmente con fines residenciales, tomándose medidas para aumentar la población residencial de estas áreas, cuyo éxodo de población hacia

la periferia es causado por un inadecuado nivel de confort en las viviendas, y que amenaza dejar amplias áreas centrales semidesiertas. La solución es, por lo tanto, promover viviendas con el adecuado nivel de prestaciones en el centro, mediante restauración o construcción de nueva planta.

Un ejemplo de tales medidas ha sido la restauración del Old Almoner Hospital, situado en el centro de Krems que, encontrándose en muy mal estado de conservación, después de una inteligente restauración, se situaron en las dependencias existentes en torno al patio principal tiendas, oficinas, así como nuevas residencias. Esta política de espacios abiertos y patios interiores públicos va a ser continuada en el futuro en otros lugares.

La financiación para la realización de tales proyectos es todavía difícil, a pesar de la existencia de varias leyes de financiación, porque ciertas regulaciones dentro de éstas acerca de los costes de edificación, tamaños de los pisos, etc., son una seria razón que dificulta a veces tales trabajos.

El centro de Stein tiene como problema el unir, a la disminución del número de sus habitantes, el de los puestos de trabajo. Estos descensos continúan en aumento a causa de la baja calidad de los alojamientos y la progresiva reducción de las facilidades de abastecimiento, entre otras.

Como una dificultad más a añadir ha sido el proyecto de trazado para la carretera federal del Danubio, que separará el centro de Stein del curso del río, y que además, por no estar previstos accesos y salidas fáciles, no favorecerá demasiado a la ciudad.

Hubiera sido el deseo de los habitantes y autoridades locales que esta carrera pasara al norte de la ciudad a través de un túnel, o bien, como idea de más fácil ejecución, haber construido una desviación cruzando el banco meridional del Danubio, que hubiera alejado suficientemente del núcleo esta vía de gran tráfico, prestando a éste el servicio necesario con un adecuado estudio de entradas y salidas.

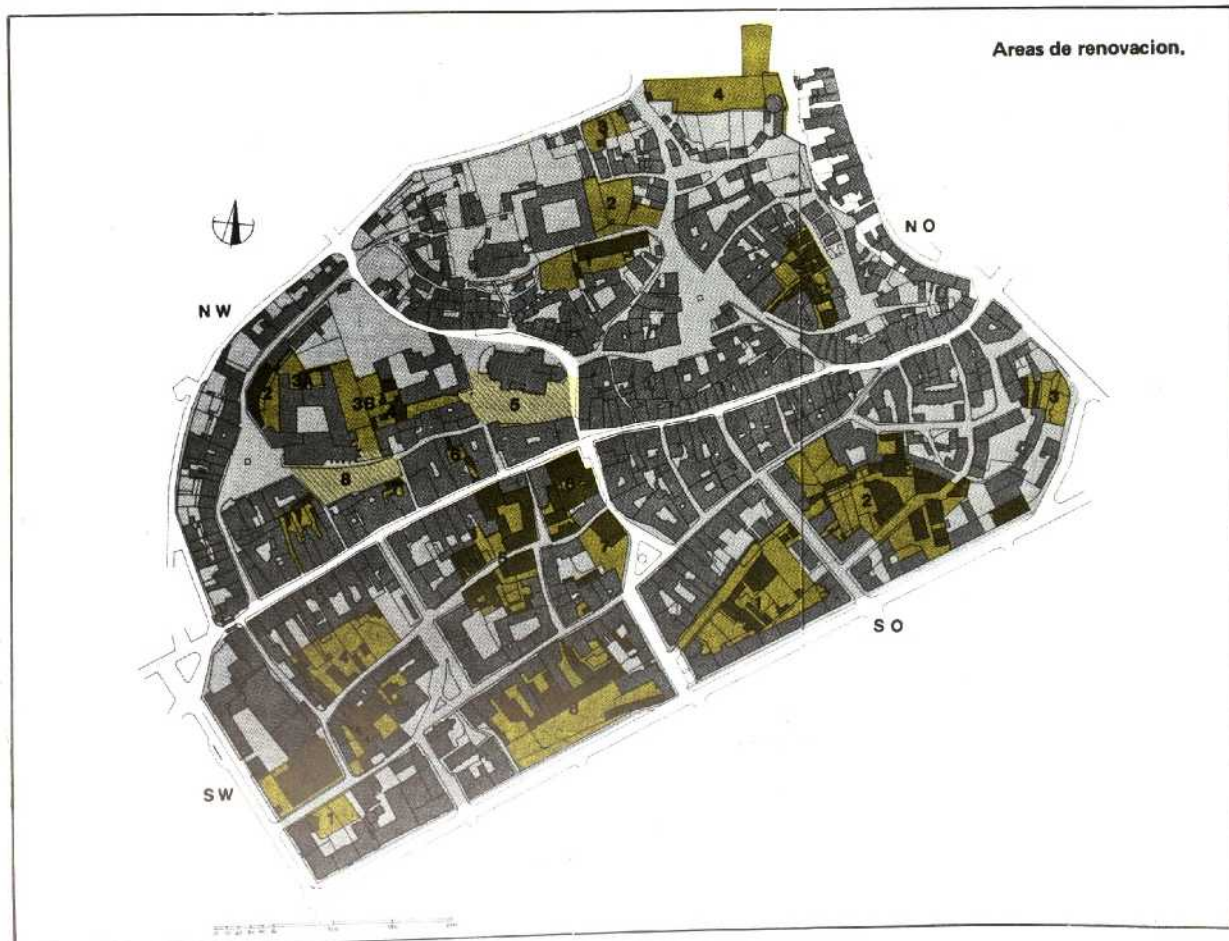
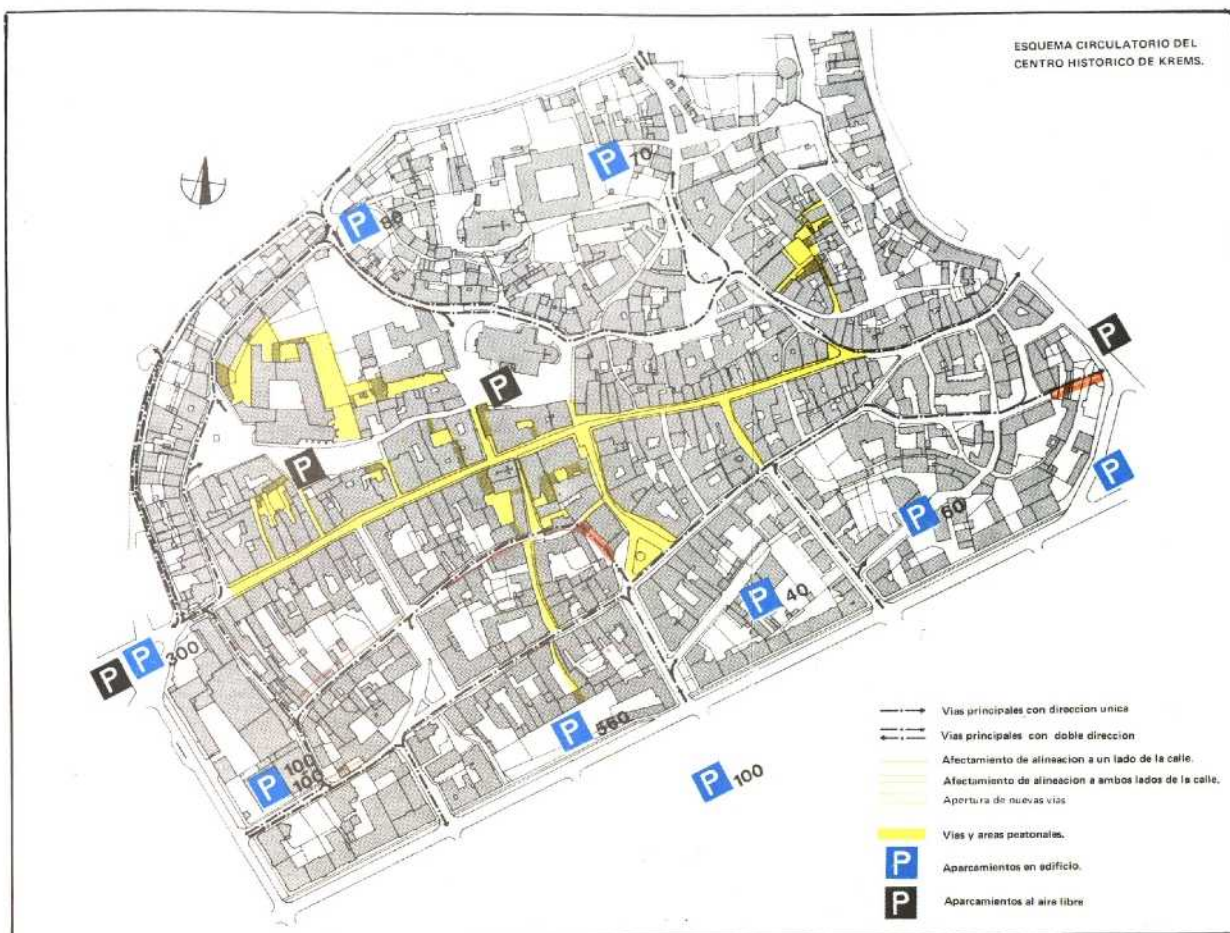
Debido a su envidiable situación geográfica y a sus edificios históricos, el centro urbano de Stein tiene grandes posibilidades para su desarrollo turístico, utilizando éste como fórmula para resolver en parte los problemas que tiene planteados. En este sentido, se han elaborado unas muy detalladas ordenanzas de edificación, con el fin de mantener su perfil urbano y su entorno controlando la apariencia externa de las edificaciones.

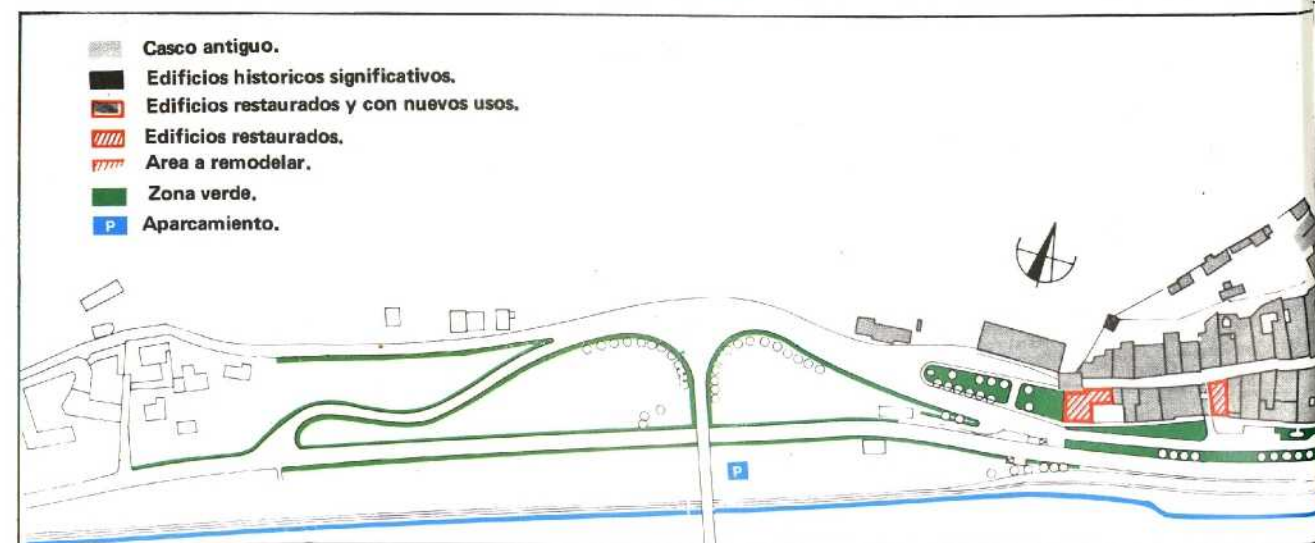
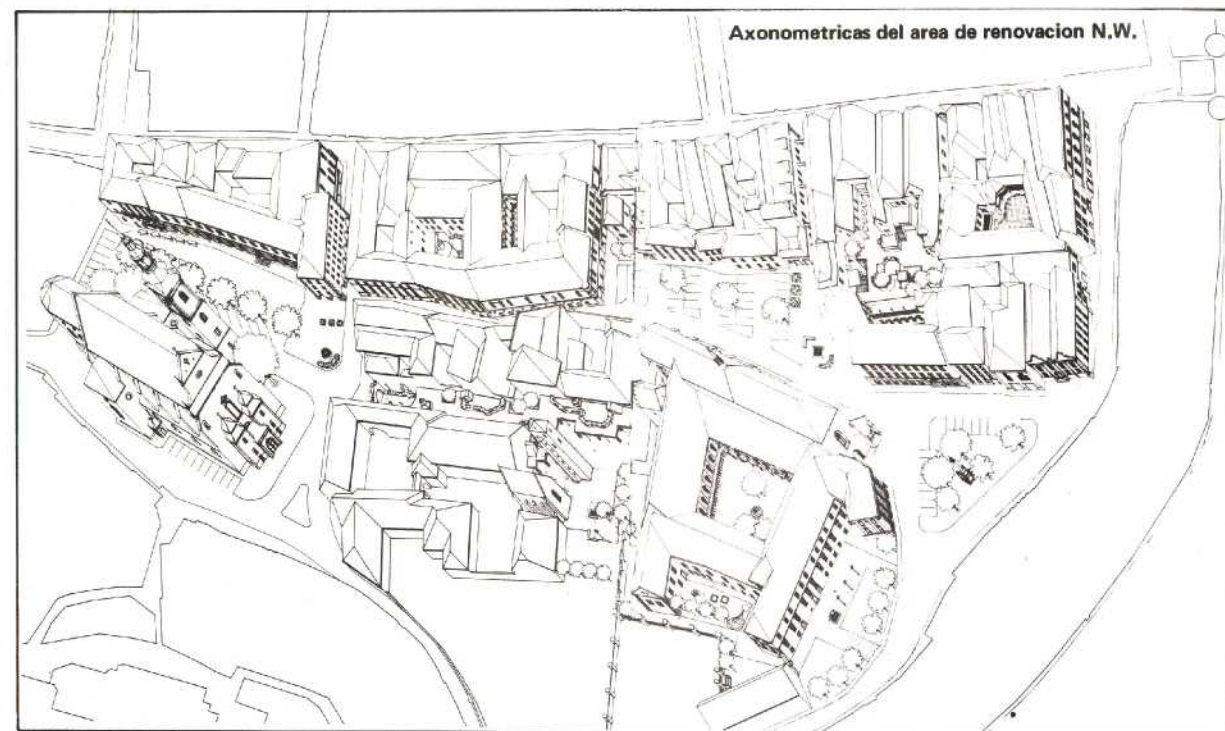
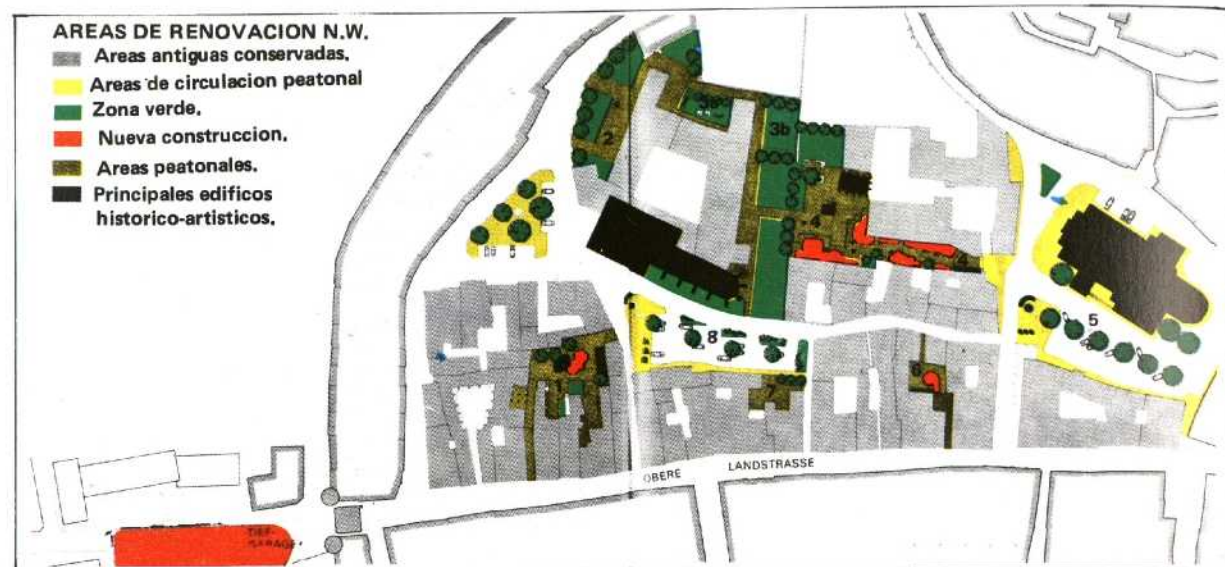
A la casi total existencia de plazas hoteleras, restaurantes, etc., necesarios para un previsible desarrollo turístico, hay que unir la del resto de servicios que este tipo de política requiere y que, situándose equilibradamente en el centro, serán pieza clave para su revitalización.

Como complemento de esta política turística se ha creado un centro de actividades de artesanía que creará nuevos puestos de trabajo y cuya producción tendrá fácilmente salida, especialmente



Austria





te durante los meses de mayor afluencia de visitantes.

A su vez se está acondicionando un antiguo Monasterio para que sea usado como una colonia permanente de artistas, a los que ofrecerá alojamiento, talleres, salas de exposición, etc.

En lo referente a la vivienda se ha pretendido una mejora global de la misma con objeto, entre otros, de conseguir un aumento en el centro y en un futuro próximo de más de 1.200 habitantes.

Como primera medida, se planteó para este fin la construcción de un hogar destinado a proveer alojamiento durante los trabajos en las edificaciones afectadas. Sólo cuando ha comenzado a estar disponible ha podido comenzar la sistemática renovación en varios y complejos edificios. Inicialmente los trabajos han sido dirigidos a viviendas de propiedad municipal. Tales restauraciones muestran lo que se puede hacer a los propietarios de otras casas susceptibles de trabajos de mejora y conservación.

Por medio de tal acción se espera aumentar el número de viviendas de 700 a 880. Si se encuentran los medios financieros, este trabajo podría estar concluido en 14 o 20 años. Su valor ascenderá aproximadamente a 250 millones de chequines (unos 700 millones de pesetas), que podrán invertirse al ritmo de 12-18 millones por año.

4. Conservación monumental y mejora de la dotación inmobiliaria

Consciente de la necesidad de preservar la sustancia arquitectónica que se encuentra deteriorada y teniendo en cuenta la situación económica y social de la mayor parte de los propietarios e inquilinos de las casas, la municipalidad de Krems ha comenzado a habilitar medios de ayuda económica, financiera y técnica encaminados a resolver el problema.

Conviene recordar que durante los últimos años el desarrollo residencial subvencionado con fondos públicos se redujo, única y exclusivamente a la construcción en áreas nuevas, siendo

justa y acertada la política de destinar en el futuro parte de estos fondos a los barrios históricos de la ciudad; a estos efectos señalaremos:

1. Las subvenciones a la nueva construcción en Austria llegan en algunos casos al 50 por 100 de los costes de construcción.
2. Al hombre le es imposible producir suelo ilimitadamente y, por lo tanto, deberíamos economizar este suelo, no abandonando ni permitiendo la declinación de los centros urbanos históricos.
3. La nueva construcción en áreas periféricas es en parte responsable del abandono de los centros históricos.

Asistencia social y financiera

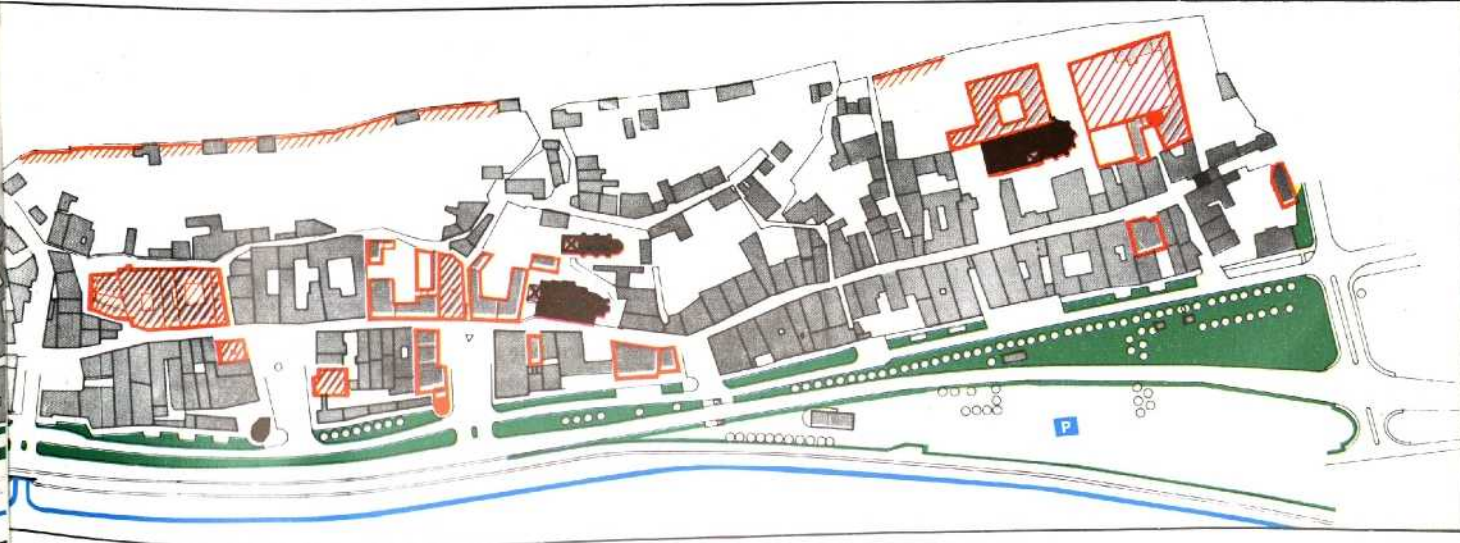
El Consejo Municipal de Krems ha tomado tres decisiones importantes concernientes a la mejora y conservación.

a) Desde 1959, la ciudad otorgó a los propietarios privados créditos exentos de interés para la restauración de casas antiguas. Los préstamos se elevan a un máximo del 50 por 100 de los gastos y son reembolsables en diez años.

Por otra parte, el servicio municipal de la construcción y de la administración cultural asesoran en cuanto a la forma y amplitud de la restauración. Para obtener un préstamo un propietario debe presentar una solicitud, un avance estimativo del presupuesto elaborado por una empresa de construcción, así como por los que intervengan en trabajos especializados y que posteriormente deberá ser aprobado por el Servicio de Construcción Municipal, mientras que la Administración Cultural debe dar su consentimiento fundado en criterios urbanísticos y de conservación.

Una vez finalizados los trabajos, las facturas son comparadas a los trabajos emprendidos, se calculan los gastos de la construcción y se determina el montante del préstamo, ya que toda subvención acordada por el Gobierno o por la Autoridad Federal para la conservación de monumentos es deducida de la suma total.

El préstamo es cubierto por la emisión de un pagaré y es inscrito en el registro. Su reembolso





Austria

se hace semestralmente y estas sumas sirven para conceder nuevos préstamos a nuevos solicitantes.

Gracias a este sistema de préstamos titulado "Medidas de mejora a la ciudad de Krems", ha sido posible emprender entre 1959 y principios de 1975 la restauración y reanimación de 158 edificios, devolviendo a su estado inicial a varios monumentos.

b) El 31 de marzo de 1960 el Consejo Municipal de Krems ha decidido favorecer el alquiler de viviendas a inquilinos con bajos recursos económicos en las nuevas construcciones, así como en los edificios renovados que sean propiedad de la ciudad o de la "Sociedad de alojamientos sociales con fines no lucrativos" (GEDESAG), financiada en parte por la ciudad.

Después de la restauración y de la renovación de edificios de gran valor arquitectónico, se ha podido constatar que los costes son frecuentemente elevados a causa, por ejemplo, de la necesidad de reforzamiento de la estructura en las construcciones antiguas, de trabajos muy especializados, etc. Como este tipo de gastos no pueden ser asumidos por los ciudadanos de bajos niveles de renta, y con el fin de poder conservar la composición social de la zona, la Administración Municipal ha tomado a su cargo una parte de los gastos de alquiler de estas viviendas, acordando subvenciones más o menos importantes según los ingresos de los ocupantes. Cuando estos ingresos aumentan, la ayuda de la ciudad disminuye, y al cabo de varios años el inquilino es considerado en situación de pagar la totalidad del alquiler.

En 1974, 23 familias que alquilaban un alojamiento en construcciones restauradas han recibido las citadas subvenciones. Conviene de todas formas reseñar que un número importante de propietarios privados han mejorado sus casas y locales comerciales sin beneficiarse de los fondos públicos.

Se ha constatado durante la ejecución de diversos proyectos de restauración una serie de gastos:

- Gastos de alojamiento de las personas privadas de su hogar durante la restauración.

- Gastos de indemnización por pérdida del alquiler.

- Los gastos ligados a la preparación y ejecución de restauraciones.

Estas consideraciones han nincitado al Consejo Municipal de Krems a acordar subvenciones para la restauración y mejora de viviendas antiguas, ya sea participando en gastos hasta un máximo del 40 por 100, durante un período mínimo de diez años, ya sea otorgando un préstamo de hasta 25.000 chelines (unas 70.000 pesetas) por una duración de diez años, contribución que está destinada a asegurar la puesta en marcha de los programas de mejoras y a prevenir los retrasos, que generalmente producen aumento del costo de los proyectos.

Organización de la conservación y mejora de las casas antiguas

Un "Comité de expertos" compuesto en su mayoría por arquitectos dan su opinión sobre los proyectos que pretendan remodelar o cambiar la fachada o modificar el conjunto del inmueble cuando aquellos puedan influir en el aspecto de la ciudad.

La Asociación para la promoción de la renovación de Krems, fundada en 1965 y presidida por el alcalde, apoya a la municipalidad en la renovación de los barrios históricos de Krems y Stein; su apoyo puede ser tanto moral como financiero.

Estos últimos años la Asociación ha emprendido importantes trabajos en vista a un plan de renovación de Krems y Stein, y se ha establecido un fichero en el que se señala una descripción de cada casa según ciertos criterios con vistas a su conservación y reutilización.

La encargada de la ejecución práctica de los programas de revitalización es, como hemos dicho, la "GEDESAG", "Sociedad de alojamientos sociales con fines no lucrativos", en la cual la ciudad posee un 66 por 100 del capital. Esta sociedad ha actuado de pionera con la restauración de los inmuebles núm. 66 y 68 de la Steiner Landstrasse, así como con el complejo del antiguo Hospital Civil, que representa el proyecto más extenso de los emprendidos hasta el momento.

Monumentos y unidades de vivienda restaurados

Se pueden citar varios ejemplos para mostrar los efectos de las medidas tomadas por la ciudad de Krems. La siguiente lista de unidades residenciales de los siglos XVII y XVIII se refieren a este aspecto.

Antes de su restauración, el núm. 72 de la Steiner Landstrasse estaba en estado de ruina total y sólo estaba habitado por tres personas. Después de su restauración y mejora en 1959, esta casa está habitada por 59 personas.

Las dos casas situadas en los números 66 y 68 de Steiner Landstrasse han sido restauradas con la ayuda de las más avanzadas técnicas de construcción. Seis personas habitaban en el núm. 66 antes de su restauración en 1971, siendo ahora veinte el número de personas que la habitan, alojadas en 8 viviendas. El 68 de Steiner Landstrasse albergaba antes de su restauración 5 apartamentos en los que vivían 11 personas; actualmente 22 personas utilizan los 8 apartamentos resultantes dotados por otra parte de los estándares adecuados.

La tasa de ocupación de estas dos unidades ha aumentado en un 147 por 100, mientras que al mismo tiempo la superficie de ocupación se ha reducido de 1.140 m² a 832 m².

Otros ejemplos muestran que la "renovación arquitectónica" puede ser mucho menos cara que una construcción nueva. El enorme conjunto de

construcciones sita en el núm. 3 de Althangasse, construido entre 1689-1693 por los jesuitas, era utilizado desde 1871 como escuela femenina primaria y secundaria. De 1967 a 1972 los meses de verano se han dedicado a "reparación y equipamiento" de 19 aulas, salas auxiliares, instalación de calefacción central, sustitución de puertas y ventanas, reconstrucción del techo, restauración de las arcadas barrocas y del claustro interior; éste último ha sido pavimentado, permitiéndose utilizarlo como terreno de deportes. El coste total de la operación ha sido de 4.1 millones de chelines (aproximadamente 15 millones de pesetas). El coste de la construcción de una escuela contando con el mismo número de clases hubiera sido mayor.

Una casa de Steiner Landstrasse ha sido restaurada en 1972 por particulares. El interior ha sido despojado de aditamentos inapropiados y el inmueble con algunas dependencias abovedadas ha sido amueblado. Estos trabajos, realizados en un año, han acondicionado una superficie de suelo de 508 m² comprendiendo los espacios destinados a garage, escalera y a instalaciones de calefacción. La casa tiene un volumen de utilización de 2.850 m³, y el coste de restauración y acondicionamiento ha sido 50,5 por 100 inferior al de una construcción nueva (6).

Por otra parte, conviene mencionar otro elemento del costo en las construcciones nuevas y que es habitualmente olvidado: los gastos de infraestructura (gas, electricidad, agua, basura, pavimentaciones, etc.) generalmente elevados, así como los gastos ulteriores ocasionados por los trayectos más largos para desplazarse al trabajo, etc.

La restauración y revitalización del antiguo Monasterio de los Dominicos constituye uno de los mejores ejemplos. Se ha creado un "Centro Cultural" en el interior de este vasto conjunto de edificios que datan de los siglos XII y XIII. En él se alojan actualmente las colecciones del Museo de Historia y del Museo de Viticultura y sirve de marco para la organización de conferencias, recepciones, congresos y conciertos. Monumento importante en la historia del arte, había sido utilizado después de la secularización como fábrica, almacén de trigo, cuartel de bomberos, teatro, cine, así como de alojamiento y talleres.

Su restauración, que ha durado de 1969 a 1971, no ha sido cara: 7,1 millones de chelines. Unos 18 millones de pesetas.

Krems tiene, pues, una concepción pragmática de la conservación y de la revitalización de monumentos, y la experiencia práctica adquirida en los primeros trabajos ha servido para aportar medidas sociales y financieras que están facilitando la ejecución de nuevos proyectos. Estos trabajos, realizados al mismo tiempo que estudios teóricos, están permitiendo una aceptable renovación en sus barrios históricos.

(6) Harry Kühnel: Restauration et assainissement de la ville historique de Krems, 1959-1975.



GEOPRINSA

PROYECTOS E INFORMES GEOLOGICOS
Y GEOTECNICOS, S. A.

Cristóbal Bordiú, 35
Teléfono 253 78 15 - Madrid-3

☐ ORDENACION DEL TERRITORIO Y PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

- Estudios sobre viabilidad de infraestructuras físicas.
- Prospección del territorio. Estudios básicos sobre el medio.
- Delimitación de unidades homogéneas: «Unidades ambientales», «Áreas de diagnóstico» y «Áreas críticas».
- Estudio de las disfunciones.
- Asignación de niveles de uso o protección recomendables.
- Mapas de Áreas de diagnóstico y capacidades de acogida.

☐ GEOTECNIA

- Estudios previos y definitivos de terrenos para cimentaciones.
- Sondeos y penetraciones dinámicas.
- Cálculo de fundaciones y muros de contención.
- Estudios de canteras.

☐ HIDROGEOLOGIA

- Prospección y captación de aguas subterráneas.
- Análisis de calidad química y bacteriológico de las aguas.

☐ GEOFISICA

☐ INFORMATICA

- Análisis y Programación.
- Cartografía automática y salidas gráficas por ordenador.
- Informática de Gestión. Banco de datos.

☐ ASESORIA TECNICA

- Representación de la propiedad.
- Estudio y valoración de terrenos.
- Selección de ofertas.
- Control durante la ejecución de obra.
- Cálculo de estructuras de edificación.



PROCESO DE SUBURBIALIZACION DE LA COMARCA DE BARCELONA

Aspectos políticos, económicos y culturales (*)

Por Luis Carreño Piera

1. Introducción

El fenómeno del proceso de suburbialización del área de Barcelona reviste unas características singulares y propias, siendo su incidencia decisiva en la estructura social y cultural catalanas. A este respecto hay que señalar, y a esto nos referiremos con mayor detalle más adelante, que Barcelona no cumple tan sólo las funciones de metrópolis urbana, sino que juega el papel de capitalidad cultural de Cataluña y de "Els Països Catalans" (1), territorios a los que se ha extendido la lengua catalana con sus variedades dialectales, lengua románica formada a últimos del siglo XII y principios del siglo XIII. El peso de los "Països Catalans", que carecen de reconocimiento jurídico-administrativo dentro del Estado español, se situaba en torno al 30 por 100 del producto in-

dustrial neto del conjunto español con base a los datos del Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento de 1962. En la presente comunicación nos limitaremos a analizar las interdependencias más inmediatas que se establecen entre Barcelona y Cataluña, entre la ciudad y su "hinterland" más característico, que por su estructura relacional constituyen una genuina región económica, quedando, por tanto, en un segundo plano "Els Països Catalans", cuyo germen se encuentra en el siglo XIII y la mayor parte del siglo XIV, cuando Cataluña constituye un "Estado nacional" excepcionalmente precoz. En una primera parte estudiaremos el fenómeno de la suburbialización desde la perspectiva demográfica, la cual nos permitirá situarlo dentro de su contexto espacial y temporal. Seguidamente acometeremos la descripción en términos cualitativos, ya que la base cuantitativa actualmente disponible no hace posible un análisis empírico del fenómeno, de las características más impor-

(*) Versión castellana de la comunicación presentada en la Conferencia de la International Association for Regional and Urban Statistics (International Statistical Institute), celebrada en Hamburgo del 1 al 3 de junio de 1976. Título original: "The political, economic and cultural conditions of the suburbanization process in the Barcelona region".

(1) Territorio que se extiende desde los Pirineos a Alicante y que comprende las Islas Baleares con unos 8,5 millones de habitantes (el enclave sardo de L'Alguer y el Rousillon francés pertenecen también al área cultural catalana).

tantes del "modelo de estructura urbana" que enmarca y condiciona este proceso de suburbanización, para dar paso a una descripción de la cultura material, es decir, de la morfología urbana en que se traduce este proceso. Por último, hacemos una breve referencia a las respuestas "racionalizadoras" que intentan vehicular el proceso de suburbanización a través de los instrumentos de los planes de urbanismo. Si bien nos centramos en la etapa posterior a la guerra civil española (1936-1939), en ocasiones haremos referencia a la anteguerra para ilustrar algunos aspectos significativos en los que el contexto institucional ejerce un rol relevante (2).

2. Las coordenadas demográficas

La dinámica de crecimiento de la Comarca de Barcelona, se debe situar, de inicio, en su contexto regional. Cataluña fue la primera región española en que se produjo la revolución industrial, principalmente a través de la industria manufacturera textil asentada en las cuencas fluviales del área de Barcelona. Este despegue prematuro y pionero en España, a lo largo del siglo XIX, generaría las primeras fuerzas sociales modernas propias de la sociedad industrial: la burguesía y el proletariado. Como ha señalado Jordi Nadal (3), a pesar del estancamiento demográfico que se registra a fines del siglo XIX, principios del XX, el índice de natalidad catalana era de 27,8 por 1.000 en 1896-1905 mientras el español se mantenía al 35,6 por 1.000, el porcentaje de la población catalana (4) respecto al conjunto de la población española tiende a aumentar: de un 8,1 por 100 en 1800 pasa a un 11,8 por 100 en 1930 y a un 15,1 por 100 en 1970. La conservación e incremento del peso específico de la población catalana dentro del conjunto español se debe fundamentalmente al "sistema de vasos comunicantes que empieza a verter sobre la Cataluña deficitaria una parte del excedente demográfico peninsular".

Los contingentes inmigratorios proceden en su mayor parte del Sur de España (Andalucía, Extremadura y Murcia). García Barbancho señala en un artículo reciente (5) que en el censo de 1930 hay 517.000 personas procedentes del Sur residentes en otras áreas españolas (en especial Madrid, Barcelona y Valencia). En el censo de

1970 se registran 3.134.600 emigrantes del Sur que residen en primer lugar en Cataluña (1.217.600), luego en la Región Central (989.500), Valencia (510.800) y la Región Vasconavarra (175.800). Estos datos son suficientemente expresivos para poner de relieve la existencia de un desarrollo regional desequilibrado de la economía española (6). El sistema de vasos comunicantes no sólo favorece el crecimiento demográfico catalán con un saldo migratorio positivo y persistente, sino que también contribuye a cambiar de signo la tendencia de la natalidad catalana (7). En la provincia de Barcelona, que absorbe más del 90 por 100 de la inmigración, la tasa de natalidad en 1961 era de 18,12 por debajo de la tasa media española (21,10 por 1.000). En 1972, el signo se invierte, siendo la tasa de natalidad de la provincia de Barcelona (20,58 por 1.000) superior a la española (19,36 por 1.000). Como señala Alcaide Inchausti, ese cambio de tendencia sólo se explica por la presencia de una inmigración "preferentemente de población joven, en edad de reproducción, que ha influido notablemente en el aumento de la tasa de natalidad".

La significación y relevancia de esos procesos en la demografía catalana se pone de manifiesto en las tasas de crecimiento intercensales de 1940-1970 (véase tabla 2). Mientras la tasa de crecimiento española pasa de 8,1 (1941-1950) a 11,1 (1961-1970), la tasa de crecimiento de Cataluña casi se triplica en dos decenios, pasando de 2,1 (1941-1950) a 30,5 en el último decenio (1961-1970).

Definido el marco regional y las interdependencias entre el crecimiento demográfico catalán y el conjunto de la población del Estado español, debemos examinar más de cerca este fenómeno, teniendo como telón de fondo el ámbito de Cataluña y España. Centraremos nuestra atención en el comportamiento demográfico que se registra en las tres últimas décadas en el municipio de Barcelona (9.900 hectáreas) y en la Comarca de Barcelona (47.752 hectáreas) y en el proceso de crecimiento urbano de la corona de Barcelona, que constituye uno de los exponentes más significativos del proceso de suburbanización.

Mientras el crecimiento español medio decenal en el período 1940-1970 es de un 10,3 por 100, el de Cataluña es 2,5 veces superior (25,6 por 100) (véanse tablas 1 y 2).

En la Comarca de Barcelona, en estas tres décadas, el crecimiento decenal medio es de 36,6 por 100 y el de la Comarca excluido el municipio de Barcelona (37.852 has. correspondientes en su mayor parte a la corona suburbial de Barcelona) del 118 por 100.

En esta última sub-área se pasa de 217.518 habitantes en 1940 a 986.762 en 1970. Por otra parte, si se observa la evolución de las tasas de crecimiento intercensales en el período (tabla 2),

(2) A este respecto hay que denotar que de 1932 a 1936, durante la época de la II República, Cataluña se regía por un Estatuto de Autonomía, existiendo, en consecuencia, instituciones genuinamente catalanas. A partir de 1939 fueron suprimidas todas las instituciones catalanas y el Estado español se organizó en forma centralizada, restableciendo en toda su puridad el modelo francés napoleónico, con las connotaciones corporativistas y fascistas de la época.

(3) NADAL, Jordi: *Cataluña, 1961. La Población*. "Información Comercial Española", 1963, febrero, 85-91 pp.

(4) Siempre que nos referimos a población catalana nos ceñimos al ámbito de Cataluña "strictu sensu". Los "Países Catalans" comprenden población catalana, valenciana y balear, además de la de los enclaves franceses y sardo, del Rousillon y L'Alguer.

(5) BARBANCHO, Alfonso G.: *Bienestar y renta per capita*. "Triunfo", 1976, núm. 686.

(6) En estas cifras no se incluyen los centenares de miles de habitantes del Sur emigrados a Europa y a Ultramar.

(7) ALCAIDE INCHAUSTI, Julio: *Algunas puntualizaciones sobre el desarrollo socioeconómico catalán*. "La economía de Cataluña hoy". Banco de Bilbao, 1974. 101-155 pp.

**Barcelona****TABLA 1. Evolución de la población total.**

	Barcelona (a)	Comarca sin Barcelona (b)	Comarca de Barcelona (a + b)	Catalunya	España
1940	1.081.175	217.518	1.298.693	2.890.974	25.877.971
1950	1.280.179	265.119	1.545.298	3.240.313	27.976.755
1960	1.557.863	449.085	2.006.948	3.925.779	30.430.698
1970	1.745.142	986.742	2.731.884	5.122.567	33.823.918

FUENTE: I. N. E., Censo de la Población de España, Decenal.

TABLA 2. Crecimiento demográfico.

	Barcelona (a)	Comarca sin Barcelona (b)	Comarca de Barcelona (a + b)	Catalunya	España
A. Crecimiento ab- soluta					
1941 - 1950	199.004	47.601	246.605	349.339	2.098.784
1951 - 1960	277.684	183.966	461.650	685.466	2.453.943
1961 - 1970	187.279	537.657	724.936	1.196.788	3.393.220
B. Tasas de creci- miento (%)					
1941 - 1950	18,4	21,9	19,0	12,1	8,1
1951 - 1960	21,7	69,4	29,9	21,1	8,8
1961 - 1970	12,0	119,7	36,1	30,5	11,1

FUENTE: Elaboración a partir de la Tabla 1.

aparece con toda claridad la tendencia vertiginosamente ascendente de la corona suburbial (Comarca, excluida Barcelona) con unas tasas del 21,9 por 100 en 1941-50, 69,4 (1951-1960) y 119,7 (1961-1970). En números absolutos el crecimiento intercensal de 1961-70 en esta sub-área (537.657 hab.) era once veces superior al de 1941-1950 (47.601 habitantes). El proceso de concentración de la población catalana en la Comarca de Barcelona se patentiza a través de su coeficiente de participación porcentual (tabla 3): la polarización de la población se incrementa, representando en 1940 la población de la Comarca el 45 por 100 de la de Cataluña y en 1950, 60 y 70 el 48 por 100, el 51 por 100 y el 53 por 100, res-

pectivamente. En forma paralela al despegue de la corona suburbial, la población de Barcelona va perdiendo peso específico respecto al conjunto de la región catalana. El punto de inflexión se produce en la década de 1961-1970, en que el coeficiente de participación demográfica de Barcelona respecto a Cataluña pasa de un 40 a un 34 por 100.

En la tabla 4 se observa cómo el componente migratorio es decisivo en estas tres décadas del período 1940-1970. Sólo en el municipio de Barcelona, cuando en la última década (1961-1970) se ha producido el proceso de saturación de la periferia urbana barcelonesa dentro del término municipal, el componente vegetativo del creci-

TABLA 3. Coeficientes de participación demográfica (en porcentajes).

	Barcelona Catalunya (a)	Comarca sin Barcelona Catalunya (b)	Comarca de Barcelona Catalunya (a + b)
1940	37	8	45
1950	39	9	48
1960	40	11	51
1970	34	19	53

FUENTE: Elaboración a partir de la Tabla 1.



Barcelona

TABLA 4. Crecimiento vegetativo y crecimiento migratorio (*).

	Crecimiento Vegetativo	Crecimiento Migratorio	Crecimiento total	Componentes del crecimiento (%)	
	(a)	(b)	(c)	a/c	b/c
A. Barcelona (municipio)					
1941 - 1950	42.175	156.829	199.004	21	79
1951 - 1960	91.345	186.339	277.684	33	67
1961 - 1970	153.348	33.931	187.279	82	18
B. Comarca sin Barcelona (**)					
1941 - 1950	4.344	43.257	47.601	9	91
1951 - 1960	23.569	160.397	183.966	13	87
1961 - 1970	101.944	435.713	537.657	19	81

Notas: (*) Calculado por el método de los saldos: población final del período - población inicial - crecimiento vegetativo = saldo migratorio.

(**) El crecimiento vegetativo de la Comarca se ha estimado en función de las tasas correspondientes a la provincia de Barcelona sin la capital.

FUENTE: I. N. E., Anuario Estadístico de España, Anual.

Ayuntamiento de Barcelona, Boletín del Departamento de Programación.

TABLA 5. Naturaleza de la población, 1970 (en porcentajes).

	Barcelona	Comarca sin Barcelona	Comarca de Barcelona	Catalunya
Nacidos en Catalunya ...	60	45	55	62
Nacidos en el resto de España y extranjero ...	40	55	45	38

FUENTE: C. I. D. C., Banco de Datos Municipales, Explotación de los Censos de población de 1970.

miento supera el migratorio, 82 por 100 frente al 18 por 100. En la Comarca, excluida Barcelona, el peso específico del componente migratorio no ofrece lugar a dudas (91, 87 y 81 por 100) (8); sin embargo, con lentitud, pero en forma cada vez más acelerada, el componente vegetativo irá adquiriendo mayor peso específico en esta sub-área a medida que el proceso de suburbanización se extienda a la segunda corona integrada por otros 133 municipios exteriores al área de la Comarca, y que ya desde hace más de una década están operando con un grado de interdependencia característico de los sistemas metropolitanos (9).

La resultante de un proceso tan fuertemente condicionado por la inmigración de otras regiones españolas se refleja en los porcentajes de residentes nacidos en el resto de España (tabla 5). En la Comarca, sin Barcelona, predomina la población no catalana, 55 por 100, y en el conjunto de Cataluña llega a representar el 38 por 100 (10).

Por último, el proceso de suburbanización de

la corona de Barcelona se ha caracterizado por una dinámica de crecimiento extraordinario en la mayor parte de los municipios que la integran. En el gráfico 3 se puede apreciar las altas cotas de crecimiento alcanzadas. En siete municipios se ha cuadruplicado como mínimo la población en el período 1950 a 1970, y en otros ocho la población se ha duplicado, triplicado o cuadruplicado durante el mismo período. La dinámica alcanzada por este "crecimiento salvaje" ha sido una de las causas del profundo desequilibrio con el que se ha producido el proceso de suburbanización en las últimas décadas, desequilibrio tanto más acentuado ante la ausencia de un control público institucional eficiente.

3. El "modelo" de estructura urbana

Expuestos los aspectos más relevantes de la dinámica de población, intentaremos identificar las características más significativas del modelo urbano de Barcelona y su Comarca. Desde esta perspectiva consideramos al fenómeno urbano como uno de los sub-sistemas privilegiados de un conjunto regional más amplio, territorio en el que se producen procesos de polarización y densificación que sólo se justifican por su relativa funcionalidad respecto al conjunto regional y, en menor medida, respecto al conjunto nacional e internacional.

(8) Véase gráfico 1.

(9) En 1964 se ultimó el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, en el que se definía un área de unas 300.000 hectáreas, con un total de 159 municipios (incluidos Barcelona y los municipios de la Comarca), como unidad territorial de planeamiento y gestión para alcanzar un desarrollo equilibrado de la conurbación barcelonesa.

(10) El porcentaje de extranjeros es inferior al 1 por 100.

GRAFICO 1

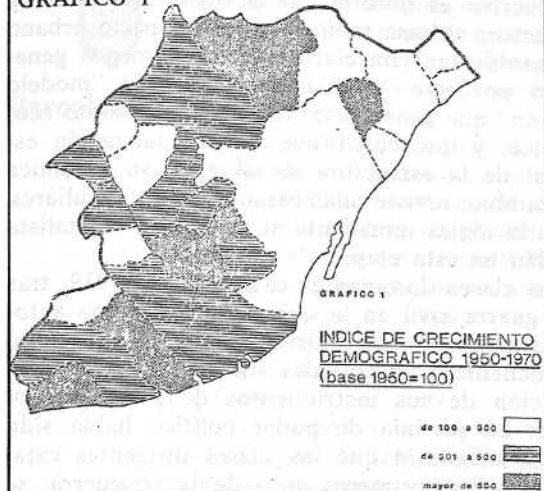
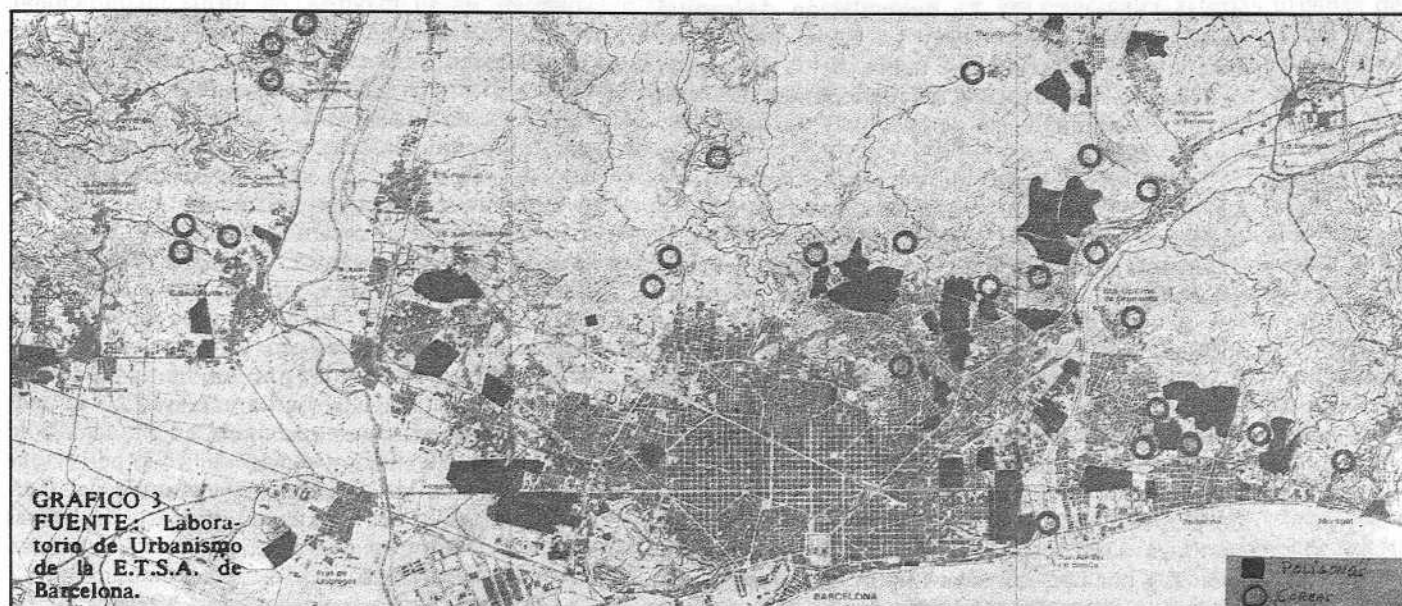
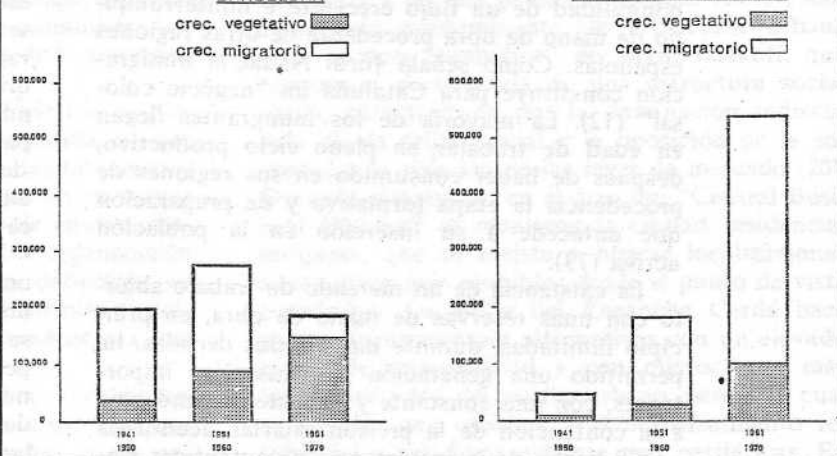


GRAFICO 2: CRECIMIENTO VEGETATIVO Y MIGRATORIO 1941-1970

BARCELONA

COMARCA (sin Barcelona)



Preguntarse sobre las características más salientes de esa estructura urbana y del proceso de suburbanización que constituye una de las expresiones más notorias de su dinámica de cambio en las últimas décadas, comporta el planteamiento previo sobre cuál o cuáles han sido los rasgos y factores más destacados del sistema económico que condiciona el proceso de formación y cambio de la ciudad.

Uno de los primeros rasgos específicos diferenciales y peculiares del sistema económico catalán ha sido la falta de integración entre el bloque dominante (la burguesía catalana) y los resortes de poder del Estado nacional español. La marginación de la clase burguesa catalana respecto al poder del Estado ha sido una constante, prácticamente ininterrumpida en los siglos XIX y XX. La raíz de los planteamientos proteccionistas de la industria catalana en el siglo XIX frente al sector libre-cambista de la oligarquía centralista hay que buscarla en la desconfianza del empresariado catalán en las instituciones del Estado. La clase dominante, la burguesía, sólo presta confianza en lo que en forma directa o indirecta controla ("beherrscht"). Los ámbitos y/o te-

rritorios a los que no puede expandir su "racionalidad", es decir, la lógica del capital, le permanecen ajenos, extraños. Pues bien, es preciso destacar que el Estado español hasta 1936, en que estalla la guerra civil, estuvo sometido y condicionado fundamentalmente a los intereses de la oligarquía agraria pre-industrial, si bien durante la República (1931-1936) existió un intento de revolución burguesa abortado.

Como han señalado numerosos autores (Tammes, Moya, etc.), sólo en la etapa franquista, en los años 50 y 60, llega a cristalizar un capitalismo nacional a escala del Estado español.

El distanciamiento de la burguesía catalana de los resortes de poder del Estado es uno de los factores a tener en cuenta al analizar la peculiar forma en que se desarrolla el modelo de estructura urbana del área de Barcelona (11).

(11) El Estatuto Autónomo de Cataluña de 1932, en tiempos de la República, configuró ciertamente un Parlamento catalán y dió paso a unas instituciones autónomas. No obstante, las limitadas atribuciones hacendísticas condicionaban gravemente las posibilidades de un desarrollo eficaz de la Administración pública catalana.

De hecho, en la posguerra, el principal motor del crecimiento económico catalán ha sido la disponibilidad de un flujo creciente e ininterrumpido de mano de obra procedente de otras regiones españolas. Como señala Jordi Nadal, la inmigración constituye para Cataluña un "negocio colosal" (12). La mayoría de los inmigrantes llegan en edad de trabajar, en pleno ciclo productivo, después de haber consumido en sus regiones de procedencia la etapa formativa y de preparación que antecede a su inserción en la población activa (13).

La existencia de un mercado de trabajo abierto con unas reservas de mano de obra, en principio ilimitadas, durante más de dos décadas, ha permitido una generación de plusvalías importantes, con una constante y persistente tendencia a la contención de la presión salarial, acentuada por el hecho de la inexistencia de auténticos sindicatos obreros (14). La acumulación de capital generada por este proceso ha hecho posible un crecimiento en términos reales de la economía catalana a medio plazo, condicionando, sin embargo, fuertemente las perspectivas de desarrollo a largo plazo.

En efecto, la lógica de desarrollo industrial y de iniciativas empresariales han quedado polarizadas en pautas de organización basadas en la explotación intensiva de mano de obra, sin desarrollar, en forma relevante, modelos alternativos de industrialización capital-intensiva. Alcaide Inchausti ha puesto de relieve en una obra reciente (15) cómo el desarrollo industrial catalán se caracteriza por una fuerte atomización de la industria (empresas de tamaño reducido), por una obsolescencia de parte del equipo industrial no renovado adecuadamente, por una escasa incorporación del factor de innovación industrial, tanto en sus aspectos tecnológicos como económicos, y por una excesiva importancia relativa de algunos sectores fabriles poco capitalizados y con valor añadido por persona escaso. La estructura productiva catalana traduce un modelo de capitalismo con escaso valor competitivo a nivel internacional, difícil de sostener, una vez superadas las circunstancias "excepcionales" que han concurrido en las tres últimas décadas. En este contexto, hay que denotar un hecho relevante: la existencia durante décadas de un "aprendizaje negativo" por parte de una fracción importante del empresariado catalán, que ha estado operando en un contexto favorable a las prácticas especulativas, poco propicio a la actuación y formación de un empresariado innovador, capaz de afrontar nuevas etapas y desarrollos. Este último aspecto es importante ya que se proyecta en el ámbito de la distribución y el consumo y en el proceso de formación de la estructura urbana.

(12) NADAL, Jordi: *op. cit.*

(13) Alfred SAUVY, demógrafo originario del Rousillon catalán, y otros muchos autores han puesto de relieve el ahorro que supone en términos económicos, para las regiones y países receptores, una inmigración de estas características.

(14) Como es sabido, en 1939 el "Nuevo Estado" estableció un sistema de sindicalismo vertical controlado por el Estado.

(15) ALCAIDE INCHAUSTI: *op. cit.*

Si la incidencia de la inmigración en la estructura productiva es notoria, en la organización de la estructura urbana y en el uso del espacio urbano se manifiestan con claridad los fenómenos generados por este "alud poblacional". El "modelo urbano" que genera este tipo de crecimiento económico, y que constituye una cristalización espacial de la estructura social y de su dinámica de cambio, reviste unas características peculiares, dada la lógica inmanente al desarrollo capitalista catalán en esta etapa.

Las clases dominantes catalanas, en 1939, tras una guerra civil en la que el nacionalismo autonomista catalán ha sufrido una severa derrota, se encuentran enfrentadas ante la tarea de recuperación de sus instrumentos de poder económico. La pérdida de poder político había sido de tal magnitud que las clases dirigentes catalanas en los primeros años de la posguerra se someten, en su mayoría, en forma incondicional, a las exigencias impuestas por la incipiente burocracia centralista del "Nuevo Estado" (16). El desprecio de los valores culturales autóctonos refleja en toda su intensidad el fenómeno conocido por "autopunición" de un grupo minoritario frente a la amenaza de la mayoría (el poder central y autocrático asentado sobre una base cultural e ideológica de afirmación de Castilla, como expresión genuina y única de la Nación-Estado). Esta etapa se prolonga, sin cambios sustanciales, hasta la liquidación del dirigismo económico impuesto en 1939, y que sometía a la industria catalana a la arbitrariedad de las "autorizaciones" y "permisos" de una burocracia cada vez más numerosa e ineficiente, asentada en Madrid. Sólo con el Plan de Estabilización de 1959, por el que se restablecen las reglas de la economía del mercado, se inicia en España un proceso de liberalización económica que dará pie a un lento proceso de liberalización cultural y política.

Las condiciones socio-políticas a través de las cuales se inicia el proceso de recuperación de la economía catalana abocaban forzosamente a la estructuración de una burguesía "sui generis", que en su misma raíz se encontraba desprovista de los mecanismos institucionales capaces de generar una ideología de clase eficaz, con una orientación universalista e integradora y que ofreciese la imagen legitimadora de un poder ejercido en beneficio de "todos" los miembros de la comunidad catalana. Por el contrario, la nueva burguesía surgida de la guerra civil, estrechamente vinculada a las estructuras administrativas del poder local (Provincias, Ayuntamientos, etc.), se caracterizaba por su sucursalismo y sujeción a las directrices, normas y disposiciones emanadas del poder central, que al tiempo que condicionaban gravemente toda posibilidad de impulsar planteamientos políticos propios (desde la base social

(16) El proceso es de tal profundidad que se aceptan las nuevas condiciones impuestas, hasta el punto de negar su propia identidad cultural. Se acepta así la desaparición de la lengua catalana en la vida pública (supresión de la escuela catalana, de la prensa, radio, de la publicación literaria catalana, incluso del folclore, etc.), y una importante fracción de la alta burguesía rechaza el uso del idioma catalán en la vida familiar, pasando al uso exclusivo del castellano.



y cultural catalana) daban, en contraprestación a esta rigidez, un amplio margen de discrecionalidad para el desarrollo de prácticas especulativas, tanto en el ámbito de la gestión administrativa pública local como en el desarrollo de la actividad económica (17).

Esas prácticas especulativas tenderían a perpetuarse durante decenios, en la medida en que los procesos de acumulación de capital generados por este modelo de crecimiento en su mayor parte no revertían en adquisición de equipo, maquinaria y tecnología, en mejoras de organización de los factores de producción, en definitiva, en procesos capaces de generar un desarrollo económico a medio y largo plazo con tendencia a una productividad creciente.

La inmigración no incide sólo en las pautas de actuación de las clases dominantes, sino que también coadyuva a configurar unas capas sociales relativamente privilegiadas dentro de la clase obrera autóctona. En efecto se produce el fenómeno de movilidad vertical generalizada de amplios sectores de la población autóctona, como consecuencia de la "presión" ejercida por los grupos inmigrantes en la base de la pirámide ocupacional. En el período 1940-1970 asistimos a un proceso de terciarización de la economía catalana, cuyas cotas más altas se registran en el municipio de Barcelona. Se crean nuevos puestos de trabajo más cualificados, que tienden a ser ocupados por la población autóctona, cuya tradición urbana le confiere mayor competitividad frente a la inmigración, que hasta la última década era de origen fundamentalmente rural.

Coadyuvar a este proceso de movilidad vertical la baja natalidad relativa de los estratos más altos de la sociedad catalana, lo que da origen al fenómeno denominado por Elbridge Silvey (18) "a social vacuum within the upper stata". Las oportunidades de ascenso generadas por este "vacío" favorecen especialmente a la población autóctona por las razones antes apuntadas. Las pautas de conducta ocupacional diferenciadas que se establecen entre las distintas fracciones de la clase obrera asentada en Cataluña (grupo inmigrado y grupo autóctono) se reflejarán en un uso discriminado del espacio urbano y en la tendencia a la creación de distintas sub-culturas (19).

Situado el problema en su dimensión más amplia y general, el proceso de crecimiento y estructuración del espacio urbano se nos aparece como

una secuencia coherente. Así en la inmediata posguerra y en un período que se extiende prácticamente a las dos primeras décadas (1940-1960) el modelo predominante de estructura urbana sería el tipo "simbólico" de Alvin Boskoff, que expresa la persistencia de una estructura social rígida, caracterizada por la dominación indiscutida de un grupo social y la oposición de la sociedad a la sujeción de las leyes de mercado (20). Durante esta época, en el área del "Central Business District" se mantiene la ciudad residencial burguesa, que se resiste a buscar localizaciones alternativas más rentables desde el punto de vista económico. La malla del Ensanche Cerdá hace posible localizaciones alternativas con un elevado grado de accesibilidad y con microclimas más favorables a los del centro urbano, pese a lo cual se registra una resistencia al desplazamiento residencial a sub-áreas urbanas más periféricas. En estos años, en las principales arterias urbanas del centro de Barcelona, se produce cotidianamente el fenómeno simbólico de apropiación exclusiva de la calle por parte de la clase burguesa a través del "paseo". La ruptura de esta práctica de afirmación simbólica se producirá a comienzos de la década de 1960, cada vez con mayor intensidad, cuando el crecimiento económico y los procesos de movilidad inter-clase que éste conlleva, hacen peligrar los signos de diferenciación clasista antes inequívocos y patentes (alimentación, vestido, pautas de consumo, etc.). Es precisamente en esta década (1960-1970) cuando se prefigura la transición del modelo "simbólico" al "ortodoxo" (Boskoff) y se inicia el declive del centro antiguo sometido a un proceso de invasión-sucesión a través de las actividades económicas más competitivas (bancos, oficinas industriales y comerciales, despachos profesionales, etc.).

El modelo "simbólico" que se impone en la posguerra constituye una involución respecto a los intentos de expansión integradora del capitalismo urbano realizados singularmente en la etapa de la República, como veremos más adelante al tratar del planeamiento. Este modelo de estructura urbana caracterizado por la organización del espacio público organizado en el centro de la ciudad con estándares relativamente elevados, y el crecimiento de una periferia sub-equipada de barrios "extremos y marginales" tiene una doble funcionalidad respecto a la lógica capitalista de la burguesía catalana. Por una parte favorece la reconstrucción cohesiva e integrada del grupo autóctono (burguesía y pequeña burguesía catalana) asentado mayoritariamente en el "Ensanche Cerdá" (unas 1.200 has.) a través de una progresiva mejora de los estándares de infraestructura y equipamientos, el "embellecimiento" del centro y el refuerzo de los "símbolos" tradicionales (edificios públicos, avenidas, etc.), expresión del poder comercial, industrial y político de pasadas generaciones. Por otra parte, organiza a mínimos costes el asentamiento de ingentes cantidades de inmigrantes, a través de la ocupación sucesiva de una periferia urbana, densa

(17) Especulación económica entendida en el sentido clásico descrito por Werner SOMBART, SCHUMPETER, etcétera. En el ámbito de la Administración pública local, esta actitud y práctica especulativas se traducían en funcionamiento ineficiente del Sector público, con los consiguientes procesos de corrupción administrativa, ausencia de una política de inversiones y de servicios a medio y largo plazo, etc.

(18) SILVEY, Elbridge: *Some demographic clues to stratification*. "Class, Status and Power". Bendix and Lipset. The Free Press, 1953, pp. 381-389 pp.

(19) Aún a riesgo de una excesiva simplificación, puede afirmarse la existencia de una dicotomía. La clase obrera autóctona tiende a participar de la ideología de la "affluent society", mientras que la clase obrera inmigrada tiende a enfatizar los elementos conflictuales de la sociedad de *clases*.

(20) CASTELL, Manuel: "Problemas de investigación en sociología urbana". Madrid. Siglo XXI. 1971.

y sub-equipada, generando un proceso que constituirá una fuente potencial ilimitada de demanda de suelo, viviendas y equipamientos.

La presión de esta demanda, ante la escasa actuación y previsión del sector público, producirá una expansión de empresas inmobiliarias especulativas que conseguirán detraer gran parte del ahorro personal de los grupos inmigrados.

Ya en 1966 J. Ros Hombravella (21), economista del Gabinete Técnico de Programación del Ayuntamiento de Barcelona, había señalado cómo la inversión requerida para el asentamiento de los inmigrantes a nivel de "estándares urbanos" comportaba unos costos insostenibles para el presupuesto municipal. Esta situación de déficit era tanto más grave en los municipios del cinturón de la Comarca, con unos ingresos medios por habitante sensiblemente inferiores a los del Ayuntamiento de Barcelona. La baja presión fiscal del Estado y de las Haciendas locales (22) abocada inexorablemente a un déficit crónico, que hacía inviable el planteamiento de una expansión urbana, siguiendo la pauta de un "modelo ortodoxo" menos desequilibrado. El estrangulamiento de este tipo de crecimiento se empieza a registrar de 1960 a 1965 cuando la falta de una infraestructura viaria y de transportes a nivel de la Comarca y del Área Metropolitana de Barcelona hace peligrar el crecimiento del sector industrial y productivo.

Los principios en los que se sustentaba el modelo "simbólico" entraban en crisis. Hasta mediados de la década del 60, la pauta de crecimiento urbano había permitido optimizar las estrategias de la clase dominante detentadora del poder local, ya que maximalizaba los "inputs" al sistema económico, desde la óptima de la producción (mercado de trabajo "ilimitado", bajos salarios, etc.) y de la distribución y el consumo (crecimiento del sector inmobiliario especulativo, con una capacidad de expansión notable dado el déficit acumulado y actuando de mecanismo anticíclico a nivel local), al tiempo que favorecen la reconstitución de una base social tradicional (Ensanche equipado) como imagen idealizada de un pueblo catalán "progresivo e innovador". Es en este período cuando aparecen las contradicciones tanto a nivel del sistema productivo (colapso de las infraestructuras urbanas y de los sistemas de intercomunicación) como a nivel de la distribución y el consumo. Las exigencias impuestas por el incipiente modelo de sociedad de consumo al que se orientaba la economía española erosionaban los fundamentos en el que se asentaba el "status quo ante". En el suburbio de la Comarca de Barcelona se iba imponiendo gradualmente una presión popular cada vez más

exigente respecto a las condiciones mínimas de consumo colectivo (de equipamientos y servicios) requeridas para el mantenimiento de la productividad de la fuerza de trabajo y para la aceptación por parte de amplios sectores sociales de las "reglas de convivencia comunitaria" imperantes. El vacío de poder producido por la decadencia del régimen político autoritario, acentuado a partir de 1970, contribuiría a crear condiciones nuevas (asociaciones de vecinos y de barrio) que en determinados sectores urbanos generaban una auténtica "revolución de expectativas".

Todos estos factores conducirían a numerosos intentos, faltas de conexión y coherencia, de redefinición de estrategias, con el fin de imponer un modelo "ortodoxo" de crecimiento urbano: red de infraestructuras y comunicaciones, equipamiento del suburbio, ruptura de la pauta de segregación dicotómica (centro-cinturón) a través de enclaves selectivos, de equipamientos metropolitanos y de ciudad jardín, etc. El móvil último de esta nueva estrategia sería la denominada "integración del inmigrante" en las pautas de una sociedad capitalista desarrollada, con la consiguiente recuperación por la burguesía de los instrumentos capaces de dar un valor "universalista" a sus planteamientos de clase.

El tránsito del modelo "simbólico" al modelo "ortodoxo" se está produciendo, no obstante, con gran dificultad en la medida en que el sector público local se encuentra todavía bajo el control de la fracción "especulativa" de la burguesía, carente de visión histórica y de perspectivas a medio y largo plazo, y que en su mayor parte se encuentra anclada en planteamientos consustanciales a la etapa autoritaria, en trance de liquidación.

4. La morfología urbana

La dinámica explosiva de crecimiento que se registraría en la Comarca de Barcelona, en especial a partir de 1950, tendría también su reflejo en la morfología urbana, con la aparición de tipos de "habitat" característicos. En 1970 la "mancha urbana" de la Comarca de Barcelona se extendía a unas 11.085 hectáreas (23). Según su uso predominante la tipología de usos era la siguiente:

1) 1.512 has. (13 por 100) correspondían a áreas de cascos antiguos consolidadas o estáticas, sin procesos de transformación de la edificación.

2) 1.145 has. (10,7 por 100) estaban integradas por zonas de ciudad jardín, en general de segunda residencia, con bajas expectativas urbanas.

3) 2.967 has. (26,7 por 100), de ellas unas 1.200 correspondientes al Ensanche Cerdá, pertenecían a áreas de manzanas cerradas ajustadas al modelo de crecimiento previsto en la normativa urbanística, con altas densidades, superiores con frecuencia a los 1.100 has/hab. Este conjunto, respecto al suelo residencial de la Comarca (7.548 has.), representa un 39 por 100 de la superficie residencial y en ella se halla asentada el 58 por 100 de la población de la Comarca.

(21) ROS HOMBRABELLA, J.: *Inmigración y costes de asentamiento*. "Promos", 1966, núm. 43.

(22) El sistema fiscal español está infradesarrollado, además de ser regresivo. La acción del Sector público, dada la falta de recursos, no puede ejercer el rol compensador de los desequilibrios generados por la libre concurrencia que desarrolla en otros países europeos. Por lo demás, hay que denotar que sólo a fines de la década del 50 se consiguen en el municipio de Barcelona las cotas de presión fiscal de la anteguerra.

(23) *Plan General de Ordenación Urbana y Territorial de la Comarca de Barcelona*.



4) 1.364 has. (12,3 por 100) corresponden a polígonos (24) residenciales con una densidad media superior a los 600 hab/hectárea.

5) 758 has. (6,8 por 100) se identifican como áreas de ciudad jardín, en proceso de sustitución, y áreas de barracas ("bidonville") y autoconstrucción (coreas).

6) Por último, las áreas no residenciales, correspondientes a implantaciones industriales y a equipamientos, colectivos integraban una superficie total de 3.195 has. (28,8 por 100).

Lo que aquí interesa destacar es el hecho de que en el proceso de suburbanización, ejemplificado en el crecimiento del cinturón de Barcelona (Comarca, excluido municipio de Barcelona) la morfología urbana predominante es la que corresponde a los tipos 4 y 5, que constituyen la genuina respuesta al exceso de demanda generado por el "alud inmigratorio" a que antes hacíamos referencia.

Antes de la guerra civil el proceso de crecimiento de la ciudad y del cinturón suburbial se había producido básicamente dentro de los cauces normativos impuestos por los Planes de Urbanismo, dentro de los cuales el Ensanche, tanto el central de Barcelona (Ensanche Cerdá) como los de las pequeñas poblaciones de la conurbación barcelonesa, jugaban un papel ordenador y directivo preeminente. Los polígonos carecían de peso específico como forma de crecimiento urbano, registrándose sólo actuaciones aisladas acogidas a la Ley de 10 de diciembre de 1921, que regulaba la construcción de las denominadas "Casas Baratas".

En la posguerra, el modelo de crecimiento adoptado por la economía catalana, al que hemos hecho referencia con anterioridad, conllevaba unos procesos de ocupación de suelo que desbordaban la capacidad de absorción de la estructura planeada (ensanche). La expansión de la ciudad se traduce en tres vectores fundamentales (25):

a) La densificación de los "Ensanches" hasta alcanzar densidades medias superiores a los 1.000 habitantes hectárea, con la consiguiente deteriorización de los estándares de equipamientos y servicios.

b) La ruptura del crecimiento urbano ejemplificado en la malla cuadrangular del "Ensanche", a través de actuaciones puntuales de "polígonos".

c) La aparición de formas de aprovechamiento de suelo marginal, a través de la creación de la morfología urbana de "coreas".

Mientras la primera forma de crecimiento se ajusta plenamente a la normativa urbanística, si bien desvirtuando su intencionalidad ordenadora al producirse una densificación que introducía desequilibrios profundos en el conjunto del "hábitat" (falta de equipamientos y servicios), los "polígonos" y las "coreas" constituían una res-

puesta adaptativa a la creciente presión de la demanda de viviendas, sin traducir por ello la "racionalidad" que pretende imponer la concepción integradora de la "comunidad urbana".

El proceso de formación del suburbio no se produce por contigüidad de edificaciones e infraestructuras que crecen de forma orgánica, a través de una gradual reconversión del suelo rural en urbano, y que por su misma dinámica de crecimiento encubren la estructura segregada de la vida urbana. Las morfologías urbanas que aparecen en el suburbio de Barcelona expresan ya en su constitución formal la existencia de realidades conflictivas y difícilmente integrables.

Para situar esas "morfologías urbanas" dentro de su contexto espacio-temporal, es preciso describir a grandes rasgos las características más destacadas que condicionan su implantación.

Uno de los hechos más significativos de este período (1940-1970) es la aceptación tácita del crecimiento económico desequilibrado a nivel español, al que ya hemos hecho referencia, con el consiguiente aprovechamiento de las economías externas generadas por las grandes aglomeraciones urbanas. Esta forma de crecimiento no se vería compensada por una enérgica actuación pública capaz de minimizar los costes sociales de asentamiento de la inmigración en las áreas urbanas. Se advierte, en todo el período, un desfase entre la demanda de viviendas y la movilización de la oferta, con el consiguiente déficit estructural generado.

El Plan Nacional de la Vivienda de 1943 sólo preveía la construcción de una media anual de 5.000 viviendas año para toda España hasta principios de la década de 1950. El Plan de 1956-1960, preveía ya una media nacional de 86.000 viviendas año, y sólo en 1970 en el marco del Plan de la Vivienda 1971-1976 se alcanzarían cotas sensiblemente altas: 353.510 viviendas (a nivel nacional) (26). El incremento del número de viviendas construidas se produce en forma gradual a medida que las plusvalías generadas por el modelo de crecimiento desequilibrado permitan movilizar excedentes de capital hacia el sector inmobiliario, al tiempo que el ahorro personal de los inmigrantes conseguido en años de trabajo (27) hacía posible la aparición de una demanda solvente en el mercado de la vivienda. Contribuía a este proceso la exigencia inaplazable de desarrollar nuevos instrumentos de control social (satisfacción de necesidades mínimas) en sustitución de los meramente represivos utilizados en los primeros años de la posguerra.

En la Comarca de Barcelona, las actuaciones de polígonos cobran un gran impulso a partir de 1955. Con anterioridad (1939-1955) se registran actuaciones con una superficie media de 3,0 hectáreas y que totalizan unas 3.900 viviendas cons-

(26) FERRER AIXALÀ, Amador: *Polígonos de viviendas en la Comarca de Barcelona*. Barcelona. Laboratorio de Urbanismo, E. T. S. A. 1974.

(27) Durante el período inicial de asentamiento urbano, el inmigrante suele residir en pensiones, en pisos, en régimen de realquilado o en barracas (más de 20.000 en 1950), en la espera de una vivienda estable.

(24) Polígono es un término equivalente al "Housing Project" o al "Grand Ensemble".

(25) Véase gráfico 2.

truidas. En los períodos 1955 a 1965 y 1965 a 1972 (28), la superficie media de actuación pasa de 21,4 a 39,1 has., con un total de viviendas construidas de 44.116 y 101.118, respectivamente.

Es a partir de las "Viviendas del Congreso Eucarístico" (2.719 viviendas) que se realiza la primera promoción de polígonos de gran tamaño (1953-1962). Lo que aquí interesa destacar es la significación de los "polígonos" como morfología urbana típica en el proceso de suburbanización de Barcelona. En este sentido hay que resaltar que, según estimaciones realizadas, en el período 1955-1965 el peso relativo de las viviendas construidas en polígono respecto a la totalidad de viviendas construidas es del 25 por 100 en el cinturón de la Comarca, y en el período 1965-1972 alcanza el 90 por 100.

Señalada ya la importancia cuantitativa del fenómeno y su incidencia en el proceso de suburbanización, es de destacar cómo el peso de la participación del sector público en la construcción de polígonos es casi equivalente a la del sector privado (1939-1972). Sin embargo, la iniciativa privada sólo se moviliza con fuerza a partir de 1965 cuando la rentabilidad de los proyectos se halla ampliamente asegurada por el importante potencial de demanda existente. La ruptura originada por estas "unidades cerradas en sí mismas" es tanto más grave cuando a la segregación urbana se añaden las graves insuficiencias de equipamientos de que, en general, adolecen.

Las "coreas" representan una morfología urbana complementaria a la de los polígonos en la medida en que ambos fenómenos aparecen como respuesta a las exigencias planteadas por un modelo de crecimiento urbano "explosivo". La ruptura del "continuum" urbano por los polígonos se inserta en una estrategia de "acciones urgentes" promovidas por el sector público y el sector privado para organizar "paquetes urbanos" con agilidad de gestión y a niveles de eficacia, destinados a paliar el gran déficit de vivienda existente.

Las "coreas" constituyen respuestas adaptativas con ruptura del orden urbano establecido por la normativa urbanística vigente, a iniciativa de sectores sociales marginales. La demanda de este tipo de "hábitat" está integrada por familias con insolvencia para acceder al mercado de viviendas existente. La oferta se produce a iniciativa de pequeños propietarios de suelo rústico (terrenos marginales fuera de Ordenación) interesados en obtener una rentabilidad inmediata a corto plazo de sus terrenos y, en ocasiones, a conseguir a medio plazo pingües beneficios, mediante la tramitación legal "ex-post" de un reconocimiento de volúmenes de edificación urbanos, para los terrenos contiguos sobrantes no ocupados por viviendas de auto-construcción (29).

Esta morfología urbana se caracteriza por su localización en áreas de difícil accesibilidad (30)

desprovistas de servicios e infraestructura urbana (alcantarillado, agua, electricidad, pavimentación, etcétera), y en las que las viviendas son de escasa altura (2 a 3 plantas), de superficie reducida (parcelas de 150 a 200 m²) y que han sido construidas por los propios usuarios. En la Comarca de Barcelona en 1970 las "coreas" (31) ocupaban una superficie aproximada de unas 900 has. (parte de ellas no edificadas, pero atribuibles a la misma unidad geo-morfológica), con una población aproximada de unos 100.000 habitantes.

Hemos identificado, pues, dos tipos de morfología urbana, característica del crecimiento urbano y del proceso de suburbanización en la etapa 1960-1970. La integración de este tipo de "hábitats" a la "comunidad urbana" a través de inversiones en infraestructuras y equipamientos constituye uno de los retos específicos que se plantean en la presente década.

5. La planificación urbana y sus limitaciones

Un análisis de la planificación urbana en el área de Barcelona, en sus líneas más generales, proporciona una visión complementaria a la comprensión de los procesos de suburbanización. Cabe preguntarse, en efecto, qué tipo de mecanismos de previsión y control han estado en juego, durante este período, posibilitando un resultado tan alejado del ordenamiento y normativa urbanísticos.

Una de las características más destacadas de la planificación urbana en Barcelona ha sido la función ideológica que ha ido cumpliendo en sucesivas etapas. Los planes han tratado de presentar en distintos períodos una imagen futura del territorio que no se ajustaba a la dinámica de crecimiento económico y cambio social propios del "modelo de crecimiento catalán". Esta contradicción, en ocasiones flagrante, entre las propuestas "racionalizadoras" de los técnicos urbanistas y las posibilidades reales de desarrollo que ofrecía el modelo económico y de estructura social imperante, son debidas a una compleja variedad de factores, que inciden en mayor o menor grado en las distintas etapas. (Paradójicamente el único Plan de Urbanismo que en gran parte se vería realizado sería el de Cerdá (33), aquél cuyos planteamientos, en su época, conllevaban una mayor carga utópica). Centrandonos en épocas más próximas, la preguerra y el período objeto de estudio (1940-1970), es de interés identificar una serie de características comunes que condicionaban la acción del planeamiento en el área de Barcelona.

En primer lugar, conviene destacar que la burguesía ejerce en forma continuada, y prácticamente ininterrumpida, un papel hegemónico en

(28) Véase FERRER AIXALÀ: *op. cit.*

(29) BUSQUETS GRAU, Javier: "Las coreas de Barcelona (estudio sobre urbanización marginal)". Barcelona, E. T. S. A., 1974. Tesis doctoral (mimeografiada).

(30) Véase gráfico 3.

(31) Denominación popular adoptada para designar este tipo de barrios cuyo origen se remonta a los años 50, en el que estos asentamientos se generalizaron coincidiendo con el estallido de la guerra de Corea.

(33) *Proyecto de Reforma y Ensanche de la Ciudad de Barcelona* de Ildefonso CERDÁ. 1896.



el área de Barcelona y en Cataluña (34), controlando los resortes de poder de la Administración pública catalana. No obstante, como señalábamos anteriormente, la significación de este control es cualitativamente distinto según sea el peso específico de esta clase dominante catalana en el conjunto de la organización institucionalizada del poder: el Estado.

La traducción en términos de técnica urbanística de los objetivos políticos se convierte en un problema irresoluble, cuando los detentadores aparentes del poder (la burguesía local) carecen de los instrumentos para hacer viables los planteamientos "racionalizadores" del Plan de Urbanismo y/o cuando la fracción de la burguesía que controla los mecanismos de la Administración local está vinculada a intereses inmobiliarios especulativos, incompatibles con las exigencias impuestas por el ordenamiento urbano. Ambos factores se encuentran constantemente presentes en la etapa de la posguerra (1940-1970) y son inseparables de las contradicciones que registran los distintos intentos de planeamiento.

La carencia de instrumentos eficaces para direccionar el crecimiento urbano no es característico tan solo de la posguerra. En la etapa de la Mancomunidad de Cataluña (35) anterior a la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) la burguesía catalana, a pesar de su pujanza, no formula ambiciosos planes de ordenación territorial, consciente de sus limitaciones. Sólo en la época del "self-government" de la "Generalitat" (1932-1936) se acometen dos ambiciosos planes de ordenación del territorio, el "Regional Planning", de 1932, y el "Plan regulador de Barcelona, de 1932-1936, conocido por Plan Maciá. La movilización colectiva que supone la instauración de la República y la proclamación del "Estatuto de Autonomía de 1932" de Cataluña, hace posible la traducción en términos técnicos de los grandes objetivos políticos de este momento histórico. El "Regional Planning" intenta un desarrollo equilibrado para el conjunto del territorio catalán (36), propugnando una descentración de Barcelona, y un freno a la macrocefalia de la capital catalana. El "Regional Planning" se declara partidario de la ciudad-jardín, es decir, de la edificación con bajas densidades de ocupación del suelo y equipamientos homogéneos. Estas propuestas coincidirían con las del Plan Maciá, que incorporaba el ambicioso proyecto de la "Ciutat del Repós", de Castelldefels, playa al Sur de Barcelona (37). Todos estos proyectos se sitúan en la línea de utilizar el planeamiento como mecanismo correctivo de los desequilibrios generados por la "libre expansión del crecimiento urbano", y como ins-

trumento para impulsar un modelo urbano que propiciase un "pacto social" estable, reduciendo a límites tolerables las disfuncionalidades de la segregación urbana.

Este tipo de planteamientos sólo fueron posibles en este corto período, en el que por vez primera la Administración pública catalana tiene un peso específico indudable dentro del Estado español. El interregno de excepcionalidad no debe hacernos perder la visión de las constantes profundas que se manifiestan a lo largo de decenios, con significaciones distintas, antes y después de la guerra civil (1914-1931, 1940-1970) y, no obstante, con rasgos estructurales comunes.

La falta de confianza en los instrumentos político-administrativos y financieros propios se manifiesta en la tendencia de la burguesía a articular la dirección del proceso de crecimiento urbano a través de una doble estrategia:

— Afirmación implícita o explícita (el caso de la "Gross Barcelona" que constituye la "idée force" de la concepción urbana de la burguesía de 1914 a 1931) de la macrocefalia barcelonesa como condición básica para el mantenimiento y potenciación del poder económico de la industria catalana, con un aprovechamiento intensivo de las economías externas de aglomeración (38). Este proceso es inseparable del intento defensivo de mantener las bases del poder económico como "baza" para reconquistar la influencia y control políticos sobre el "hinterland" de Barcelona. Oriol Bohigas (39) señala cómo el macrocefalismo ha conferido a Barcelona un peso político específico, que ha hecho posible su proyección en Cataluña, e incluso en los Países catalanes. En definitiva, el objetivo central consistía en organizar un polo de innovación, prescindiendo de las disfuncionalidades (costes sociales).

— Utilización de operaciones puntuales focalizadas, con objetivos operacionales definidos en el espacio y el tiempo, para direccionar sectores estratégicos del crecimiento urbano. La Exposición Internacional de 1929 intenta crear un nuevo centro activo (en términos actuales, Centro Direccional) que sirviese de apoyo logístico a la industria metalúrgica más avanzada (40), organizando un "paquete de expansión urbano", dotado de infraestructuras y equipamientos (alcantarillado, iluminación, metro, etc.). La misma técnica sería utilizada en la posguerra, en especial en la fase expansiva de la Comarca de Barcelona (época Alcalde Porcioles 1957-1971), a través de la

(34) A excepción del período 1936-1939, durante el cual no se elaboraron Planes de Urbanismo.

(35) Organismo en el que se integran las cuatro Diputaciones catalanas y que prefigura la futura organización autónoma regional de 1932.

(36) Sus precedentes más inmediatos son el Plan Regional del Ruhr de 1920, el "Siedlungsverband Ruhr Konhlenbezirk", y el "Regional Planning of New York and its Environs", iniciado en 1922-1925.

(37) Ciudad del Descanso, destinada a las clases populares.

(38) La densificación forma parte integrante de un proceso espontáneo de concentración capitalista, mientras que la descongestión requiere una actuación eficaz del Sector público, correctora de las tendencias "naturales".

(39) BOHIGAS, Oriol: *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*. Barcelona, Edicions 62, 1963, 160 p. "Llibres a l'abast", 6. pp. 129-132.

(40) SOLÀ MORALES, Ignasi de: *L'exposició internacional de Barcelona (1914-1925); un model de política urbana*. "Recerques", 1974.

ROCA, Francesc: *El model prussià i el model "clàssic" en la formació d'un bloc urbà dominant*. Barcelona, 1909-1936. "Recerques", 1974.

creación de infraestructuras puntuales ("rings"). Túneles del Tibidabo, Consorcio del Maresme, y en especial con el proyecto, en la actualidad abandonado, de Exposición Universal de 1982 (41), destinado a cumplir, a mayor escala, los objetivos de la Exposición Internacional de 1929 con la organización del gran Centro Direccional de la Gran Barcelona (42).

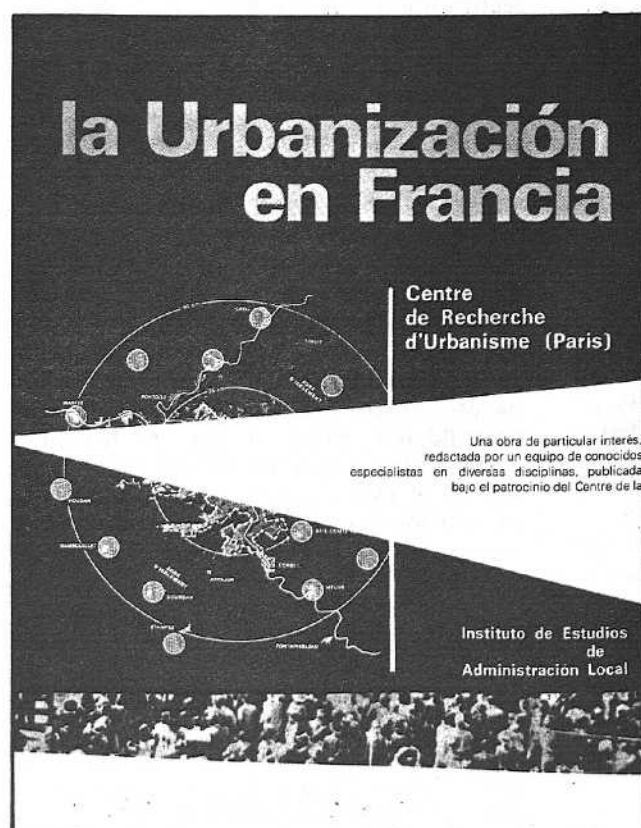
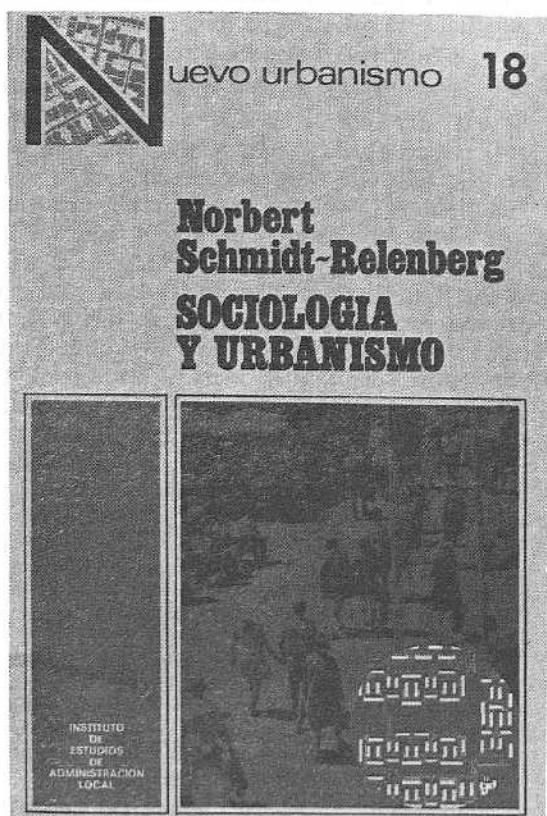
Dadas estas estrategias, el planeamiento urbano, con visión de conjunto, cumple funciones meramente "rituales". Las técnicas acometen los proyectos de planeamiento sin objetivos políticos definidos e intentan aplicar a la realidad urbana de Barcelona los modelos de otras ciudades, en las que las coordenadas sociales, económicas y políticas difieren sustancialmente, aunque en apariencia presenten fuertes analogías. El Plan de la Comarca de 1953 no consigue evitar la degradación del suburbio ante la ausencia de una acción de control y de impulso eficaz del Sector público. El Plan General de Ordenación Urbanística de la Provincia de Barcelona de 1963 intenta instrumentar una política de contención de la

inmigración a Barcelona, sin recursos para ello, justo en la época en que se registra una mayor presión inmigratoria. El Plan Director del Area Metropolitana de 1966, no consigue ni tan sólo el reconocimiento legal. La credibilidad del planeamiento se deteriora ante la profunda disociación existente entre normativa y realidad.

En los últimos años, en 1974, surge el "Plan General de Ordenación Urbana y Territorial de la Comarca de Barcelona", con un intento de reestructurar la Comarca de Barcelona, recalificando el suburbio degradado, y con la pretensión de reconstruir la "comunidad ciudadana". En el tiempo de gestación del Plan, había existido "de facto" una total incomunicación entre técnicos y políticos. El Plan, que constituye el exponente de un neo-capitalismo incipiente, sin control sobre los resortes de poder de la Administración pública local catalana, será contestado duramente por los sectores especulativos anclados en la etapa autoritaria en trance de disolución. Se produce la situación, profundamente contradictoria, de que una fracción de la burguesía no reconoce el Plan como instrumento de defensa ante la nueva etapa democrática que se avecina, en la que el "modelo de crecimiento urbano" se convertirá en una de las áreas prioritarias de conflicto y en uno de los fundamentos de un posible nuevo pacto social.

(41) TARRAGÓ, Salvador: *La carta municipal a la Gran Barcelona*. "Recerques", 1974.

(42) El centro de San Cugat, próximo al centro geográfico del Area Metropolitana de Barcelona (Subregión de unas 300.000 hectáreas).





Información Jurídica

Notas complementarias sobre los Estudios de Detalle

Por Luis Enriquez de Salamanca

Entre la todavía escasa bibliografía referente a la Ley de 2 de mayo de 1975, de Reforma de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, merece especial significación el excelente trabajo de José Luis Laso Martínez, "Los Estudios de Detalle, nueva figura legal del planeamiento", publicado en el número 43 de la *Revista de Derecho Urbanístico*.

Aún cuando deban suscribirse todas las consideraciones que en el citado trabajo se contienen, parece oportuno subrayar y comentar el aspecto que quizá no haya sido suficientemente tratado, con la importancia que innegablemente posee, que los Estudios de Detalle tienen de ser vehículos de modificaciones del planeamiento al que se aplican.

En el Proyecto de Ley de Reforma de la Ley del Suelo, según la edición de noviembre de 1972 del Ministerio de la Vivienda, los Estudios de Detalle, denominados en el Proyecto mencionado "Proyectos de Alineaciones y Rasantes", tenían por exclusivo objeto completar el Plan General en el suelo urbano cuando éste careciese de aquellas determinaciones. Fue en la discusión del Proyecto de la Ley en la Comisión de Vivienda de las Cortes cuando se amplió el ámbito de aplicación de los Estudios de Detalle al planeamiento parcial y

a las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento y cuando asimismo se ampliaron sus objetivos y determinaciones.

En este sentido, el texto del artículo 10 bis es el siguiente:

"1. Los Estudios de Detalle podrán formularse cuando fuere preciso para completar o, en su caso, adaptar determinaciones establecidas en los Planes Generales para el suelo urbano y en los Planes Parciales.

2. En ellos podrán preverse o reajustarse:

- a) El señalamiento de alineaciones y rasantes.
- b) La ordenación de los volúmenes de acuerdo con las especificaciones del Plan.

3. Los Estudios de Detalle mantendrán las determinaciones fundamentales del Plan, sin alterar el aprovechamiento que corresponde a los terrenos comprendidos en el Estudio.

En ningún caso podrán ocasionar perjuicio ni alterar las condiciones de la ordenación de los predios colindantes.

4. También podrán formularse Estudios de Detalle cuando fueren precisos para completar el señalamiento de alineaciones y rasantes, respecto a las Normas Complemen-

tarias y Subsidiarias del Planeamiento.

5. Los Estudios de Detalle comprenderán los documentos justificativos de los extremos señalados en el párrafo 2.º

Su tramitación se ajustará a lo establecido en el artículo 32 y su aprobación corresponderá a las Corporaciones Municipales competentes, que darán cuenta de la misma a la Comisión Provincial de Urbanismo."

Dado el anterior texto, entendemos que los Estudios de Detalle no solamente tienen como objetivo complementar la ordenación contenida en el Plan general para el suelo urbano o en los Planes parciales o en las Normas subsidiarias cuando ordenen el suelo urbano, sino que también pueden modificar determinadas previsiones de los mismos Planes dentro de unos ciertos límites.

Por una parte entendemos que del propio contexto del artículo 10 bis puede desprenderse esta posibilidad modificadora, inherente al concepto de reajuste, que se plantea como una disyuntiva, según los casos, de prever, en el apartado 2 del artículo 10 bis; por otra, en el apartado 3 del mismo artículo parece imponerse un tope a las alteraciones que el Estudio de Detalle puede producir en el planea-

miento al que modifique, cual las determinaciones fundamentales del mismo, entre las que destaca como máxima el aprovechamiento, por lo que parece correcto deducir que las alteraciones que no sean de elementos fundamentales son posibles. En el mismo sentido puede interpretarse "a sensu contrario" que, si bien el Estudio de Detalle no podrá alterar las condiciones de la ordenación de los predios colindantes, en cambio sí puede alterar tales condiciones cuando se refieran exclusivamente a la propiedad o propiedades del promotor de esta figura de planeamiento.

Por lo demás, el artículo 10 de la misma Ley prevé que las alineaciones y rasantes serán una de las determinaciones propias del Plan parcial, por lo que no puede pensarse que ésta sea una previsión que puedan no contener los Planes parciales en beneficio del sentido complementador de los Estudios de Detalle. Si bien en el suelo urbano de Plan general cabe que existan zonas para las que el Plan no haya fijado alineaciones y rasantes —la tercera parte de superficie del suelo urbano influida por las áreas consolidadas que prevé el artículo 63 a)—, y en este caso el Estudio de Detalle podrá prever tal determinación; en el caso de que exista Plan parcial la función del Estudio de Detalle será la de reajustar, es decir alterar, con la limitación antes referida a los predios colindantes, las alineaciones y rasantes, señaladas por el propio Plan parcial.

Tampoco puede olvidarse que la ordenación de volúmenes ha sido tradicionalmente objeto de una serie de proyectos denominados precisamente con ese nombre, que aunque no tenían generalmente una cobertura legal, sin embargo perseguían en la práctica una readaptación de la ordenación volumétrica contenida en el planeamiento parcial a ejecutar con la finalidad, respetando el aprovechamiento y la densidad, de ajustar criterios anticuados, impropios o excesivamente costosos a las necesidades de una demanda del mercado que se concretaba en una fase anterior al proyecto de edificación.

Ciertamente entre las previsiones que debe contener el planeamiento parcial y las determinaciones específicas del Plan general para el suelo urbano no se especifica concretamente que sea una

de ellas la ordenación de volúmenes, por lo que el carácter complementario del Estudio de Detalle aparece aquí francamente reforzado, y en tal sentido podrá interpretarse que aun cuando el planeamiento mencionado hubiese fijado la ordenación de volúmenes, al no ser ésta una determinación específica de los mismos y, en suma, no ser un elemento fundamental, siempre cabría su modificación por la vía del Estudio de Detalle, pero creemos que la posibilidad reajustadora de los Estudios de Detalle podría también aplicarse a la ordenación de volúmenes si se interpretase que tal previsión era propia del Plan general en suelo urbano o de los Planes parciales, por virtud del sentido general modificador que hemos visto puede predicarse de los Estudios de Detalle, y por poderse interpretar que la ordenación de volúmenes no es un elemento fundamental del Plan, al menos en muchos casos.

La utilización de conceptos jurídicos indeterminados y de conceptos técnicos no definidos por la Ley puede resultar particularmente confusa en el caso de los Estudios de Detalle, y acaso pudiese resolverse la situación por vía reglamentaria, en tal forma que, por ejemplo, se especificase si los elementos fundamentales del Plan tienen un carácter genérico o, si por el contrario, debe quedar al arbitrio del planeamiento definir en cada caso qué considera elementos fundamentales.

La altura o la tipología de la edificación podrá ser en ciertos casos un elemento fundamental de la ordenación, por razones paisajísticas, topográficas, etc., pero en otros casos parece razonable pensar que puedan ser modificados sin aumentar el aprovechamiento y sin causar perjuicios a la filosofía que preside el ordenamiento que se altera. Por el contrario, la red general de comunicaciones, la zonificación, las zonas verdes y el aprovechamiento, pueden considerarse, sin duda, elementos fundamentales a respetar.

Si prosperase la tesis de la posibilidad modificadora del planeamiento de los Estudios de Detalle, con las cortapisas mencionadas, lo que creemos perfectamente coherente y de extraordinaria importancia sobre todo para su aplicación en los Planes parciales que desarrollan planeamiento general acogido a la Ley de 12 de mayo de

1956, habría que plantearse un importante cambio en el régimen de las modificaciones del planeamiento, reguladas por el artículo 39 de la Ley y por la antigua Ley de Zonas verdes de 2 de diciembre de 1973, a incorporar al texto refundido de la Ley del Suelo, ya que existirían, alterando en alguna medida el criterio unificador que en la materia pretendía la Ley de Reforma, tres procedimientos de modificación del planeamiento según el carácter más o menos fundamental de las previsiones a modificar, y que serían:

— El procedimiento para modificación de espacios libres y zonas verdes.

— El procedimiento para modificación de elementos fundamentales del Plan no incluidos en el caso anterior, y

— El procedimiento de los Estudios de Detalle para la modificación de elementos no fundamentales.

Entendemos que para posibilitar que, en buena técnica jurídica, un Estudio de Detalle pueda alterar una previsión de un Plan de rango superior, y ya hemos indicado que nos parece de gran utilidad la admisión de este supuesto, será necesaria, ya lo hemos apuntado, una explicitación por vía reglamentaria de esta posibilidad, indicando una jerarquía de previsiones de planeamiento que sean susceptibles de alteración por uno u otro de los procedimientos antes mencionados.

No podemos dejar de mencionar que una interpretación amplia y flexible del contenido y de las posibilidades de utilización de los Estudios de Detalle puede facilitar de forma extraordinaria la gestión urbanística municipal y acentuar la preponderancia del voluntarismo municipal en el planeamiento urbanístico, sin mengua de las facultades de la Administración del Estado, ya que al tener que dar cuenta los Ayuntamientos de la aprobación de los Estudios de Detalle a la correspondiente Comisión Provincial de Urbanismo siempre cabrá utilizar por estas últimas las medidas de control a que se refieren los artículos 171, 171 bis, 172 y 172 bis, como pone acertadamente de manifiesto José Luis Laso en el trabajo mencionado al principio de estas notas.



Crónica

OCTUBRE

- Congreso Iberoamericano del Medio Ambiente, del 13 al 16 del presente mes, en el Palacio de Congresos y Exposiciones.
- *Los vecinos de Móstoles exponen sus problemas al Gobernador Civil: Abandono de la Urbanización La Loma, abundancia de basuras en las calles, que dan origen a la proliferación de ratas que suben incluso hasta los terceros pisos; carencia de alumbrado público; red de alcantarillado y agua potable en varias horas del día.*
- Cuando ha pasado un año de la entrada en servicio del "Buho-bus" en Madrid, se observa que se han superado las previsiones en cuanto a su utilización: viajeros diarios previstos, 3.000; viajeros reales, 5.228.
- *Prohibición del consumo de fuel-oil desde el 1 de noviembre para Madrid.*
- Entran en servicio las líneas "Verde" y "Azul", destinadas a recorrer los principales parques y museos madrileños.
- *El paro estimado en España se eleva al 2,33 por 100 de la población activa.*
- Incendio en la isla de Palma, afectando a cinco municipios.
- *Según un informe del Banco de Bilbao, en 36 provincias no se alcanza la renta "per capita" nacional;*

entre la que corresponde al habitante de la menor renta y la del de la provincia de renta más elevada, la diferencia es de 2,5 veces; la mejora de renta en provincias más despobladas obedece a la disminución de habitantes.

- "De no corregirse la tendencia concentradora de población y de renta, se llegará a la desertización de la mayor parte del territorio español, mientras que las acusadas concentraciones poblacionales generan costes y tensiones sociales tan acusados que ahogarán y anularán las posibilidades, todavía en gran parte inéditas, del auténtico desarrollo español". Esta es la conclusión de la comunicación "La distribución provincial de la renta", de don Julio Alcaide Inchausti.
- *En Tarrasa la Junta de Vecinos del Barrio de la Maurina redacta el Plan Parcial de Ordenación, presentando sensibles diferencias con el elaborado por los Arquitectos municipales.*
- La zona vizcaína se ve invadida por 330.000 toneladas de materias polulantes.
- *Vista por presunta estafa de viviendas en Bilbao. Se trata de la Cooperativa Nuevo Hogar.*
- Se invertirán 3.291 millones de pesetas en el Plan general de reparación, mejora y construcción de carreteras de la Diputación de Barcelona.
- *Los daños causados por los incendios forestales en este año superan los 3.000 millones de pesetas. El 77 por 100 de los siniestros, según parece, han sido provocados.*

- En Sabadell preocupa la falta de criterios racionales de planificación comarcal. La ordenación territorial no tiene en el Vallés muchos signos de eficacia.
- *En Tarragona las zonas verdes son escasas y se encuentran mal cuidadas.*
- El Ministro de Industria presenta la Ley de Residuos Sólidos Urbanos.
- *En Bilbao un centenar de chabolistas de Oyargán ocupan un bloque de viviendas de reciente construcción aún no entregadas a sus propietarios.*
- El Ministro de la Vivienda anuncia la creación de dos Sociedades Anónimas para la ejecución de las actuaciones urgentes de Santa María de Gallegos y Sabadell-Tarrasa.
- *Toma posesión de su cargo el Presidente de la Corporación Municipal Metropolitana de Barcelona, señor Viola Sauret.*
- Las principales conclusiones del Comité de Vivienda de la O.N.U. celebrada su reunión anual en Torre-molinos, en el presente mes, son: No se tienen en cuenta las zonas verdes con todo el interés que las mismas requieren, se está perdiendo la estética tradicional española con el uniformismo arquitectónico que produce el crecimiento urbanístico, excesiva densidad en los polígonos residenciales y falta de equipamiento.
- *En el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1976 se destinan 100.000 millones de pesetas para un Plan trienal de construcción de viviendas.*
- Alegaciones del Colegio de Arquitectos de Madrid al Plan de Remodelación del Barrio de Malasaña.
- *Celebración interrumpida de las Jornadas "El arquitecto y el sector de la construcción", organizadas por el C.O.A.M. durante los días 20 al 23 del presente mes. El C.O.A.M. decidió posponer la continuación de las Jornadas, al denegar la autoridad gubernativa una de las conferencias del Programa.*
- Se nombra a Bernardo Ynzenga Acha Director Técnico de Planeamiento Metropolitano de C.O.P.L.A.C.O.
- *Denegado por C.O.P.L.A.C.O. la aprobación del Plan General de El Molar ("B. O. E." 17-X-75).*
- Se declara Conjunto Histórico-Artístico el casco antiguo de la ciudad de Orense ("B. O. E." 23-X-75).

- *Reorganización del Instituto Nacional de Urbanización ("B. O. E." 22-X-75).*

NOVIEMBRE

- La Federación de Asociaciones de Vecinos de Madrid en trámite de reconocimiento.
- *El Tajo fuertemente contaminado por el Manzanares y el Jarama. Después del paso del Manzanares por Madrid capital, las aguas alcanzan alto contenido bacteriano.*
- Se amplían en 15.000 metros cuadrados las zonas verdes de Leganés.
- *La mayoría de los vecinos de Getafe piden intervenir en los plenos municipales. Más de la mitad del vecindario ignora que se haya redactado un Plan General de Ordenación.*
- *Modificación de las normas subsidiarias de Alcalá de Henares y Meco.*
- La tarifa de agua en Madrid será de 10 pesetas/m³, para afrontar las cargas financieras de las inversiones, atender a la incorporación de abastecimiento a nuevos municipios y absorber los incrementos en los costos de conservación y explotación.
- *El Proyecto de Electrificación del Delta del Ebro pasa a información pública. El presupuesto asciende a cerca de 100 millones de pesetas.*
- La red arterial metropolitana de Barcelona constará de 21 autopistas, con un total de 674 kilómetros, y un coste de 73.000 millones de pesetas.
- *En el Colegio de Aparejadores de Barcelona se ha celebrado un debate sobre "Los túneles del Tibidabo y la ordenación del territorio barcelonés". Según opinión generalizada, la construcción de dichos túneles responde al criterio de prioridad absoluta al tráfico privado, además de encarecer el terreno y favorecer la especulación. Las medidas deberían ir encaminadas a descentralizar Barcelona y no a extenderla. Por otra parte se constató la falta de consulta a los ciudadanos previa a su construcción.*
- El Planeamiento 1974 de la Red Arterial Metropolitana de Barcelona en información pública.
- *El Contencioso-administrativo ordena la demolición del tercer piso y cubierta de un edificio en Esparraguera.*

- Se declara Conjunto Histórico-Artístico el casco antiguo de la ciudad de Alhama (Granada). ("Boletín Oficial del Estado" 26-XI-75.)
- *Publicación del Excmo. Ayuntamiento de Madrid recogiendo los índices municipales de plus valía.*

DICIEMBRE

- Inauguración del nuevo transporte ferroviario Chamartín-Universidad Autónoma.
- *El Colegio de Arquitectos y la Cámara de Comercio de Madrid contra el Plan Malasaña: "Un sector de estas características tiene su propio ritmo de renovación y cambio que no debe forzarse", afirma la primera de las instituciones en un escrito de 17 alegaciones. La Cámara de Comercio argumenta que, desde el punto de vista urbanístico, la remodelación no responde a ninguna necesidad perentoria. Los propietarios de la zona presentaron por su parte 55 alegaciones.*
- La Federación de Asociaciones de Vecinos estima en 400.000 millones el déficit acumulado en materia de equipamiento y servicios de Barcelona y su comarca.
- *Al cabo de un año de promesas siguen sin construirse las zonas verdes del Barrio del Pilar.*
- De las 16.000 viviendas entregadas por el I. N. V., en unas 1.500 se han comprobado anomalías e irregularidades, como ventas fraudulentas, ocupadas por terceros o subarrendadas, y de ellas el 80 por 100 se encuentran desocupadas.
- *Grave escasez de viviendas sociales en la zona turística de Las Palmas. El personal de hostelería apenas encuentra alojamiento a precio asequible.*
- El tráfico, uno de los problemas más urgentes por solucionar en 1976. En tres plazas madrileñas se construyen aparcamientos: Colón, Olavide y la porticada de Conde-Duque.
- *Más de 430 millones de personas viajaron en los autobuses municipales en 1975.*
- Supresión del Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- *Nombramientos en el Ministerio de la Vivienda: Don Antonio Valero Vicente, Secretario General*

Técnico; don Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, Director General de la Vivienda; don Carlos García Maura, Director General del Instituto Nacional de Urbanización.

- Ciento dieciocho mil habitantes carecen de agua en la provincia de Madrid. El Canal de Isabel II cargará con el 94,6 por 100 del total de agua a abastecer en el año 2.000 en una población estimada de ocho millones de habitantes.
- *Tan sólo 1.300.000 habitantes de Madrid depuran sus vertidos. El plan general de colectores del Ayuntamiento de Madrid supone una inversión de 6.000 millones de pesetas. Realizados estos proyectos se obtendrá una capacidad de depuración para 6.950.000 habitantes. Para el año 2000, para solucionar los problemas de la red de saneamiento en la provincia la inversión ha de ser de 36.000 millones.*
- El Ayuntamiento de Castelldefels se opone al trazado de la autopista Barcelona-Sitges-Comarruga. Afectaría a más de 200 hectáreas, de las 600 de suelo urbano que posee el municipio.
- *Los agricultores del Maresme se oponen al Planeamiento de Red Arterial Metropolitana de Barcelona.*
- La autopista San Celoni-Sabadell-Villafranca del Panadés será la más importante del Planeamiento 1975 de la Red Arterial Metropolitana de Barcelona.
- *La Cámara de Comercio de Gerona impugna la red arterial de la ciudad porque estima que adolece de armonía con la realidad existente.*
- La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona estima que el programa de financiación de viviendas acordado por el Gobierno en el mes de noviembre resulta reducido a causa de los módulos vigentes.
- *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona está de acuerdo con el diseño global de la Red Arterial Metropolitana, pero opina que la red de autopistas debería ser vinculante y financiada por el sector público.*
- La Subsecretaría de Planificación dependerá de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, que estará presidida por el Presidente del Gobierno o por el Vicepresidente para Asuntos Económicos.
- *Se declara Conjunto Histórico-Artístico la Villa de Uruña (Valladolid) ("B. O. E." 3-XII-75) y la Villa de Manzanares El Real (Madrid) ("B. O. E." 19-XII-1975).*



Bibliografía

Bibliografía sobre la problemática del agua

Por Enrique Orduña Rebollo

ASPECTOS GENERALES

- ABISON, L.: *Les problèmes de l'eau en Franche-Comté*. París. Equip. Log. Trans., n.º 84, pág. 48.
- ALVAREZ RICO, Manuel: *El agua y su régimen jurídico en el mundo musulmán*. Madrid. BIMOP, n.º 136, 1969, págs. 13-21.
- *Las concesiones de aguas públicas superficiales*. Madrid. 1970. Editorial Montecorvo. 282 págs.
- Automation and instrumentation: a symposium. Londres. W. P. C., n.º 3, 1972, págs. 246-311.
- BASCHUNG, Marius: *Planearische Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinaus. Eine Möglichkeit der rechtlichen Organisation des Gewässerschutzes im Grenzgebiet*. Plan, n.º 1, 1970, Zürich, págs. 32-33.
- BOCKING, Richard C.: *Canada's water: for sale?* Toronto. James Lewis & Samuel, publishers. 1972, 188 págs.
- BOSSERT-MARTHEY, A.: *Industrielle planung und wasserhaushalt*. Zürich. Plan, núm. 2, 1971, págs. 66-68.
- BRAVO MORATA, Federico: *Protección sanitaria de los pozos*, por... Félix Pumarola Busquets y Bonito Oliver Clapes. Madrid. R. S. H. P., núm. 4, 1970, págs. 397-445.
- BURAS, Nathan: *Scientific allocation of water resources*. New York. American Elsevier Publishing Company, Inc., 1972, 208 páginas.
- BURG, H. J. van der: *Water conservancy planning in South-Holland*. Zürich. IFEG, núm. 17, 1970, págs. 10-13.
- CABRERA HIDALGO, José Carmelo: *Las aguas y los heredamientos en Gran Canaria*. Madrid. IEAL, 1970, 177, XLVII, 7 págs. (Tesis IV Curso de Diplomados), 1970.
- CAMPBELL, Thomas H.: *Water resources management and public policy*, por... y Robert O. Sylvester. Seattle. University of Washington Press, 1968, XVI, 253 págs.
- CARMONA HERNÁNDEZ, Angel: *Manual de aguas. Legislación, jurisprudencia y doctrina*. Barcelona. Ed. Bayer, 1966, 284 págs.
- COLMENERO GONZÁLEZ, Pedro: *La importancia del agua y su aprovechamiento por el hombre*. Madrid. Las Ciencias, número 3, 1969, págs. 163-174.
- CHERET, Ivan: *L'eau*. París. Editions du Seuil, 1967, 127 págs.
- DOMENICO, Patrick A.: *Concepts and models in groundwater hydrology*. New York. McGraw-Hill Book Co., 1972, 405 páginas.
- DORIMAN, Robert: *Models for managing regional water quality*, por... Henry D. Jacoby y Harold A. Thomas, Jr. Cambridge, Massachusetts. Harvard University Press, 1972, 453 páginas.
- DUBREUIL, P.: *Initiation à l'analyse hydrologique*. París. Masson et Cie-Orstom, 1974, 216 págs.
- DWORSKY, Leonard B.: *Social and economic aspects of water resources development*, por... y otros. Illinois. The American Water Resources Association, 1972, 246 págs.
- ECKSTEIN, Otto: *Explotación de recursos hidráulicos*. Trad. Luis de Ibarra Enciondo. México. 1964, 324 págs.
- La economía general de las aguas. Aprovechamientos y desarrollos. (Parte II: Usos industriales, hidropotables y varios). VID. IT., núm. 2, 1970, Roma, págs. 127-129.
- L'economia generale delle acque. Le opere irrigue recenti e di prossima attuazione nelle regioni italiane. V. I., núm. 9 Roma, 1969, págs. 735-749.
- L'economia generale delle acque. Roma. V. I., núm. 10, 1969, páginas 817-830.
- EDWARDS, R. W.: *Conservation and productivity of natural waters* por... y D. J. Garrod. London. Academic Press. 1972, 318 págs.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, T. R.: *Las competencias administrativas en materia de aguas subterráneas*. Madrid. R. A. P., núm. 72, 1973, págs. 9-25.
- FIELD, Donald R.: *Water and community development: social and economic perspectives*, por... y James C. Barron y Burl F. Long. Michigan. Ann Arbor Science. 1974, 302 págs.
- FRANKS, Felix: *Water; a comprehensive treatise*, por... C. W. Kern y otros. New York. Plenum Press. 1972, 596 págs.
- FUENTES BODELÓN, Fernando: *El Registro de Aprovechamientos de aguas públicas*. Madrid. D. A., núm. 134, 1970, páginas 29-61.
- GÓMEZ DE PABLOS GONZÁLEZ, Manuel: *Principios rectores de una política hidráulica*. Madrid. B. I. M. O. P., núm. 173, 1972, págs. 5-12.
- GUIMERA PERAZA, Marcos: *Tres estudios sobre aguas canarias*. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura. 1970, 186 págs.
- HANSON, Michael: *Investing in leisure*. London. M. J., núm. 11, 1972, págs. 369-380.
- HERAS RODRÍGUEZ, Rafael: *Los recursos de agua en España*. ROP. Madrid, núm. 3409, 1969, págs. 337-345.
- HERRERA MARÍN, Juan: *La estación depuradora de aguas residuales de la cuenca de "El Fresno" en Madrid*. ROP, Madrid 1968, núm. 3043, pág. 801.
- HILLEL, Daniel: *Soil and water. Physical principles and processes*. New York. Academic Press. 1971, 288 págs.
- JEFATURA DE SERVICIOS ELÉCTRICOS DE OBRAS PÚBLICAS: *Importancia de los aprovechamientos hidroeléctricos españoles dotados de embalse que se destinan, además, a otros usos*. Madrid. BIMOP, núm. 141, 1969, págs. 5-24.
- KUIPER, E.: *Water resources project economics*. London. Put-terworths, 1971, 447 págs.
- LUDER, Ulrich: *Halbzeit in Gewässerschutz*. Zürich. Plan, número 3, 1971, págs. 120-122.
- LUTHER, H.: *Project aqua*, por... J. Rzoska. London. International Biological Programme. Blackwell Scientific Publications: 1971, 239 págs.
- MARTÍN ARNÁIZ, Manuel: *El agua, factor importante en el desarrollo económico y social*. Barcelona. Agua. 1973, núm. 80, págs. 10-21.

- El agua, factor importante en el desarrollo económico y social, II, Barcelona. AGUA, 1973, núm. 81, págs. 25-36.
- MAUREL, A.: *Aménagements pour les loisirs nautiques*. París. CIAURP, 1968, vol. 12-13, págs. 51-111.
- Loisirs nautiques aux USA*. París. CIAURP, 1968, vol. 12-13, págs. 1-50.
- MIGUEL GARCÍA, Pedro: *Las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas y de los Ayuntamientos en materia de aguas públicas terrestres*. Madrid. REV.L., núm. 171, págs. 439-472.
- MORENO HERRERA, Diego: *La prescripción de las aguas públicas*. Madrid. R. C. D. I., núm. 473, 1969, págs. 985-1.006.
- MULLER, W. J.: *Reutilisation des eaux usées du Allemagne*. París. Publicaciones de la OCDE, 1969, 32 págs.
- NIETO, A.: *Aguas subterráneas; subsuelo árido y subsuelo hídrico*. RAP. Madrid. Instituto de Estudios Políticos. 1968, número 56, págs. 9-92.
- OCDE: *Gestion de l'eau. Aspects fondamentaux*. París. OCDE, 1972, 546 págs.
- PEREIRA, H. C.: *Land use and water resources*. Cambridge. University Press. 1973, 246 págs.
- PÉREZ AFONSO, Carmelo: *Aguas subterráneas en terrenos de propiedad particular en Canarias*. Madrid. Publicaciones de la Escuela Nacional de Administración Pública. 1974, 2 vols.
- PLAN: *VI Plan: Le rapport eau*. París. R. C. E. P., núm. 11, 1971, pág. 526.
- POTOTSCHNIG, Umberto: *Vecchi e nuovi strumenti nella disciplina delle acque*. R. T. D. P., núm. 4, 1969, Milano, páginas 1009-1037.
- PUEL, Désiré: *La nouvelle politique de l'eau*. París. E. L., número 27, 1968, pág. 37.
- Purificación y desalinización del agua*. Madrid, 1968, E., número 959, pág. 15.
- RIGOU VILA, Pedro: *Suspensión por el alcalde del alumbramiento de aguas subterráneas*. Barcelona. R. M. A. L., núm. 697, 1969, pág. 131.
- RUTTIMANILLO: *Reservoirs werden Grünanlagen*. Zürich. Plan, número 3, 1971, págs. 128-132.
- SALVERDA, Z.: *Eaux douces*, por... y otros. Estrasburgo. Conseil de l'Europe. 1968, 116 p.
- SAURA MIRA, Fulgencia: *Usos en materia de riegos*. Murcia. Boletín de Información del Excmo. Ayuntamiento de Murcia, núm. 27, 1969, págs. 24-25.
- SECKLER, David: *California water*, por... y otros. Berkeley. University of California Press. 1971, 348 págs.
- SHAPIRO, David L.: *Water rights and wrongs*. Washington. A. R. S., núm. 2, 1969, págs. 139-148.
- SMITH, Keith: *Water in Britain*. London. MacMillan. 1972, 241 páginas.
- SPENCE, R.: *The management of water in Northern Ireland, with special reference to water pollution*. London. W. P. C., núm. 1, 1973, págs. 10-19.
- TAYLOR, Floyd B.: *Aproveche los recursos hidráulicos para múltiples usos*. S. P., 1970. Stanford, Connecticut, págs. 51-55.
- TENIÈRE-BUCHT, P. F.: *L'eau en Seine-Normandie*, por... y otros. París. Travaux et Recherches de Prospective, 1971, número 15, 177 págs.
- TORRE SANZ, José de la: *La Dirección General de Obras Hidráulicas y el II Plan de Desarrollo*. Madrid. BIMOP, núm. 138, 1969, págs. 7-20.
- TRUEB, E.: *Wasser ist ein Planungsfaktor*. Zürich. Plan, núm. 2, 1971, págs. 61-65.
- UNITED NATIONS: *Abstraction and use of water: a comparison of legal regimes*. New York. United Nations. Department of Economic and Social Affairs, 1972, 254 págs.
- VOGEL, H. E.: *Entwicklungstendenzen auf dem Sektor der Wasserwirtschaft in Europa*. Zürich. Plan, núm. 2, 1971.
- WATER RESOURCES BOARD: *Ninth annual report of the water resources board*. London. Her Majesty's Stationery Office. 1972, 121 págs.
- WHITTICK, Arnold: *Water in civic design*. London. T. C. P., número 9, 1972, págs. 433-435.
- WOLLMAN, Nathaniel: *The outlook of water*, por... y Gilbert W. Bonem. Baltimore. The Johns Hopkins Press. 1971, 286 páginas.
- ALVAREZ PATALLO, Faustino: *Estudio monográfico sobre el Servicio municipal de suministro de agua a domicilio en la villa de Grado y localidades próximas*. Madrid. IEAL, 1971, 43 fols. (Tesis).
- ALVAREZ RICO, Manuel: *Las tarifas de abastecimiento de agua*. Madrid. R. E. V. L., núm. 185, págs. 81-94.
- ANGULO ERRAZQUIN, Luis María: *Estudio de las técnicas de diagnóstico empresarial en la Administración Local. Aplicación concreta a los Servicios Municipales de Abastecimientos de Agua y Saneamiento*. Madrid. IEAL, 1969, 111 fols. (Tesis).
- APARICIO, Isidro: *Situación y perspectiva del abastecimiento de agua en España*. Barcelona. AGUA, núm. 84, 1974, págs. 19-23.
- ARNAZ DELGADO, Rafael: *Consideraciones sobre el abastecimiento del Servicio de aguas*. Madrid. Municipalia, núm. 216, s. p.
- ASFERRER, Antonio: *Aspectos financieros de los problemas del suministro de agua potable*. Barcelona. AGUA, núm. 70, 1972, págs. 6-12.
- ASPURU, Juan José: *Posibilidades hidráulicas de Vizcaya para abastecimientos de agua con embalses*. V. Excmo. Diputación de Vizcaya. 1967, núm. XXVIII...
- BALLESTER ROS, Ignacio: *El servicio de abastecimiento de agua*. R. E. V. L., Madrid, núm. 157, 1968, págs. 111-128.
- BECK, John D.: *Curious-yellow*. New York. A. C., núm. 3, 1970, págs. 73-76.
- BEDDOE, J. I.: *The management of water in England and Wales: the case for reform*. London. T. C. P., núm. 9, 1972, págs. 405-411.
- BERNIS VILAGUT, José: *Contadores y servicios especiales. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 451-471.
- Instalaciones interiores y acometidas domiciliarias. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 433-450.
- BERTOGLIO, Franco: *La sistemazione idrogeologica delle pendici montane*. Roma. MONTANARO, núm. 9, 1969, págs. 506-517.
- BONNEVIOT, B.: *L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne*, por... y otros. París. La Documentation Française, 1972, 102 págs.
- BORSARI NETTO, Francisco: *Previsao do Consumo de Agua*. RAM, Rio de Janeiro, 1969, núm. 94, págs. 313-320.
- BURAS, Nathan: *Scientific allocation of water resources*. New York. American Elsevier Publishing Co. Inc., 1972, 208 págs.
- CANAL DE ISABEL II: *Memoria 1951-1969*. Madrid. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas. 1971, 391 páginas.
- CIFUENTES, Miguel A.: *Plan Guadalquivir*. Sevilla. CAMPO, núm. 333, págs. 611-616.
- COUCHOU SEBASTIÁ, Rafael: *Unidad funcional en la administración del agua*. Barcelona. AGUA, núm. 73, 1972, págs. 2-16.
- CHELTINGA, H. M. J.: *El abastecimiento de agua potable a Rotterdam*, por... y T. Verheul. Barcelona. AGUA, 1972, páginas 29-33.
- D'ANJOU GONZÁLEZ, Juan: *Auxilios de la Administración local (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, páginas 180-202.
- DEHAVEN, James C.: *Water supply, economics, technology and policy*. Santa Mónica. 1963, 21 págs.
- DOUGLAS, James, L.: *Economics of water resources planning*, por... y Robert R. Lee. New York. McGraw-Hill Book Co., 1971, 615 págs.
- DOXIADIS, C. A.: *Water uses and re-uses*, por... y otros. Atenas. EKISTICS, núm. 179, 1970, págs. 292-296.
- DUPONT, André: *Hydraulique urbaine. Hydrologie. Captage et traitement des eaux*. París. Editions Eyrolles. Tomo I. 1971, 254 págs.
- Hydraulique urbaine. Ouvrages de Transport. Elevation et distribution des eaux*. París. Editions Eyrolles. Tomo II. 1971, 460 págs.
- DURAND, Jacques: *Les problèmes de l'eau dans la basain Phère-Méditerranée-Corse. Travaux et recherches de prospective*. París. 1971, núm. 22, 60 págs.
- L'eau en Adour-Garonne. Travaux et recherches de prospective*. París. 1971, núm. 21, 143 págs.
- DURAND CORDERO, Eduardo: *La construcción del complejo hidroeléctrico "Chocón-Cerros Colorados"*... DA. Madrid. Escuela Nacional de Administración Pública, 1968, núm. 121, págs. 117-122.

ABASTECIMIENTOS DE AGUAS

- AGUINAGA MORENO, José Manuel: *Modelo matemático (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 509-534.
- ALESSANDRI, Giovanni: *Il problema delle risorse idriche*. A. S., núm. 11, 1969, Milano, págs. 657-660.

- ECHEVARRÍA, Adolfo: *Historia del abastecimiento de aguas del "Gran Bilbao"*. V. Excma. Diputación de Vizcaya. 1967, número XXVIII.
- FERNÁNDEZ MAFRÍA, Angel: *El saneamiento en las zonas áridas*. R. S. H. P., núm. 11-12, 1969, Madrid, págs. 773-803.
- FIERING, Myron B.: *Administración de recursos hidráulicos*. Londres. S. P., núm. 6, 1969, p. 37-42.
- FLACK, J. Ernest: *Nuevas funciones de la administración del agua urbana*. Stamford. S. P., 1972, núm. de abril, págs. 32-39.
- FONT MACÍAS, José Luis: *Estudio económico, financiero y organizativo de los servicios de saneamiento en las Corporaciones Locales*. Madrid. IEAL, 1968, 65 fols. (Tesis).
- FONT OBRADOR, Bartolomé: *El agua en la historia y economía de Lluçmayor*. Lluçmayor. 1970. Excmo. Ayuntamiento, 32 páginas.
- FRANCO POGGIO, Carlos: *La junta administrativa del abastecimiento de agua a la comarca del "Gran Bilbao", o un servicio trascendental a Vizcaya*. V. Excma. Diputación de Vizcaya. 1967, núm. XXVIII.
- Is the future bleak for small communities? Londres. Env. Pol. Man., vol. 4, núm. 2, 1974, págs. 83-85.
- The future management of water in England and Wales. London. W. P. C. núm. 3, 1972, págs. 232-245.
- GARCÍA AGUSTÍN, José: *Abastecimiento de agua al área metropolitana de Madrid*. Madrid. R. O. P., núm. 3081, 1972, páginas 3-12.
- Las aguas subterráneas en el suministro del área metropolitana de Madrid. Barcelona. AGUA, núm. 83, 1974, págs. 17-34.
- La ampliación del embalse de Santillana, con destino al abastecimiento de agua al área metropolitana de Madrid. BIMOP, Madrid, 1969, Año XII, núm. 134, págs. 11-16.
- La arteria principal del Este, para el suministro de agua al área metropolitana de Madrid. Madrid. 1970, núm. 155, páginas 21-25.
- El Canal de Isabel II en los últimos veinte años, y especialmente en el último quinquenio. Madrid. R. O. P., número 3072, 1971, págs. 249-270.
- La evolución del consumo de agua y su porvenir en el área metropolitana de Madrid. Madrid. ROP, núm. 3059, 1970, págs. 197-210.
- Problemas generales en la explotación de un abastecimiento de agua (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 3-30.
- GARCÍA CUERBOS, Manuel: *Breve reseña histórica de los abastecimientos de agua en nuestra ciudad (Málaga)*. Málaga. BIMM, núm. 3, 1969, págs. 9-18.
- GARCÍA MARTÍNEZ, Francisco Javier: *Planificación y tarifas económicas de los servicios locales de saneamiento*. Madrid. IEAL, 1970, 169 fols. (Tesis).
- GARCÍA-POVEDA FERNÁNDEZ, Miguel: *Sistema informático del Canal de Isabel II. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 535-548.
- GARRIDO LOPERA, José María: *El servicio público de abastecimiento de agua a poblaciones*. Madrid. IEAL, 1973, 413 págs.
- GOMELLA, Cyril: *La distribución del agua en las aglomeraciones urbanas y rurales*. por... y Henri Gruenée. Trad. Adrián Margarit. Prol. Marc. Neveux. Barcelona. Ed. Técnicos Asociados. 1973. 295 págs.
- La distribution d'eau dans les agglomérations urbaines et rurales, por... y M. Guérée. Pref. Marc. Neveux. París. Ed. Eyrolles. 1974, 287 págs.
- GÓMEZ DE PABLOS, Manuel: *Explotación planificada y controlada de los recursos hidráulicos*. BIMOP, Madrid, 1969, Año XII, núm. 134, págs. 5-10.
- GONZÁLEZ HERRANZ, Yreneo: *Servicio municipal de abastecimiento de aguas en Cieza*. (III Curso de Diplomados en gestión de servicios locales). Madrid. IEAL, 1973, 54 págs.
- GRAWERT, Rolf: *Rechtsfragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Gemeinden*. Köln. DVBl, núm. 13, 1971, págs. 484-488.
- GROOPMAN, Abraham: *El suministro de agua de la ciudad de Nueva York*. Barcelona. AGUA, núm. 74, 1972, págs. 51-56.
- HAVEMAN, Robert H.: *Water resource investment and the public interest*. Nashville. Vanderbilt University Press. 1970, 199 páginas.
- HERAS, Rafael: *Índice de los estudios básicos necesarios para la planificación del aprovechamiento integral de una cuenca hidrográfica y resumen de programas hidrológicos preparados por el Centro de Estudios Hidrográficos para el ordenador IBM, 11-30*. Madrid. R. O. P., núm. 3058, 1970, págs. 103-114.
- HERRERO MARZAL, Mariano: *Conocimientos físicos de la red. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, páginas 361-372.
- Información de anomalías en la red y reparación de las mismas. (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 373-390.
- HUISMAN, L.: *Groundwater recovery*. London. MacMillan Press. 1972, 336 págs.
- HUNN, G.: *Regional water authorities: organizational patterns purpose or professional*, por... y R. Hattessley. London. Wat. Bbl., núm. 6, 1973, págs. 675-692.
- JENKINS, S. H.: *Advances in water pollution research*. Oxford, Pergamon Press. 1971, 2 vols.
- JONES, Richard D.: *A regional water supply: Part I-History, supply and distribution*, por... y Joseph W. Rezek. AC, New York, 1969, vol. 84, núm. 3, págs. 108-112.
- LAFFLY, Georges: *L'eau, précieuse et rare. Les problèmes des ressources en eau et de la pollution*. París. E. L., núm. 28, 1968, págs. 8-14.
- LASARTE AZNAREZ, Emilio: *Estudio monográfico sobre el servicio de aguas municipales de Burgos*. Madrid IEAL, 1971, 48 págs. (Tesis).
- LÓPEZ URRUTIA, Juan: *Hidrología urbanística. Captación. Purificación. Distribución de agua en las poblaciones*, por... y Alberto Fesser Fernández. Madrid. Ed. Dossat, 1955, 961 págs.
- LEE, Terence R.: *Residential water demand and economic development*. Toronto. University of Toronto Press. 1969, 150 páginas.
- LINATI BOSCH, José Antonio: *El abastecimiento de agua de una gran ciudad en régimen de empresa privada. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 77-87.
- LOBATO, Francisco: *Facultades de los alcaldes y ayuntamientos en materia de aguas*. Madrid. Municipalia. S. f., núm. 216.
- LÓPEZ CAMACHO Y CAMACHO, Bernardo: *Análisis económico de las posibilidades de las aguas subterráneas de las proximidades de Madrid*. Madrid. R. O. P., núm. 3114, 1974, páginas 705-717.
- LÓPEZ SANTIAGO, Mariano: *Estudio sobre el consorcio para el abastecimiento y saneamiento de la zona central de Asturias*. Madrid. IEAL. (S. a.), 27 págs. (Tesis).
- MARINERO GARCÍA, Angel: *Abastecimiento de aguas a Villaviciosa de Asturias*. (III Curso de Diplomados en gestión de servicios). Madrid. IEAL, 1973, 75 págs.
- MARTÍN, William E.: *The need for additional water in the arid southwest: and economist's dissent*, por... y Young, Robert. Washington, A. R. S., núm. 1, 1969, págs. 22-31.
- MARTÍNEZ DE BASCARAN, Gamaliel: *¿La reutilización de las aguas residuales, una solución para Madrid?* BIMOP, número 181, 1973, págs. 5-10.
- MASSAGUER MIR, Ramón: *El nuevo servicio de abastecimiento de agua de Gerona y zona de influencia. Naturaleza de la reserva hidráulica del río Ter. Financiación. Tarifas. Gestión*. Madrid. IEAL, 1973, 54 fols. (Tesis).
- MENDILUCE, Enrique: *La red de saneamiento como causa de contaminación*. Madrid. R. O. P., núm. 3090, 1972, páginas 763-768.
- MINGUIJÓN CANTARERO, Manuel: *Estudio sobre gestión de servicios en mancomunidades de aguas del Sorbe*. (III Curso de Diplomados en gestión de servicios). Madrid. IEAL, 1973, 41 págs.
- MIRAVITILLAS SERRADELL, Rafael: *Tipos de tarifas de abastecimientos de agua. Problemática y posibilidades*. Barcelona. AGUA, núm. 82, 1974, págs. 15-20.
- MOBASHERI, Fereidoun: *Predicción de los beneficios económicos de un sistema de recursos hidráulicos*. Londres. S. P., 1969, págs. 64-69.



- El mundo del ambiente. Stamford. S. P., núm. 7, 1971, páginas 10-13.
- MUÑOZ MARTÍNEZ, José: *León. Abastecimiento de aguas*. Madrid. R. S. E., núm. 99, 1970, págs. 81-88.
- NACIONES UNIDAS: *Diseño de sistemas de suministro de agua, basados en la desalación*. Nueva York. Publicación de Naciones Unidas. 1969, 69 págs.
- *The rural housing situation in Europe by the secretariat of the economic commission for Europe*. Ginebra. Naciones Unidas. 1962, VI, 76 págs.
- OLIVIER, Henry: *Irrigation and water resources engineering*. London. Edward Arnold. 1972, 190 págs.
- O'NEILL, P. G.: *Water supply problems and future resources*. London. T. C. P., núm. 9, 1972, págs. 412-418.
- PATRICK, E. J.: *The water services: estimates and accounts*. London. Publ. Fin. Acco., V. 1.º, núm. 5, 1974, págs. 163-165.
- PÉREZ DE AYALA, José Luis: *Nota sobre la naturaleza jurídica del canon establecido por el servicio municipal de aguas*. Madrid. R. E. H. L., núm. 12, 1974, págs. 491-497.
- PINEDO SÁNCHEZ, A.: *Los abastecimientos de aguas en las comunidades rurales y semiurbanas, problemática sanitaria*, por y A. J. Baquerizo Frien. Madrid. R. S. H. P., núm. 10, 1971, págs. 955-967.
- Plano urbanístico básico: *Agua, esgoto e drenagem*. Sao Paulo. Eng. Mun., núm. 42, 1969, págs. 11-38.
- PORTUGAL. PRESIDÊNCIA DO CONSELHO: *Elementos sobre redes de abastecimiento de agua, electricidade, saneamento, recolha e tratamento de lixos*. Lisboa. Comissao de Planeamento da Região de Lisboa. 1973, 187 págs.
- PUEL, Désiré: *La nouvelle politique de l'eau*. París. E. L., número 27, 1968, pág. 37.
- PUJALAT, José: *Los abastecimientos de aguas en las villas y núcleos rurales de la provincia de La Coruña*. La Coruña, 1970, 97 págs.
- RESS, Judith A.: *Water demand forecasts and planning margins in South-East England*, por... y R. Ress. New York. R. S., número 1, págs. 37-48.
- RIBI, André H.: *La protection des eaux dans le canton de Fribourg*. Zürich. PLAN, núm. 3, 1970, págs. 86-91, grabs.
- RONDIÉRE, Pierre: *La muerte del agua*. Barcelona. Editorial Noguer, S. A., 1972, 128 págs.
- RUBIO REQUENA, Pedro M.: *Instalaciones sanitarias. Instalaciones de gases combustibles. Instalaciones de incendios*. Madrid. 1973, 309 págs.
- SCHMASSHANN, Hansjörg: *Trikwasserschutzgebiete Rückolick und Ausblick*. Zürich. PLAN, núm. 5, 1971, págs. 206-211.
- SENA, Enrique: *Financiación de empresas privadas. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 211-217.
- SENIOR, Derek: *Pattern for provinces*. London. M. J., núm. 2, 1972, págs. 34-36.
- SERRALLONGA, Luis G.: *Auxilios del Estado para el abastecimiento de aguas y saneamiento de poblaciones*. Barcelona. A. P., núm. 12, 1969, págs. 426-432.
- SERVICIO SINDICAL DE ESTADÍSTICA: *Datos estadísticos, técnicos y laborales de las industrias de abastecimientos de agua para usos domésticos e industriales y para regadíos en España*. Madrid. Ediciones y Publicaciones Populares. 1971, 152 págs.
- SEVILLA, Julián: *¿Consortios o mancomunidad?* Municipalía. Madrid, núm. 174, 1968.
- SIMPOSIUM SOBRE PROBLEMAS DE ABASTECIMIENTOS DE AGUAS. Benalmádena. 1972: *Documentos de investigación hidrológica*. Barcelona. Centro de Estudios, Investigación y Aplicaciones del Agua. 1973, 244 págs.
- SMITH, Kelth: *Water in Britain*. London. The McMillan Press. Ltd., 1972, 241 págs.
- STEINER, Klaus: *Wasserwirtschaft am Bodensee*. Wien. B. RF. RP., núm. 4, 1973, págs. 29-31.
- SUZANNE, J. C.: *Rassin Rhin-Meuse: eau et aménagement. Projet de livre blanc*. París. Travaux et Recherche de Prospective, s. f., núm. 18, 191 págs.
- TAYLOR, Floyd E.: *Eficiente administración del abastecimiento de aguas*. S. P., Stamford (USA) 1968, vol. 15, núm. 4, páginas 64-69.
- TORRES PADILLA, Carlos: *Financiación. Régimen de auxilio del Estado (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, páginas 173-179.
- TORRES RIVADEMAR, Luis de: *El tratamiento del agua para abastecimientos*. Madrid. R. O. P., núm. 3089, 1972, págs. 703-712.
- *El tratamiento del agua para abastecimientos*. Madrid. R.O.P., número 3090, 1972, págs. 779-792.
- TRELLES, Rogelio A.: *Abastecimientos de agua potable a comunidades rurales*, por... y otros. Buenos Aires. Instituto de Ingeniería Sanitaria. 1971, 419 págs.
- TROYANO LOBATÓN, Fernando: *Abastecimiento a la isla de Fuerteventura con aguas procedentes del mar*, por... y otros. Barcelona. AGUA, 1973, núm. 81, págs. 12-24.
- URBAN WATER RESOURCES RESEARCH. Deerfield, Mass. III, 1970: *Urban water resources management*... New York. American Society of Civil Engineers, 1971, 132 págs.
- VALIRON, François: *L'eau en région parisienne*. París. B.I.R.P., núm. 6, 1972, págs. 9-13.
- VALLES FERRER, José: *Consideraciones sobre algunos sistemas de tasificación del servicio público de abastecimiento de agua. Análisis del caso español*. Barcelona. AGUA, núm. 82, 1974, págs. 21-28.
- *Sistemas de tarificación del servicio público de abastecimiento de agua. Análisis del caso español*. Madrid. REVL, núm. 181, 1974, págs. 39-55.
- VARILLAS, Vicente: *Consortio de aguas*. V. Exma. Diputación de Vizcaya. 1967, núm. 28.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Juan Antonio: *Algunos conceptos a tener en cuenta en los proyectos de las instalaciones. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 577-607.
- *Definición de calidad de un servicio de abastecimiento de agua potable en función de los ratios*. Barcelona. AGUA, número 83, 1974, págs. 35-48.
- *Definición de la calidad de un servicio en función de los ratios. (Explotación de abastecimientos de aguas)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 473-505.
- *Organización de los servicios o empresas de suministro de agua (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 55-75.
- *Planificación general de un abastecimiento. (Explotación de abastecimientos de agua)*. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, págs. 239-260.
- Water reorganisation finance and accounting. Londres. Pub. Fin. Acco., vol. 1.º, núm. 5, 1974, pág. 143.
- Water's new management structure in England and Wales. Londres. Env. Pcl. Man., vol. 4, núm. 2, 1974, págs. 87-88.
- WIENER, Aaron: *The role of water in development*. New York. McGraw-Hill Book Co., 1972, 481 págs.
- WOLMAN, Abel: *La gestión del abastecimiento de agua*. Barcelona. AGUA, núm. 74, 1972, págs. 17-21.
- WOODWARD, Kenneth G.: *Abastecimiento de agua para poblaciones pequeñas*. SP. Stamford, USA, 1969, vol. 16, núm. 3, págs. 58-61.

AGUAS RESIDUALES

- ALEXANDER, Taylor R.: *Social & ecological aspects of irrigation & drainage*, por... Harry W. Ford y otros. New York. American Society of Civil Engineers. 193 págs.
- ANDREWS, John F.: *Dynamic models and control strategies for wastewater treatment processes*. Londres. W. R., vol. 8, número 5, 1974, págs. 261-289.
- ARTIEDA BOSQUETS, Juan Ignacio: *Tratamiento de aguas residuales de un lavadero de carbón*. Madrid. ECO. IND., número 106, 1972, págs. 91-98.
- BORMANS, J.: *Analyse des eaux résiduaires industrielles*. Eyrolles y Editions Cebedoc. 1974, 190 págs.

- CATRY, Jean Michel: *Tratamiento de aguas residuales por oxidación total y estabilización aerobia de los lodos*. Madrid. C. y P., núm. 10, vol. II, págs. 11-15.
- CHARLES, Claude: *Depuración de las aguas residuales urbanas en las pequeñas localidades*. Madrid. C. y P., núm. 10, vol. II, págs. 7-10.
- CHOW, Ven T.: *Wastewater engineering: collection, treatment disposal, pcr... y otros*. New York. McGraw-Hill Book Co., 1972, 782 págs.
- LORA, Federico de: *Regulaciones internacionales para el vertido de aguas residuales*. Barcelona. AGUA, núm. 70, 1972, págs. 12-23.
- MARTÍNEZ DE BASCARAN, G.: *La reutilización de las aguas residuales*. Madrid. BIMOP, núm. 196, 1974, págs. 5-11.
- MARTÍNEZ DE BASCARAN, Gamaliel: *¿La reutilización de las aguas residuales, una solución para Madrid?* Madrid. BIMOP, número 191, 1973, págs. 5-10.
- REBHUN, M.: *Physico-chemical treatment of strong municipal wastewater*, por... y S. Striet. Gran Bretaña. WAT. RES., vol. 8, núm. 3, Pergamon Press. 1974, págs. 195-201.
- TAPLES, K. D.: *Investigation for the Marine Disposal of effluents*. W. P. C., núm. 4, 1974, vol. 73, págs. 417-424.
- TORRES RIVADEMAR, Luis de: *El tratamiento de los líquidos residuales de la industria*. Madrid. ECO. IND., núm. 106, págs. 69-89.
- VAN ENGBERS, Loces: *Estudio de las aguas residuales de la ciudad de Granada. Detergentes en los canales de riego y sus posibles consecuencias agrícolas*. Barcelona. AGUA, núm. 73, 1972, págs. 48-52.

DEPURACION DE AGUAS

- ABADAL TARRUELLA, Ramón de: *La iniciativa privada en el servicio del tratamiento de las aguas residuales en las poblaciones*. Barcelona. AGUA, núm. 73, 1972, págs. 20-25.
- AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS: *Water treatment plant design*. New York. American Water Works Association, Inc., 1971, 351 págs.
- AMERICAN WATER WORKS ASSOCIATION: *Basic water treatment operator's manual*. New York. A. W. W. A., 1971, 129 págs.
- ANDREWS, John F.: *Dynamic models and control strategies for wastewater treatment processes*. Londres. W. R., vol. 8, núm. 5, 1974, págs. 261-289.
- ARDEN, T. V.: *Water purification by ion exchange*, por... y otros. London. Butterworths. 1968, VIII, 184 págs.
- ASKEW, Marshall W.: *Some chemical and phyco-chemical applications in waste management*. London. E. P. M., núm. 1, 1973, pág. 29.
- BABCOCK, Russel H.: *Instrumentación y control en el tratamiento de aguas potables, industriales y de desecho*. México. Editorial Limusa-Wiley. 1971, 118 págs.
- BAILEY, D. A.: *The reclamation of water from sewage effluents by reverse osmosis*. W. P. R., Vol. 73, 1974, núm. 4, págs. 353-366.
- BIANUCCI, Giovanni: *Il trattamento delle acque inquinate*, por... y Esther Ribaldone Bianucci. Milano. Ulrico Hoepli Editore. 1973, 481 págs.
- Il trattamento delle acque residue industriali e agricole*, por... y Esther Ribaldone Bianucci. Introd. Paolo Berbenni. Milano. Ed. Ulrico Hoepli. 1973, 502 págs.
- CATRY, Jean Michel: *Tratamiento de aguas residuales por oxidación total y estabilización aerobia de los lodos*. Madrid. C. y P., núm. 10, vol. II, págs. 11-15.
- CRAIB, D. C.: *The design, construction and operation of a small treatment work*. London. W. P. C., núm. 6, 1972, págs. 654-658.
- CULP, Gordon L.: *New concepts in water purification*, por... y Russell Van Nostrand Reinhold Co., 1974, 305 págs.
- GULP, Russell L.: *Advanced wastewater treatment*. New York. Van Nostrand Reinhold Co., 1971, VII, 310 págs.
- CHARLES, Claude: *Depuración de las aguas residuales urbanas en las pequeñas localidades*. Madrid. C. y P., núm. 10, vol. II, págs. 7-10.
- CHELTINGA, H. M. J.: *El agua y la protección de los recursos hidráulicos en los Países Bajos*, por... y T. Varheul. Barcelona. AGUA, núm. 77, 1973.
- CHUDOKA, J.: *Control of activated sludge filamentous bulking. III. Effect of sludge loading*. WAT. RES., núm. 4, 1974, páginas 231-239.
- Desarrollo de un nuevo procedimiento para la clarificación en el tratamiento del agua potable*. Madrid. C. y P., números 8-9, 1973, págs. 83-88.
- DEWISME, Eduardo: *Depuración de aguas residuales en lagunas*. Madrid. ROP, núm. 3084, 1972, págs. 291-307.
- El problema económico de la depuración de las aguas residuales*. ROP, Madrid, 1969, núm. 3045, págs. 29-38.
- Sistema de eliminación de lodos residuales urbanos*. Madrid. ROP, núm. 3054, 1969, págs. 793-814.
- DODSON, Roy: *¿Recycled wastewater?* New York. A. C., número 2, págs. 43-44.
- DUPONT, André: *Hydraulique urbaine. Hydrologie-captage et traitement des eaux*. París. Editions Eyrolles. Tomo I, 1971, 254 págs.
- ECKENFELDER, W. W.: *Applications of new concepts of physical-chemical wastewater treatment*, por... y L. K. Cecil. New York. Pergamon Press. 1972, 392 págs.
- EVANS, Francis L.: *Oxone in water and wastewater treatment*. Ann Arbor, Michigan. Ann Arbor Science Publishers, Inc., 1972, 185 págs.
- Practical aspects of sewage treatment: the pros and cons of forty year's experience of water pollution control*. W. P. C., núm. 1, 1973, págs. 38-45.
- The future management of water in England Wales*. London. W. P. C., núm. 3, 1972, págs. 232-245.
- GLOYNA, Earnest F.: *Water quality improvement by physical and chemical processes*, por... y W. Wesley Eckenfelder, Jr. Austin. University of Texas Press. 1970, XV, 448 págs.
- GOMELLA, Ciril: *Le traitement des eaux de distribution*, por... et Henri Guerrée. Pref. Marc. Neveux. París. Ed. Eyrolles. 1973, 204 págs.
- GOODMAN, Brian L.: *Design handbook of wastewater systems*. Lenexa, Kansas. Technomic Publishing Co., 1971, 159 págs.
- GOULDEN, O. A.: *New ideas and materials lead to new generation of plants*. Londres. Env. Pol. Man., vol. 4, núm. 2, 1974, págs. 71-72.
- GRAVA, Sigurd: *Urban planning aspects of water pollution control*. New York. Columbia University Press. 1969, 223 págs.
- GUERREE, Henri: *Pratique de l'assainissement des agglomérations urbaines et rurales*, por... y otros. París. Ed. Eyrolles. 1972, 33 págs.
- HASSLER, John W.: *Purification with activated carbon*. USA. International Textbook Co. Ltd. 1974, 390 págs.
- HELERLI, R.: *Industrie und Gewässerrecht*. Zürich. PLAN, número 2, 1972, págs. 46-48.
- HERRERA MARÍN, Juan: *La estación depuradora de aguas residuales de la cuenca de "El Fresno", en Madrid*. ROP, Madrid. Escuela de Caminos, 1968, núm. 3043, pág. 801.
- HOLDEN, W. S.: *Water treatment and examination*. London. J. & A. Churchill, 1970, 513 págs.
- JENKINS, S. H.: *Advances in water pollution research*. Oxford. Pergamon Press. 1971, 2 vols.
- Progress in water technology. Water quality: management and pollution control problems*. Oxford. Pergamon Press. 1973, 347 págs., vol. III.
- KAIBEL, Enrique: *Bienes de equipo para el tratamiento de las aguas*. Madrid. ECO. IND., núm. 108, 1972, págs. 61-77.
- KIRKPATRICK, Joanne: *Mathematics for water and wastewater*. Michigan. Ann Arbor Science Publishers, Inc. 1973, 435 págs.
- LEITHE, W.: *The analysis of organic pollution in water and waste water*. Michigan. Ann Arbor Science Publishers. Inc., 1973, 213 págs.
- LLADÓ FERNÁNDEZ-URRUTIA, José: *La investigación del tratamiento y depuración de las aguas*. Madrid. ECO. IND., número 108, 1972, págs. 9-13.
- MATHIEU, Hervé: *L'eau et les déchets urbains*. París. Centre de Recherche d'Urbanisme. 1972, 131 págs.



- MCCULLOUGH, J. Robert: *Make all water in your reservoir potable*. New York. A. C., núm. 4, 1971, págs. 63-65.
- MENDILUCE, Enrique: *La red de saneamiento como causa de contaminación*. Madrid. R. O. P., núm. 3090, 1972, págs. 763-768.
- El mundo del ambiente*. Stamford. S. P., núm. 7, 1971, páginas 10-13.
- NANNI, Vittorio: *Técnica moderna del alcantarillado y de las instalaciones depuradoras*. Barcelona. Ed. Hoepli, 1972, 334 páginas.
- PFAU, Peter: *This water plant doesn't quite run by itself*. New York. A. C., núm. 9, 1969, págs. 112-116.
- REBHUN, M.: *Physico-chemical treatment of strong municipal wastewater*, por... y S. Streit. Gran Bretaña. WAT. RES., vol 8, núm. 3, Pergamon Press, 1974, p. 195-201.
- RONDIERE, Pierre: *La muerte del agua*. Barcelona. Editorial Noguer, S. A., 1972, 128 págs.
- SÁNCHEZ DE LA NIETA, José Ramón: *Explotación de plantas de tratamiento de agua*. (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1974, págs. 331-360.
- SCHOKKING, F. M. A.: *Water pollution control in Netherlands*. Maidstone. W. P. C., núm. 2, 1972, págs. 131-132.
- SLA OCHANDIANO, Juan Carlos: *Los plásticos en el tratamiento de aguas residuales*. Barcelona. AGUA, 1973, núm. 80, páginas 54-60.
- STEINER, H.: *Die reorganisation der Kanalreinigung in der Stadt Zürich*. Zürich. PLAN, núm. 1, 1971, págs. 32-35.
- TORRES RIVADEMAR, Luis de: *El tratamiento del agua para abastecimientos*. Madrid. R. O. P., núm. 3089, 1972, págs. 703-712.
- Les traitements des eaux dans l'industrie pétrolière*. París. Institut Français du Pétrole. 1972, 207 págs.
- TROYANO LOBATÓN, Fernando: *Definición de estaciones de tratamiento. Tablas y figuras*. (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, pág. 293.
- L'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Rei*. Madrid. Bulletin d'Information Technique. Embajada de Francia en España, núm. 4, 1969, págs. 1-7.
- VIAYNA ROCA, E.: *Red de vigilancia de la cloración del agua potable*. Madrid. R. S. H. P., núm. 3, 1972, págs. 139-154.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Juan Antonio: *Coste del agua*. Madrid. R. O. P., núm. 3060, 1970, págs. 279-288.
- VOGEL, H. E.: *Kläranlagen und Gewässerschutz*. Zürich. PLAN, núm. 2, 1972, págs. 44-45.
- Water quality and consumer costs*. Santa Ana. Orange County Water District. 1972, 73 págs.
- Water quality and treatment*. New York. McGraw-Hill Book Co., 3.ª ed. 1971, 654 págs.
- WEBER, Walter J.: *Physicochemical processes for water quality control*. New York. Wiley-Interscience. 1972, 640 págs.
- WEINER, Robert: *Dépuration des eaux résiduaires dans la transformation et la galvanisation de métaux*. Trad. André Gasser. París. Ed. Eyrolles. 1975, 439 págs.
- WHITE, Clifford: *Handbook of chlorination*. New York. Van Nostrand Reinhold Co., 1972, 744 págs.
- WOODWARD, Richard L.: *Métodos modernos del control de la calidad del agua*. Londres. S. P., núm. 6, 1969, págs. 75-82.

Desarrollo regional y transporte colectivo

Por Julián Colina

El tema, como expresión de una *función trascendente elemental*, ha de referirse al Umwelt, Ambiente o Totalidad, variable dependiente y al Sistema, Condicionante, variable independiente. Si pensamos en millones de viajeros-kilómetro en las regiones periféricas de España: insular, costera y centro y en las previsiones para 1979, si añadimos que para este indicador social muy posiblemente se dupliquen para la fecha final de nuestro IV Plan y, finalmente, en la situación de desarrollo de la otra mitad de la España peninsular, *no puede quedar agotado el tema en la indudable libertad personal que el transporte privado proporciona*. Este transporte también está ausente en la zona que nos preocupa.

Esta documentación bibliográfica tiene por objeto proporcionar un soporte teórico a los trabajos sobre desarrollo regional, ya emprendidos en los cuadros de preparación de la "Planificación social de la política de transportes". Mientras tanto no se desarrolle la interacción social basada en los Transportes, las Comunicaciones y la Educación, elementos de nuestro Sistema cultural, que han sido contestados y puestos en trance de desaparición en el actual desarrollo del sistema capi-

talista, para poco han de valer los buenos deseos.

Preguntado Christopher Alexander (*La estructura del medio ambiente*. Edición de bolsillo), sobre su *Ensayo sobre la síntesis de la forma* (Infimó. Buenos Aires), expresa su particular metodología: "La definición de un proceso, o de un método, era nada más que una manera de ser preciso, una manera de asegurarme que no me estaba equivocando..., cuando algo no me ayuda a hacer mejores diseños me lo saco de encima rápidamente." En su *Ensayo* incluye un ejemplo elaborado: "La determinación de componentes para una aldea de la India", que aísla 10 ítems para transportes, que están relacionados con otros 160, etc.

Un modelo teórico en transportes lo hemos encontrado en el Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas (número 207) de Fernando Aragón Morales y sobre el concepto mismo de los modelos en la obra de Alain Badiou (Siglo XXI, Argentina), que categoriza así el concepto: "Produce el efecto principal de ubicar su particularidad, de exportarla —fuera de las ilusiones inmediatas de su producción singular— a un espacio matemático más general, cual es el de los

modelos del sistema: el dispositivo experimental es una encrucijada de prácticas." En la literatura de desarrollo comunitario: Batten, 1957 (Fondo Cultura Económica); Bliss, 1952 (Letras, México); Foster, 1962 (Fondo Cultura Económica); Hayes, 1964 (FOESSA); Illich, 1973 (Barral); König, 1958 (Euramérica); Aceves, 1969 (Barral); Pérez Díaz, 1968 (Ariel); Luque Baena, 1971 (Tecnos), etc., contemplamos el transporte como condicionante del cambio de la división del trabajo, preciso para el desarrollo regional; este concepto, que sí puede ser neofuncionalista, está presente en algunos de estos manuales y todos son estudios de campo, que aunque no representen aportaciones que enfaticen los transportes, sí lo hacen con el desarrollo; inversamente de lo que sucede en los específicos sobre movimiento de personas. Así Bernheim, 1972 (Eyrolles, París), nos dirá que la verdadera concurrencia del autocar es el vehículo privado, verdad que nos puede parecer evidente, falsa o discutible. Buscando relaciones más concretas, hemos encontrado aquí y allí material importante en medio centenar, que hemos seleccionado; son los que aquí estamos aportando. Particularmente importantes son los



- MCCULLOUGH, J. Robert: *Make all water in your reservoir potable*. New York. A. C., núm. 4, 1971, págs. 63-65.
- MENDILUCE, Enrique: *La red de saneamiento como causa de contaminación*. Madrid. R. O. P., núm. 3090, 1972, págs. 763-768.
- El mundo del ambiente*. Stamford. S. P., núm. 7, 1971, páginas 10-13.
- NANNI, Vittorio: *Técnica moderna del alcantarillado y de las instalaciones depuradoras*. Barcelona. Ed. Hoepli, 1972, 334 páginas.
- PFAU, Peter: *This water plant doesn't quite run by itself*. New York. A. C., núm. 9, 1969, págs. 112-116.
- REBHUN, M.: *Physico-chemical treatment of strong municipal wastewater*, por... y S. Streit. Gran Bretaña. WAT. RES., vol 8, núm. 3, Pergamon Press, 1974, p. 195-201.
- RONDIERE, Pierre: *La muerte del agua*. Barcelona. Editorial Noguer, S. A., 1972, 128 págs.
- SÁNCHEZ DE LA NIETA, José Ramón: *Explotación de plantas de tratamiento de agua*. (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1974, págs. 331-360.
- SCHOKKING, F. M. A.: *Water pollution control in Netherlands*. Maidstone. W. P. C., núm. 2, 1972, págs. 131-132.
- SLA OCHANDIANO, Juan Carlos: *Los plásticos en el tratamiento de aguas residuales*. Barcelona. AGUA, 1973, núm. 80, páginas 54-60.
- STEINER, H.: *Die reorganisation der Kanalreinigung in der Stadt Zürich*. Zürich. PLAN, núm. 1, 1971, págs. 32-35.
- TORRES RIVADEMAR, Luis de: *El tratamiento del agua para abastecimientos*. Madrid. R. O. P., núm. 3089, 1972, págs. 703-712.
- Les traitements des eaux dans l'industrie pétrolière*. París. Institut Français du Pétrole. 1972, 207 págs.
- TROYANO LOBATÓN, Fernando: *Definición de estaciones de tratamiento. Tablas y figuras*. (Explotación de abastecimientos de agua). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1974, pág. 293.
- L'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Rei*. Madrid. Bulletin d'Information Technique. Embajada de Francia en España, núm. 4, 1969, págs. 1-7.
- VIAYNA ROCA, E.: *Red de vigilancia de la cloración del agua potable*. Madrid. R. S. H. P., núm. 3, 1972, págs. 139-154.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, Juan Antonio: *Coste del agua*. Madrid. R. O. P., núm. 3060, 1970, págs. 279-288.
- VOGEL, H. E.: *Kläranlagen und Gewässerschutz*. Zürich. PLAN, núm. 2, 1972, págs. 44-45.
- Water quality and consumer costs*. Santa Ana. Orange County Water District. 1972, 73 págs.
- Water quality and treatment*. New York. McGraw-Hill Book Co., 3.ª ed. 1971, 654 págs.
- WEBER, Walter J.: *Physicochemical processes for water quality control*. New York. Wiley-Interscience. 1972, 640 págs.
- WEINER, Robert: *Dépuration des eaux résiduaires dans la transformation et la galvanisation de métaux*. Trad. André Gasser. París. Ed. Eyrolles. 1975, 439 págs.
- WHITE, Clifford: *Handbook of chlorination*. New York. Van Nostrand Reinhold Co., 1972, 744 págs.
- WOODWARD, Richard L.: *Métodos modernos del control de la calidad del agua*. Londres. S. P., núm. 6, 1969, págs. 75-82.

Desarrollo regional y transporte colectivo

Por Julián Colina

El tema, como expresión de una *función trascendente elemental*, ha de referirse al Umwelt, Ambiente o Totalidad, variable dependiente y al Sistema, Condicionante, variable independiente. Si pensamos en millones de viajeros-kilómetro en las regiones periféricas de España: insular, costera y centro y en las previsiones para 1979, si añadimos que para este indicador social muy posiblemente se dupliquen para la fecha final de nuestro IV Plan y, finalmente, en la situación de desarrollo de la otra mitad de la España peninsular, *no puede quedar agotado el tema en la indudable libertad personal que el transporte privado proporciona*. Este transporte también está ausente en la zona que nos preocupa.

Esta documentación bibliográfica tiene por objeto proporcionar un soporte teórico a los trabajos sobre desarrollo regional, ya emprendidos en los cuadros de preparación de la "Planificación social de la política de transportes". Mientras tanto no se desarrolle la interacción social basada en los Transportes, las Comunicaciones y la Educación, elementos de nuestro Sistema cultural, que han sido contestados y puestos en trance de desaparición en el actual desarrollo del sistema capi-

talista, para poco han de valer los buenos deseos.

Preguntado Christopher Alexander (*La estructura del medio ambiente*. Edición de bolsillo), sobre su *Ensayo sobre la síntesis de la forma* (Infimo. Buenos Aires), expresa su particular metodología: "La definición de un proceso, o de un método, era nada más que una manera de ser preciso, una manera de asegurarme que no me estaba equivocando..., cuando algo no me ayuda a hacer mejores diseños me lo saco de encima rápidamente." En su *Ensayo* incluye un ejemplo elaborado: "La determinación de componentes para una aldea de la India", que aísla 10 ítems para transportes, que están relacionados con otros 160, etc.

Un modelo teórico en transportes lo hemos encontrado en el Boletín de Información del Ministerio de Obras Públicas (número 207) de Fernando Aragón Morales y sobre el concepto mismo de los modelos en la obra de Alain Badiou (Siglo XXI, Argentina), que categoriza así el concepto: "Produce el efecto principal de ubicar su particularidad, de exportarla —fuera de las ilusiones inmediatas de su producción singular— a un espacio matemático más general, cual es el de los

modelos del sistema: el dispositivo experimental es una encrucijada de prácticas." En la literatura de desarrollo comunitario: Batten, 1957 (Fondo Cultura Económica); Bliss, 1952 (Letras, México); Foster, 1962 (Fondo Cultura Económica); Hayes, 1964 (FOESSA); Illich, 1973 (Barral); König, 1958 (Euramérica); Aceves, 1969 (Barral); Pérez Díaz, 1968 (Ariel); Luque Baena, 1971 (Tecnos), etc., contemplamos el transporte como condicionante del cambio de la división del trabajo, preciso para el desarrollo regional; este concepto, que sí puede ser neofuncionalista, está presente en algunos de estos manuales y todos son estudios de campo, que aunque no representen aportaciones que enfaticen los transportes, sí lo hacen con el desarrollo; inversamente de lo que sucede en los específicos sobre movimiento de personas. Así Bernheim, 1972 (Eyrolles, París), nos dirá que la verdadera concurrencia del autocar es el vehículo privado, verdad que nos puede parecer evidente, falsa o discutible. Buscando relaciones más concretas, hemos encontrado aquí y allí material importante en medio centenar, que hemos seleccionado; son los que aquí estamos aportando. Particularmente importantes son los



de la "Conférence Européenne des Ministres des Transports" y los que ella misma recibe en sus recopilaciones periódicas sobre las investigaciones que están haciéndose; lástima que muchas de éstas parecen estudios de Marketing, lo cual obviamente no es útil para el planteamiento que aquí hemos iniciado. La última reunión del CEMT se celebró en Madrid y lo hizo con su habitual acercamiento social al tema; creemos que estos cuadernos que edita son diferentes y desarrollan, en definitiva, el tema, como *Los recursos en espacio y los transportes* de J. Hernando, del Consejo Superior de Transportes Terrestres, u otro de 1973 titulado *Influence du coût, de la qualité et de l'organisation des transports terminaux et des changements de véhicule sur le choix du moyen de transport du voyageur*, que enfocan estos particulares escollos con precisión. En España también el Colegio de Ingenieros de Caminos ha editado en 1974 su *Curso de Ingeniería de los Transportes*; en él está el estudio de Ditmeier: *Plan regional de transporte: experiencia en el corredor Nordeste y en otros corredores*. Personalmente conocemos esta región desde Boston a Washington y también hasta Virginia y hacia los Grandes Lagos, y pensamos que es un problema resuelto. El tema con relación a Boston está en Hamilton y Nance, 1971 (Blume: *Computadoras y computación*, en una serie sencilla y perfecta), y allí no está resuelto en los términos más desfavorables: horas de media tarde en las direcciones Este y Cape Cod; la congestión y el atasco en el verano puede llegar a ser similar al que se produce en las llegadas a Madrid; sí es verdad que estas condiciones deben ser excepcionalmente adversas y también que pocas de las recomendaciones del análisis que comentamos se han hecho. No hemos visto por ninguna parte los sistemas a base de vehículos de capacidad media con o sin rail autónomo, infraestructura que dudamos posible donde ya existen unos fabulosos enlaces, impresionantes y suponemos que terriblemente costosos. Vayamos a la planificación analítica de los transportes: en el libro de Lane, Powell y Prestwood, 1974 (Instituto de Estudios de Administración Local), que es lo más completo que hemos encontrado —junto con el de Frybourg, 1974 (Eyrolles, París), o el más elemental de Seidenfus-González Paz (Biblioteca Salvat de Grandes Temas)—, se incluyen los aspectos totales que reclamábamos. El artículo de Talavera Deniz (número 3,119 de la Revista de Obras Públicas) es, asimismo, una buena introducción a los aspectos del sector en España; son los económicos, pero también los de totalidad y coordinación, que situamos en la línea correcta, porque siendo un tema estructural, puesto que realiza las características —mínimas— de totalidad, estable relativamente, condicionante y relevante, creemos ha de ser horizontal, no sectorial, sino

cruzado con lo cultural y con los niveles del modo no cultural (sistema de la personalidad) y de certidumbre (organismo de la conducta), el ego en Lacan y la biología en Piaget.

Un inciso para este triple aspecto, que introductoriamente puede encontrarse en los compendios de Estructuralismo: Auzias, Barbano, Bastide, Benavides, Blecua, Boudon, Corvez, Labrousse, Millet, Parain-Vial, Rubio Carracedo, Timpanaro y Viet; siendo una buena introducción Broekman, 1971 (Herder, Barcelona), que llega a una conclusión de gran alcance al entender el estructuralismo como actividad filosófica en la cual el problema del orden se ha convertido en objeto de la filosofía. En todos los manuales son comunes las referencias a Levi-Strauss y Lacan; a Piaget; Viet, 1965 (Amotés de Cátedra). No obstante, las referencias más modernas han de encontrarse, como es sabido, en las revistas. No son fácilmente detectables los estudios lúcidos sobre el estructuralfuncionalismo; así, normalmente, Parsons es mal interpretado y lo es en Ferrarotti, 1974 (Península), etc., pero esto es grave porque es el puente esencial para entender la "Teoría General de Sistemas". Bien. En las Ciencias Sociales, cerca de la Sociología, está la Ecología Humana y la recopilación de Theodorson (Labor) es muy completa, pero debe añadirse a la selección la obra de Amos H. Hawley: *La estructura de los sistemas sociales: axiomas, supuestos y derivaciones* (Tecnos), en traducción de Díez Nicolás, que por otra parte ha desarrollado con precisión la ecología en España.

Hay también un ejemplo más ensayístico de Umberto Eco; nos referimos a *La Nueva Edad Media* (Alianza); con toda seriedad creemos que el ensayo, como tratamiento, y la contracultura, como revisión, deben incluirse de lleno justo a otras metodologías y filosofías.

Seguimos, principalmente, con la literatura española y que pensamos útil: para el tema de la Teoría General de Sistemas, que empieza a estar presente en la formación de los paradigmas, puede ser introductorio Bertalanffy, que analiza estos sistemas abiertos, así en *Robots, hombres y mentes* (Guadarrama). Su libro básico puede leerse en idioma francés en Dunod y una introducción general a esta Teoría en Buckley, 1967, que nos parece confuso; mejor en Torroja y colaboradores (Revista de la Universidad Complutense, número 89), aunque aquí también está ausente la sociología, que hemos de encontrarla en la moderna revista *Discusión* (Barral), en Ybes Barel (Anthropos), en las obras generales de Chadwick (Gustavo Gili) y Hetman ("B. O. E." OCDE - Ministerio de Asuntos Exteriores), en Radnitzky (Revista Teorema, número 2 de 1975) y otros, que no citamos por ser meramente defensas superficiales. Nosotros mismos hemos querido dar a conocer los pa-

radigmas del estructuralfuncionalismo en la Revista de Economía Política (número 68), donde creemos haber llegado a un resumen de la situación en algunos de los referidos paradigmas. Hay otros intentos de rescate en Paniker, Uscatescu, Giner y Martín Serrano. A este último profesor (Facultad de Ciencias Sociales), debemos orientaciones precisas sobre Barel, Matalon, Mesarovic, etc. El *Segundo Informe del Club de Roma*, que es el modelo más ambicioso del análisis de sistemas, de Mesarovic y Pestel, incluye observaciones muy claras sobre este tema.

Para precisar puntos de vista filosóficos, Luis Cencillo en *Experiencia profunda del ser. Bases para una ontología de la relevancia* (Gredos): La sistematización de esquemas diversos en que se estructura el ámbito de nuestra Realidad no es en sí un acontecimiento subjetivo, ni siquiera una función trascendente de un sujeto empírico, es la Realidad misma, porque Realidad significa estar realizándose y consiste en una organización, encauzamiento, conexión, en una sistematización dinámica de las posibilidades de una existencia que puede ser individual, colectiva, humana y cósmica. También la obra de Juan Cruz Cruz, de la Universidad de Navarra; Paul K. Feyerabend (Ariel); Lakatos (Tecnos); Roger Garaudy en *El pensamiento de Hegel* (Seix Barral); Granger (Dianoia, Universidad Autónoma de México); Martín Serrano (Sistema, número 7), o en el modo de ensayo: Abraham A. Moles, *Sicología del espacio* (Ricardo Aguilar); Philippe Saint-Marc: *Socialización de la naturaleza y Sánchez Jiménez: La vida rural en la España del siglo XX*, de Guadiana y Planeta, respectivamente. La Filosofía de las Ciencias, que es la disciplina más contestataria, el abandono del aspecto dialéctico, la reducción a modelos energéticos, el alcance de los modelos informáticos, las tradicionales seguridades en la vocación progresista de la sociología, las relaciones del espacio y el hombre, están ahí.

También *Vida urbana e identidad personal* (Península) y *Espacio y comportamiento individual*, del Instituto de Estudios de Administración Local son dos excelentes muestras de Sennett y Sommer, respectivamente.

Nuestro aparente alejamiento del tema transportes sí lo creemos justificado, si no fuese que al intentar concretarlo —precisamente en los títulos específicos— no siempre lo hallamos útil: por ello lo hemos seguido como más fructífero, ya como enfoque, en la Teoría General de Sistemas, que emparentábamos con el estructuralfuncionalismo, con el estructuralismo y finalmente con la filosofía. Siguiendo otra vía, con la sociología, la ecología y la antropología; esto viene a parecer un juego taxonómico que hemos querido romper en autores diferentes. Los tratamientos especialmente dedicados a los transportes generalmente nos parecían po-

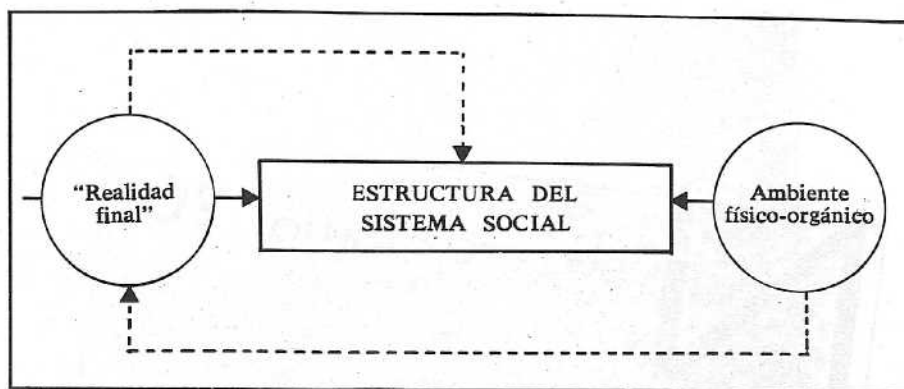
bres, como finalmente pensamos que era obvio esperar.

No está libre la misma Teoría General de lagunas y, por ello, es obligada la continuidad en la pesquisa. Así añadimos el artículo de Frederick Betz e Ian I. Mitroff: *Representational systems theory* en Management Science, que concreta muy bien la representación teleológica de un sistema abierto, propio de la ciencia social: el suceso A es necesario y no suficiente para explicar el suceso B. Por otra parte, una crítica bastante moderna de la obra de Parsons está en Chazel (Mouton, París), pero debe ser completado con *Ambientes de los sistemas de acción*, que, esquemáticamente, hemos desarrollado para esta Nota.

Hay enfoques técnicos en Calderón Balanzategui, editado por el Ministerio de Planificación del Desarrollo. Han trabajado nuestro tema en un modelo español de transporte-desarrollo regional, en la Dirección General de Planificación Territorial, con una excelente aportación. Hay referencias en la Revista Española de Economía, 1 (1975) 67-98 y en Información Comercial Española, 500 (1975) 176-189. Los datos para comparaciones internacionales en el indicador que citábamos en la International Road Federation (IRF).

Los paradigmas desarrollados por González Páramo, 1975 (Alianza), que tanto ha trabajado en Sociología Política y en Política Social, añadiremos: Linz desde 1954; Martínez Esteruelas, 1970; Meister, 1971 (Monte Avila, Caracas); como inicio en la tradición del contexto político de la sociología: Bramson (Instituto de Estudios Políticos), así como el inicio en el contexto de la geografía lo tenemos en Pierre George (Península).

Hay manifestaciones públicas conocidas como las Semanas de la Carretera (por ejemplo, Serdá Torelló y otros



en la última en Palma de Mallorca) y los trabajos presentados en las reuniones técnicas del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona (por ejemplo, Lloret en los del año 1975) y algunos organismos internacionales que tratan el tema del transporte de personas: (Union Internationale des Transports Publics (UITP), el desarrollo regional en la OCDE: *Questions de politique régionale* (París). Una revista: *Transportation* (Elsevier), y, finalmente, algunas revistas españolas, además de las ya mencionadas, que han dedicado artículos, números extraordinarios y otras publicaciones al tema de los transportes: Revista de Estudios Políticos, Revista del Instituto de Ciencias Sociales, Boletín de Documentación para la Investigación Económica y Social, Futuro Presente, Suplementos del Informe FOESSA, y una recopilación cuidada que edita la Cámara de Comercio e Industria de Madrid en su Biblioteca y, desde luego, la labor de las Fundaciones de Transportes, de diferente mérito, cuya información se reúne generalmente en las Bibliografías de la CEMT. Es mucho lo que falta decir de publicaciones extranjeras, pero en Madrid pueden investigarse en el Centro Bibliográfico del Ministerio de Obras Públicas, de libre acceso.

AMBIENTES DE LOS SISTEMAS DE ACCION

El término Estructura del Sistema

Social, esquematizado con un rectángulo, sería la variable independiente en la representación teleológica de un sistema abierto (necesario y no suficiente) y lo referimos a los cuadros básicos: patrones culturales institucionalizados, gobierno y economía, intrarrelacionados con la comunidad societaria e interrelacionados con los otros tres subsistemas de la acción y que están dispuestos en una jerarquía cibernética, es decir, desde la más alta información, controles desde la realidad final, que incluye el sentido de la vida y lo deseable, a la gran energía que está en las condiciones del otro ambiente, el físico-orgánico. Arriba también está el medio social cognitivo y el racional, entre éstos se inician los procesos de cambio. Más abajo de estos factores controladores están los niveles individuales condicionadores. En relación con estos y aquéllos interactúa la estructura, que, además, recibe una retroalimentación desde el lugar de la energía y otra, positiva y negativa, en doble sentido, pues, desde la información. Tratamos de implicar todos los ambientes a dos niveles de totalidad, el que comprende propiamente los cuadros, y los periféricos, el uno no empírico —realidad final— y el otro empírico —físico-orgánico—.

Nota: Talcott Parsons: *La sociedad: perspectivas evolutivas y comparativas*. Trillas. México, 1974, pág. 19.

FUNCIONES EN LOS SISTEMAS GENERALES DE ACCION	AMBIENTES DE ACCION RECIPROCA DE SISTEMAS SOCIALES	AMBIENTES DE ACCION	RELACIONES CIBERNETICAS
<p>Mantenimiento de pautas.</p> <ul style="list-style-type: none"> —Definición de la situación. —Marco de referencia. —Posición en el corpus. <p>Integración.</p> <ul style="list-style-type: none"> —Afecto. —Teoría. —Integración en una cultura. <p>Consecución de objetivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> —Capacidad de actuación. —Solución de problemas. —Modos y niveles no culturales. <p>Adaptación.</p> <ul style="list-style-type: none"> —Inteligencia. —Hechos. —Niveles de certidumbre. 	<p>SISTEMA CULTURAL</p> <p>Simbolización.</p> <div data-bbox="457 1674 802 1755" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>SISTEMA SOCIAL</p> <p>Cuadros.</p> </div> <p>SISTEMA DE PERSONALIDAD</p> <p>Ego.</p> <p>ORGANISMO DE LA CONDUCTA</p> <p>Biología.</p>	<p>“Realidad final”.</p> <p>Cognitivo.</p> <ul style="list-style-type: none"> —Especialistas. <p>Racional</p> <ul style="list-style-type: none"> —Generalistas. <p>Los niveles individuales.</p> <p>Ambiente físico-orgánico.</p>	<p>Alta información.</p> <p>(Controles).</p> <p>Jerarquía de factores controladores.</p> <p>Jerarquía de factores condicionadores.</p> <p>Gran energía.</p> <p>(Condiciones).</p>

CIUDAD Y TERRITORIO

revista de
Ciencia Urbana

1/76

Instituto de Estudios de
Administración Local.
Madrid.-España

200 Ptas.

