

# CIUDAD Y TERRITORIO

VERANO 3/1990

NUMERO 85



**MAP**

Ministerio  
para las  
Administraciones  
Públicas

INSTITUTO NACIONAL DE ADMINISTRACION PUBLICA

ISSN: 0210-0487. CODEN: CITEEL

# CIUDAD Y TERRITORIO

VERANO 3/1990

NUMERO 85

## CONTENIDO

	PRESENTACION	
3	Carmen Gavira	
	EL EJE HISTORICO DE PARIS MAS ALLA DE LA DEFENSE: Un reto de composición urbana para el fin de siglo	
5	Francisco Mustieles Granell	
	LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN EL MEDIO URBANO: El I cinturón de Ronda de Barcelona	
25	Rosa Junyent Comas	
	MADRID, LA ORDENACION DE LA CARRETERA DE ANDALUCIA. Las obras públicas de acceso como determinantes de trazado de la periferia	
39	Juan Luis Dalda, José Luis Pérez Franco, José Díaz Sotelo y José Rumeu	
	SOBRE LOS CONJUNTOS HISTORICOS ESPAÑOLES	
57	Juan López Jaén	
	LA RENOVACION CAUTELOSA DE BERLIN-KREUZBERG	
67	Jörg Förßmann	
	LA REHABILITACION DEL CASCO MEDIEVAL DE VITORIA-GASTEIZ, FACTOR DE COHESION SOCIAL	
83	Luis María Sánchez Iñigo	
	EL URBANISMO PRECOLOMBINO	
93	José Alcina Franch	
	LOS SIGNIFICADOS URBANOS Y ARQUITECTONICOS EN LA EVOLUCION DE LA CIUDAD HISPANO-ANDINA	
105	Alfredo Lozano Castro	
	PERMANENCIA Y CAMBIO: EL CASO DE LA VIVIENDA AYMARA EN CENTROS POBLADOS DEL ALTIPLANO BOLIVIANO	
127	Marina Suárez Jordán	
	BOGOTA EN EL SIGLO XIX. LA REPUBLICA Y SU ESPACIO FISICO	
137	Alexis Elena Pirela Torres	
	NOTICIAS BIBLIOGRAFICAS	
149		
	153	PUBLICACIONES RECIBIDAS

EDICION: Instituto Nacional de Administración Pública.

DIRECCION: Carmen Gavira Golpe. ADJUNTO A LA DIRECCION DE LA REVISTA: Joaquín Jalvo. SECRETARIA DE REDACCION: Mercedes de Lope y Luis Sanz Fernández.

### CONSEJO DE REDACCION:

PRESIDENTE: José Constantino Nalda, Presidente del INAP. VICEPRESIDENTE: Javier García-Bellido, Subdirector General de Estudios y Documentación. VOCALES: Angel Aparicio Mourelo, Antonio Bonet Correa, Ramón Ganyet Solé, Eduardo García de Enterría, Carmen Gavira, Josefina Gómez Mendoza, Fernando González Bernáldez, Jorge-Enrique Hardoy, Laureano Lázaro Aráujo, Jesús Leal Maldonado, Ramón López de Lucio, Santos Madrazo, Angel Menéndez Rexach, Luis Moya González, Manuel Ribas Piera, Javier Russinés y Torregrosa y Carlos Sambricio Echegaray.

### COLABORADORES CORRESPONSALES:

Gustavo Bacacorzo (Perú), Giuseppe Campos Venuti (Italia), Thomas F. Glick (América del Norte), Alicia-Maria González (América del Norte), Maruja Gutiérrez (Bélgica), Samuel Jaramillo (Colombia), Claude Lelong (Francia), Jaime Matas (Chile), Rubén Pesci (Argentina), Nuno Portas (Portugal), José Luis Ramírez González (Suecia), Allan Randolph Brewer (Venezuela), Juan Rodríguez Lores (Alemania) y Roberto Segre (Cuba).

### VERSION INGLESA. John Pownall.

### DIRECCION, REDACCION Y ADMINISTRACION:

Subdirección General de Estudios y Documentación, I.N.A.P., Santa Engracia, 7. 28010 MADRID. Tel. 446 17 00. Fax: 593 26 46.

DIAGRAMACION: Olegario Torralba. CUIDADO DE LA EDICION: Carlos Menor Cassy. Publicaciones I.N.A.P.  
PRODUCCION GRAFICA: Closas-Orcoyen, S.L.

Depósito legal: M. 10422-1970. CODEN: CITEEL. ISSN: 0210-0487. NIPO: 329-89-013-X

Suscripciones: cuatro números anuales: 6.000 ptas. Número doble: 3.000 ptas. Más 200 ptas. de gastos de envío y 6 por 100 de IVA.

# PRESENTACION

Continuar una labor de veinte años, manteniendo el nivel de calidad en el contenido y la objetividad de sus planteamientos, no es tarea fácil. Si a ello añadimos la pretensión de abordar nuevos temas acercando la Revista a la gestión cotidiana de la Administración Local y Autonómica, ampliando a la vez su cobertura geográfica, la tarea puede parecer imposible. Es por ello que el Consejo de Redacción amplía su ámbito de correspondentes (EEUU, Alemania, Suecia...) y da entrada a expertos sobre temas específicos (Obras públicas, Servicios e Infraestructuras, Historia económica y local...). El punto de referencia de este equipo viene dado por la figura de Fernando Terán, quien a lo largo de todos estos años dio vida a CIUDAD Y TERRITORIO seleccionando el núcleo de las personas que formamos este Consejo de Redacción y marcando una cierta forma de hacer que ninguno quiere perder, ni en las relaciones personales ni en el respeto intelectual que entre todos nosotros él supo crear.

\* \* \*

Presentamos hoy este número 85, en el que se abordan tres temas: la articulación del viario

en la trama urbana desde el punto de vista de la forma de la ciudad (de la interacción entre viario y espacio construido), desde el análisis de la configuración del tejido urbano viendo la falsa autonomía conceptual, técnica y financiera de los proyectos de infraestructuras urbanas y, finalmente, desde el impacto social que las grandes obras públicas suponen para los habitantes.

En segundo lugar, se presenta el texto de la conferencia del Arquitecto Juan López Jaén (1): «Sobre los conjuntos históricos españoles», seguida de dos ejemplos actuales de intervención sobre cascos históricos desde unos planteamientos que toman como base los proyectos de política social de dos municipios europeos: Berlín y Vitoria-Gasteiz.

Por último, partiendo de la exposición del antropólogo Profesor J. Alcina Franch (1) acerca del urbanismo precolombino, se publican tres textos de autores latinoamericanos en los que desde enfoques muy distintos se estudian las persistencias, los sincretismos y las aportaciones originales de la configuración arquitectónica, urbana y territorial de América.

**C. Gavira**

(1) Conferencia pronunciada en el VI Curso de Posgrado para alumnos iberoamericanos sobre Gestión y Planificación Urbana. INAP-MAP, 1990.

# EL EJE HISTORICO DE PARIS MAS ALLA DE LA DEFENSE: Un reto de composición urbana para el fin de siglo

Francisco Mustieles Granell

Beyond La Defense: Carrying Through Paris' Historical Life Line. A Compositional Challenge for the End of This Century

La continuación del sector de negocios de La Défense en París más allá del nuevo edificio monumental de la Grande Arche, sobre el eje histórico de París, abre el debate sobre la manera de tratar esta prolongación, la primera que se opera en el eje desde hace dos siglos. Columna vertebral de París y expresión grandilocuente de su historia, el eje histórico de París reclama una intervención coherente. El «libro blanco» (*Livre Blanc*), propuesto por el propio Primer Ministro como preludio a la revisión del esquema director de urbanismo de la región parisina, habla de la necesidad regional de este eje y de la vocación internacional de sus actividades, precisando que su prolongación debería tener la ambición de conciliarse, pero con un lenguaje contemporáneo, con la tradición de los grandes trazados urbanos que organizan la región. Este artículo persigue establecer ciertas bases de composición urbana para esta reconciliación.

Carrying the business district of Paris, La Defense, on and through the monumental threshold of La Grande Arche and thus prolonging what has been the historical axis of Paris for these two centuries past leads in this paper to a discussion of how this could be best done. As the backbone of Paris and the grandiloquent expression of her history is here in question, only a coherent intervention will answer her needs. The White Book (*Livre Blanc*) that was suggested by the Prime Minister himself as a first step in up-dating the master concepts of the Paris' region's planning, while speaking of that region's need for this axis and of its activities international tone nevertheless insists that the mooted prolongation would have to reconcile these new demands to the great traditional layout of the region and yet do this in the most up-to-the-minute way. The paper ventures to establish a feasible compositional planning basis on which such a very entailed solution might possible rest.

## INTRODUCCION

En el año 1989 dos grandes inquietudes, el advenimiento cercano de la Europa Comunitaria en 1993 y la agudización de los desequilibrios urbanos, *la ville à deux vitesses*, focalizarán con fuerza inusitada la atención de políticos y técnicos sobre el tema de las ciudades.

La preocupación evidentemente no es nueva,

viene de años atrás; coloquios conferencias, grupos de trabajo, publicaciones, han centrado la reflexión sobre esos temas en la década de los ochenta; pero es en 1989, cuando los informes producidos por diversas instancias de la administración francesa sobre esos temas, aparecen en cascada: «Ile-de-France 2000», documento preparado a la solicitud del ex presidente del Consejo Regional; el «Projet régional d'aména-

**Francisco Mustieles Granell** es Arquitecto-Urbanista, Profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Zulia (Venezuela).

Este artículo está basado en un estudio intitulado *L'Axe Historique de Paris au delà de La Défense*, que nos ha sido confiado en julio de 1989 por tres organismos de la administración francesa: el Service Départamental de l'Architecture del Departamento Hauts-de-Seine (SDA Hauts-de-Seine), el Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de La Défense (EPAD), y por la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme de l'Ile de France (DAU). El estudio definitivo fue presentado a dichas instancias administrativas en el mes de enero del presente año. Este estudio, paralelo a la realización del *Livre Blanc*, surge de la inquietud de esas tres instituciones ante las pre-

siones inmobiliarias que de toda índole se ciernen sobre el sitio de La Défense y sobre el eje histórico, y que en la práctica se traducen por realizaciones poco «conciliadoras» con el patrimonio urbano y arquitectónico de la región. Es por ello que, anticipándose a la publicación del *Livre Blanc*, el SDA Hauts-de-Seine, el EPAD y la DAU han querido concretar esta conciliación, tan enfatizada posteriormente por ese libro. La arquitecta Corine Payen (*Architecte des Bâtiments de France*), Adjunta al Jefe del Servicio Departamental de la Arquitectura de Nanterre (SDA Hauts-de-Seine) ha sido la impulsora y animadora de la realización de este estudio, razones por las cuales dejo aquí constancia pública de mi agradecimiento.

gement», adoptado por el Consejo Regional; las «Réflexions préalables à la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France», presentado por el Prefecto de la Región; etcétera.

Tan grande es la efervescencia en la materia, que el propio Primer Ministro, Michel Rocard, propone al Presidente del Consejo Regional y al Alcalde de París en julio de 1989, la elaboración de un «libro blanco» (*Le Livre Blanc*) sobre la región de la Ile-de-France, que retome y estructure las proposiciones anteriores y sea considerado como un documento de diagnóstico previo a la revisión del esquema director de ordenamiento urbano en la región (el SDAU).

Este *Livre Blanc*, hecho público en enero de 1990, expone los grandes retos a los que se tendrán que enfrentar los responsables políticos de la región y presenta las grandes alternativas regionales en materia de ordenamiento urbano regional.

Este libro propone que el plan de ordenamiento regional sea estructurado sobre tres líneas directrices: los grandes polos urbanos, una red de transporte y una trama verde.

Puesto que la primera de estas líneas es la que particularmente nos interesa, abundaremos un poco en ella. A este respecto, el *Livre Blanc* establece (p. 61) que «los polos urbanos... deben reagrupar los equipamientos y servicios mayores a nivel regional. Ellos deberán poseer una calidad urbana y arquitectónica que marquen su identidad. Los polos serán instrumentos de un mejor equilibrio de los desplazamientos en el seno de la región; igualmente, deberán contribuir a la reducción de las disparidades de desarrollo».

Es sobre los puntos de interconexión de la red de transporte actual y futura como los polos urbanos podrán desarrollarse. En función de las oportunidades de terrenos disponibles y de la presión inmobiliaria ya existente, el *Livre Blanc* propone tres polos mayores en la zona central de la región:

1. Al oeste: La Défense, Gennevilliers, Montesson;
2. Al sureste: Bercy, Tolbiac, Ivry, Vitry, Charenton, Maisons-Alfort, y a lo largo del Sena (aguas arriba);

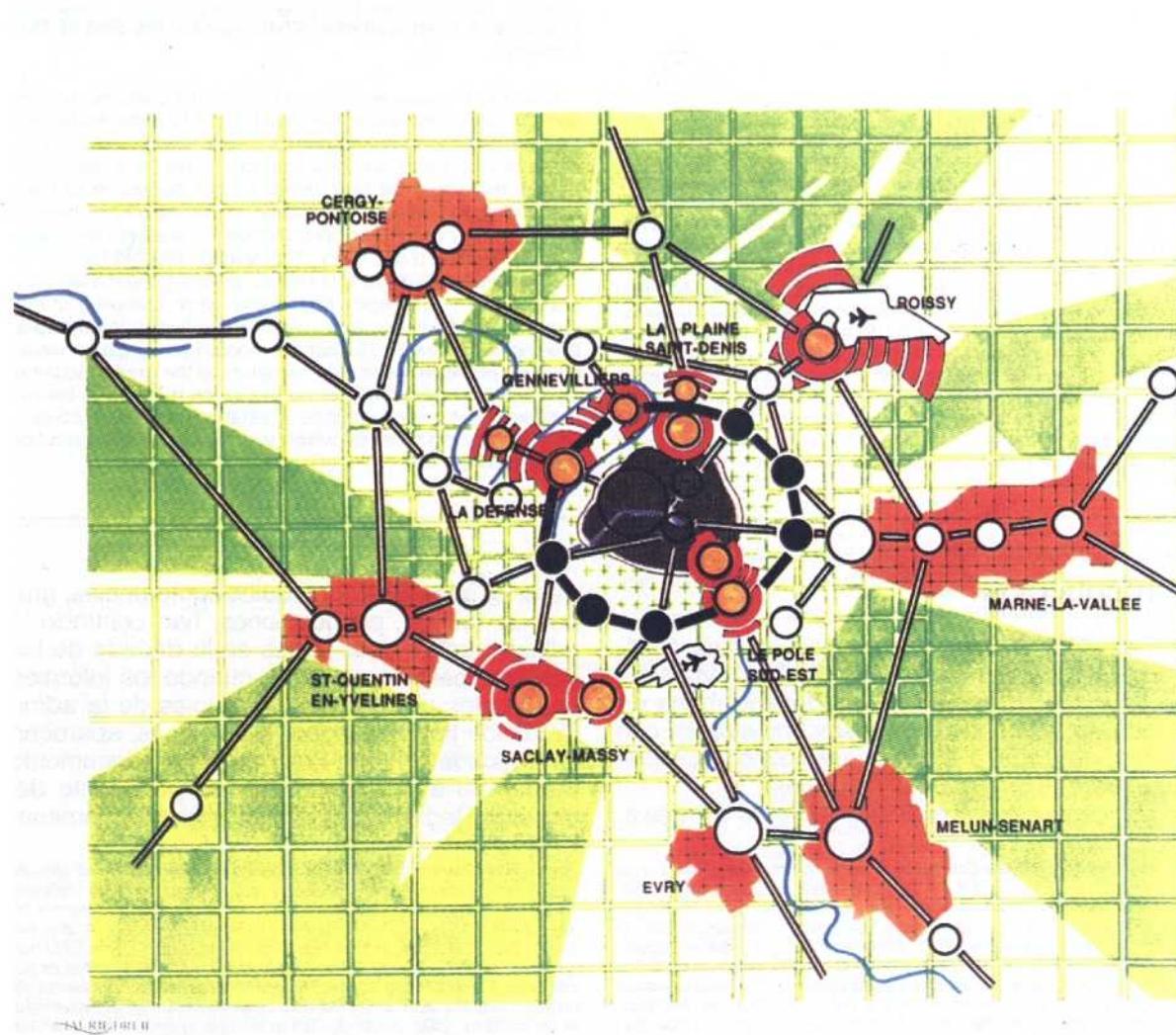


FIG. 1. Los «sectores estratégicos» para el desarrollo urbano en la zona central de la región parisina.



FIG. 2. La Grande Arche y La Défense vistas desde el Arco del Triunfo.

3. Al norte: Gare du Nord, Gare de l'Est, Plaine St. Denis, La Villette y el canal de l'Ourcq (fig. 1).

Estos polos son definidos como «sectores estratégicos»: verdaderas «bisagras» entre París y la periferia próxima; el *Livre Blanc* les asigna un gran rol en las actividades terciarias con vocación internacional.

La Défense, ya concluida al oeste de París, es un ejemplo de lo que esos polos pudieran llegar a ser y a significar internacionalmente. Ubicada sobre el gran y monumental eje histórico de París, al cual corteja, La Défense ya no tiene terrenos disponibles al interior del perímetro que le había sido confiado en los años cincuenta. Se termina prácticamente cuando los *Docklands* londinenses abren sus puertas al mundo financiero y a las empresas multinacionales, y cuando el advenimiento de la Europa unida y el fin de las fronteras comerciales es inminente.

La reflexión al oeste se centra, pues, en la extensión hacia el oeste de ese enorme *quartier d'affaires* parisino, más allá de la Grande Arche de La Défense (fig. 2).

El eje histórico está llamado a jugar un papel importante en esta extensión. El *Livre Blanc* es consciente de ello, y propone (p. 67) acometer «grandes proyectos» de composición urbana, particularmente en los sectores considerados como estratégicos, entre los cuales está la prolongación del eje histórico regional más allá de La Défense. Ese libro puntualiza que esos proyectos deberían tener la ambición de conciliarse, pero con un lenguaje contemporáneo, con la tradición de los grandes trazados urbanos que organizan el espacio parisino y que tanto han contribuido a la calidad de su imagen.

Es en este contexto donde el presente artículo tiene vigencia. El objetivo del mismo no es el de sentar las bases para reproducir el eje más allá de La Défense, tal cual es en París intramuros, y así ver aparecer nuevos arcos de triunfos y nuevos Campos Elíseos. El propósito es otro muy diferente y alejado de toda reivindicación historicista; lo que se busca es establecer aquellas características propias al eje histórico que deben

ser respetadas en toda nueva prolongación. Se trata de dilucidar ese tema del eje que tantas variantes ha permitido inscribir sobre él, a lo largo de sus casi cuatro siglos de existencia. Se quiere asegurar la coherencia del eje más allá de La Défense.

En una primera parte, será expuesta, de manera condensada, la evolución del eje histórico de París desde sus orígenes hasta nuestros días; en una segunda, serán expresadas las características del eje histórico de París, tal cual nos ha sido legado; luego, serán analizadas las características de los territorios directamente concernidos por la prolongación del eje, para determinar aquellos elementos relevantes básicos que debieran ser tomados en cuenta por todo proyecto de prolongación; finalmente, una síntesis, que se pretende normativa (*cahier des charges*), hecha transponiendo las características del eje sobre esos territorios, y serán formuladas algunas conclusiones.

## 1. EVOLUCIÓN DEL EJE HISTÓRICO DE PARÍS

En 1563 la reina Cathérine de Médicis ordena la realización de un parque a la usanza italiana en el lugar dicho de las Tullerías. Un año más tarde, ella misma encarga la construcción del Palacio de las Tullerías. El eje histórico de París comienza a gestarse.

Tras la muerte de la reina, el ya existente *château* de St. Germain-en-Laye, al oeste de París y al lado del bosque del mismo nombre, continúa siendo la residencia de predilección de los reyes de Francia. La preocupación por unir París a St. Germain desde el Louvre es cada vez más importante.

En 1599, Enrique IV subordina la administración de los caminos a la autoridad del Rey, encargando de esa labor a Sully. Fue éste el primero en querer hacer más cómodo y más seguro el trayecto entre la capital y el *château* de St. Germain-en-Laye. El concibió el trazado de una calzada directa uniendo París a St. Germain-en-Laye, así como varios puentes sobre el Sena, para reemplazar el servicio de barcas en Neuilly, Chatou y Le Pecq» (Weill, 1983, p. 65).

Sin embargo, no es sino en el siglo XVII, bajo la monarquía de Luis XIV, cuando surgirá una figura clave en el nacimiento y desarrollo del eje histórico en París: Jean Baptiste Colbert. A él, ministro de Luis XIV, se le atribuye el proyecto de prolongación de la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías hasta la colina de Chaillot (hoy, Plaza de la Estrella), y aún más allá, hasta el puerto de Neuilly.

En 1664, Colbert confía al paisajista Le Nôtre la reorganización y embellecimiento del parque de las Tullerías, nacido bajo el reinado de Cathérine de Médicis precisamente un siglo atrás. Le Nôtre crea un jardín organizado en torno a un eje de composición coincidente con el acceso principal al pabellón central del Palacio

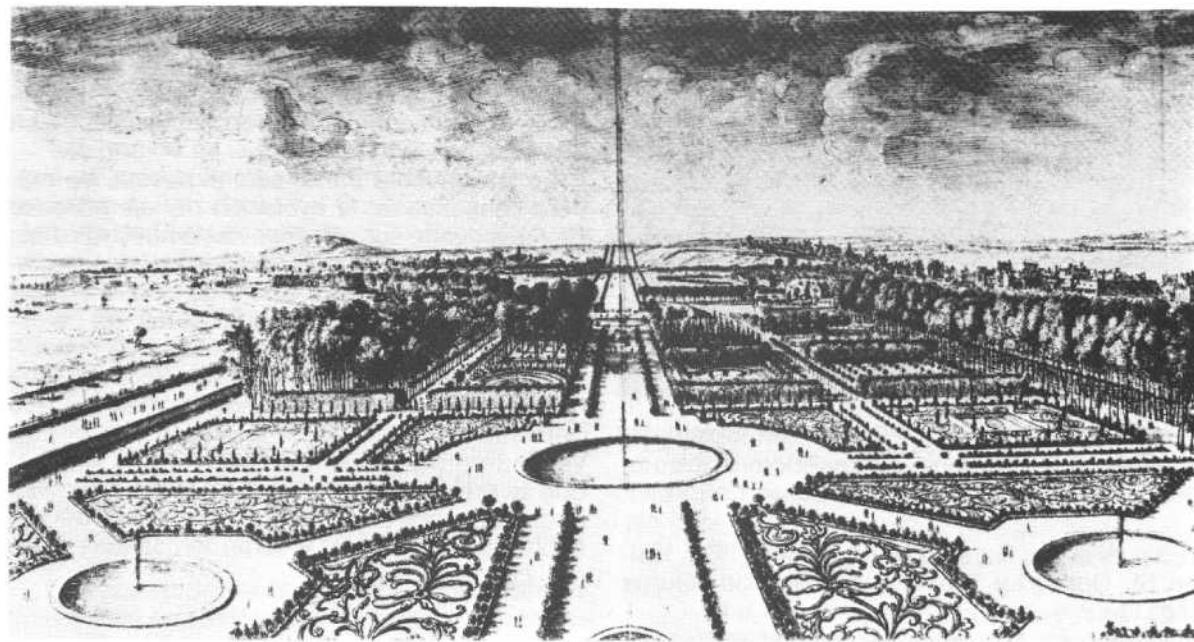


FIG. 3. Los jardines de las Tullerías y la perspectiva de los Campos Elíseos en el siglo xvii.

de las Tullerías. El eje acababa de nacer a los pies del Palacio, sobre una longitud de casi 600 metros.

En agosto de 1667, Luis XIV aprueba una nueva proposición de Colbert, y encarga a Le Nôtre plantar una doble fila de olmos a ambos lados de la prolongación del eje central del jardín de las Tullerías. Los trabajos fueron concluidos en 1672. Este proyecto se materializó bajo la forma de una amplia alameda (*allée d'arbres*), que partiendo del jardín de las Tullerías, llegaba hasta un poco antes del Sena en Neuilly. De todo su recorrido, tan sólo aquel del jardín de las Tullerías podía decirse era realmente urbano; la voluntad política iba, pues, más allá de la *Cité*, al encuentro de una ruta hacia St. Germain, también estudiada por Colbert.

El establecimiento definitivo de Luis XIV en Versalles en 1682 asestará un duro golpe a esta idea de relacionar el Louvre (Palacio de las Tullerías) con el *château* de St. Germain, sin embargo el eje había nacido y se extendía ya al oeste de la *Cité* (fig. 3).

La segunda mitad del siglo XVII deja, pues, un eje, largo de casi 6 km, que va desde el Palacio de las Tullerías hasta la comuna de Neuilly. A fin de este siglo, tres segmentos aparecen limitados en el recorrido del eje: el jardín de las Tullerías, la llanura *Grand Cours* (desde 1709, llamada Campos Elíseos), y el *chemin de Neuilly* o *Chemin du Cours* (hoy, avenida del General De Gaulle y de la Grande Armée), presentando estos dos últimos características aún no diferenciadas: amplia alameda bordeada de huertas. En el eje, tres elementos puntuales comienzan a distinguirse: el primero, y lógicamente el más importante, es el del Palacio de las Tullerías, punto de arranque del eje histórico; el segundo, se sitúa en la transición entre el jardín de las Tullerías y el inicio

del *Grand Cours*, materializado por la disposición en semicírculo de dos filas de árboles abiertas hacia las Tullerías, que luego emprenderán en forma rectilínea el recorrido del *Grand Cours*; el tercero y último, se encuentra al final del *Grand Cours*, sobre la colina de Chaillot, conformando una rotonda (*rond-point*) donde convergen seis rutas. Más allá, hacia Neuilly, no aparece sobre el eje ningún elemento con estas características, que sirva de límite al eje. El encuentro de éste con la comuna de Neuilly no es tratado con relevancia, sino como un encuentro fortuito; quizás la presencia inminente del Sena pareciera querer reservar para él ese privilegio; el siglo XVIII dará la razón a ese río. Cabe señalar también la aparición incipiente de otro elemento puntual a lo largo del *Grand Cours*: el embrión del futuro *rond-point* de los Campos Elíseos, surgido en la intersección del *Grand Cours* con dos pequeñas alamedas que llevan al Sena (fig. 4).

El reinado de Luis XIV (1643-1715) durante el siglo XVIII, así como el período de transición y de formación del futuro rey Luis XV (1715-1743), no alargarán el eje histórico, sin embargo aportarán cambios de cierta importancia al interior del eje ya constituido. En efecto, en estos años se asistirá a dos eventos puntuales de cierta importancia: la consolidación del *rond-point* de los Campos Elíseos y la prefiguración del futuro *rond-point* de la Porte Maillot, puerta de entrada al bosque de Boulogne (fig. 5).

El surgimiento y reafirmación de estos elementos puntuales van a prefigurar también otros tantos segmentos sobre el eje histórico: el jardín de las Tullerías, los jardines de los Campos Elíseos, los propios Campos Elíseos, y los segmentos comprendidos entre el *rond-point* de la Estrella y el cruce con la ruta hacia St. Denis, a la entrada del bosque de Boulogne (hoy avenida de la

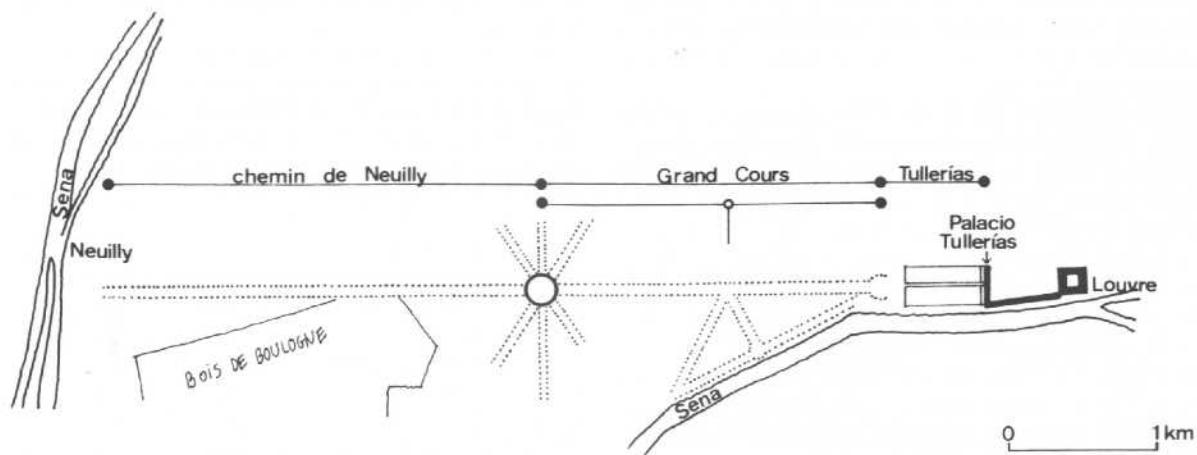


FIG. 4. Esquema del desarrollo del eje histórico a finales del siglo xvii.

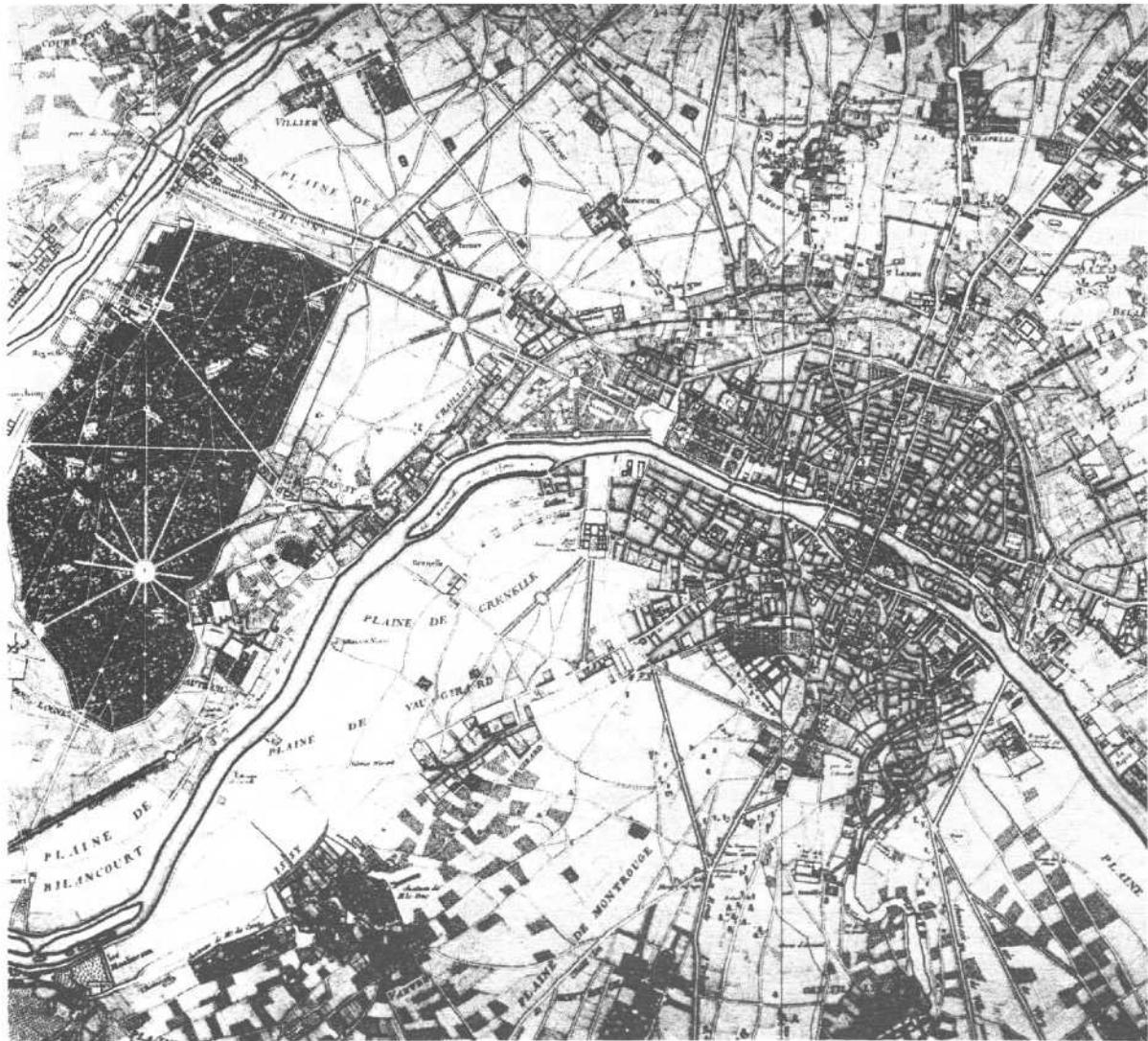


FIG. 5. El eje histórico en 1740.

Grande Armée), y entre éste y la comuna de Neuilly, sobre la llanura de Sablons (hoy avenida del General De Gaulle), ambos sobre el llamado *chemin de Neuilly*.

No es sino a partir de 1743, cuando Luis XV decide gobernar por sí mismo, cuando la intervención sobre el eje de París se hará sentir con más fuerza. Su reinado aportará tempranamente otro gran nombre al desarrollo del eje: el marqués de Marigny, hermano de la omnipotente marquesa de Pompadour. Nombrado director general de las Edificaciones en 1746, realizará intervenciones sobre el eje. Será él, el hombre político que marcará el eje en el siglo XVIII; el hombre que supo rodearse de figuras tan competentes como los arquitectos Gabriel y Soufflot, y el ingeniero Perronet.

Marigny ordenará la creación de la Plaza de Luis XV (hoy, Plaza de la Concordia), que Gabriel construirá (1755-1775) entre las Tullerías y el inicio de los Campos Elíseos; los jardines de los Campos Elíseos comenzarán a ser consolidados sobre el terreno.

Perronet, por su parte, retomará el trazado de la vía creada en la prolongación de los Campos Elíseos, desde la colina de Chaillot (Plaza de la Estrella) hasta las primeras casas de Neuilly, poco antes del Sena. Perronet construirá el puente de Neuilly, permitiendo al eje llegar por primera vez al encuentro frontal del Sena (1772). Una vez superado el principal obstáculo, Perronet no se detendrá; llevará el eje de París en línea recta hasta la próxima colina: la de Chantecoq, y aún más allá. En la cima de ésta, crea una vasta rotonda, del mismo diámetro que la de la Plaza de la Estrella, proponiendo erigir sobre ella un primer monumento sobre el eje: un obelisco de 39 metros de altura, con la intención de que éste sea visto desde el Palacio de las Tullerías, ¡7,3 kilómetros más allá!, una vez sea rebajada la colina de Chaillot.

El obelisco jamás será construido, pero Perronet con este gesto introduce un elemento nuevo y trascendental en la reflexión sobre el eje: el monumento como hito que marque el recorrido del

eje en la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías.

De esta rotonda, Perronet hace partir seis rutas; la más significativa se abre al sur y se dirige hacia el *château* de St. Germain, aunque no en línea recta, retomando la vieja idea de unir ese *château* al del Louvre; hacia el oeste Perronet construye una pequeña, pero simbólica, prolongación del eje histórico de París, sobre la que se asienta hoy en día el edificio de la Grande Arche. Este apéndice era el principio de otra proposición de Perronet para llegar a St. Germain directamente desde el Palacio de las Tullerías, convertido en residencia real por Luis XV; él quiere hacer converger en un punto dos grandes ejes: la prolongación de la alameda central del Grand Veneur en el bosque de Le Vésinet, antecala en línea recta del *château* de St. Germain, larga de más de 8 km, y el eje histórico de París, de longitud casi similar. Esta unión jamás será realizada.

Tras el reinado de Luis XV, con el relativamente breve reinado de Luis XVI, y sobre todo con los tormentosos momentos de la Revolución Francesa, termina agitadamente el siglo XVIII, ese siglo que tanto dinamismo aportó al desarrollo del eje de París. Casi 2 km nuevos fueron materializados, y otros tres fueron reacondicionados (desde la colina de Chaillot hasta el Sena en Neuilly); cinco segmentos se perfilaron: el jardín de las Tullerías, los jardines de los Campos Elíseos, los Campos Elíseos, dos segmentos poco diferenciados sobre el *chemin de Neuilly*, y finalmente, la prolongación del eje hasta la colina de Chantecoq. El porvenir del eje quedará en la realidad simbolizado por ese apéndice, señalando premonitoriamente al eje y al futuro el camino a seguir.

Si a final del siglo XVII tres eran los elementos puntuales que marcaban y limitaban los segmentos sobre el eje histórico, a final del siglo XVIII esos se han multiplicado: el primero, y aún el más importante, es el Palacio de las Tullerías; después le sigue en el espacio, la Plaza de Luis XV o Plaza de la Concordia (llamada así a partir de 1795); luego, aparecen dos *rond-points*

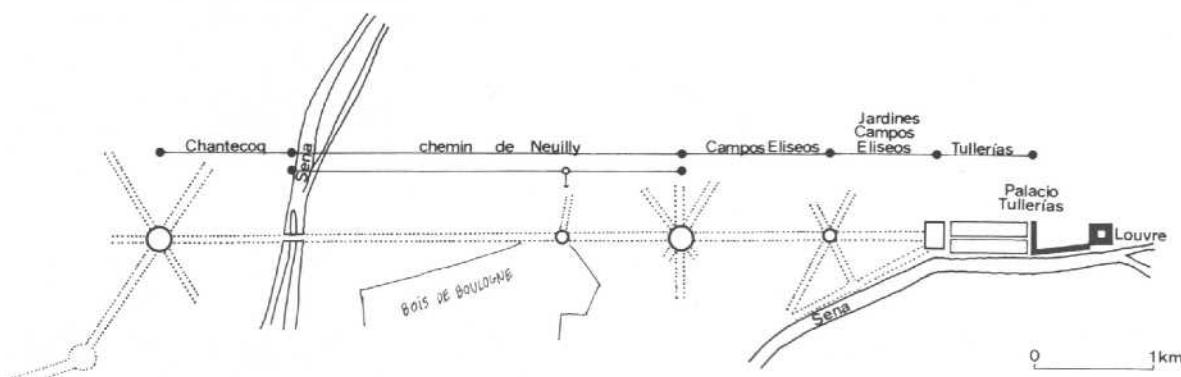


FIG. 6. Esquema del desarrollo del eje histórico a finales del siglo XVIII.

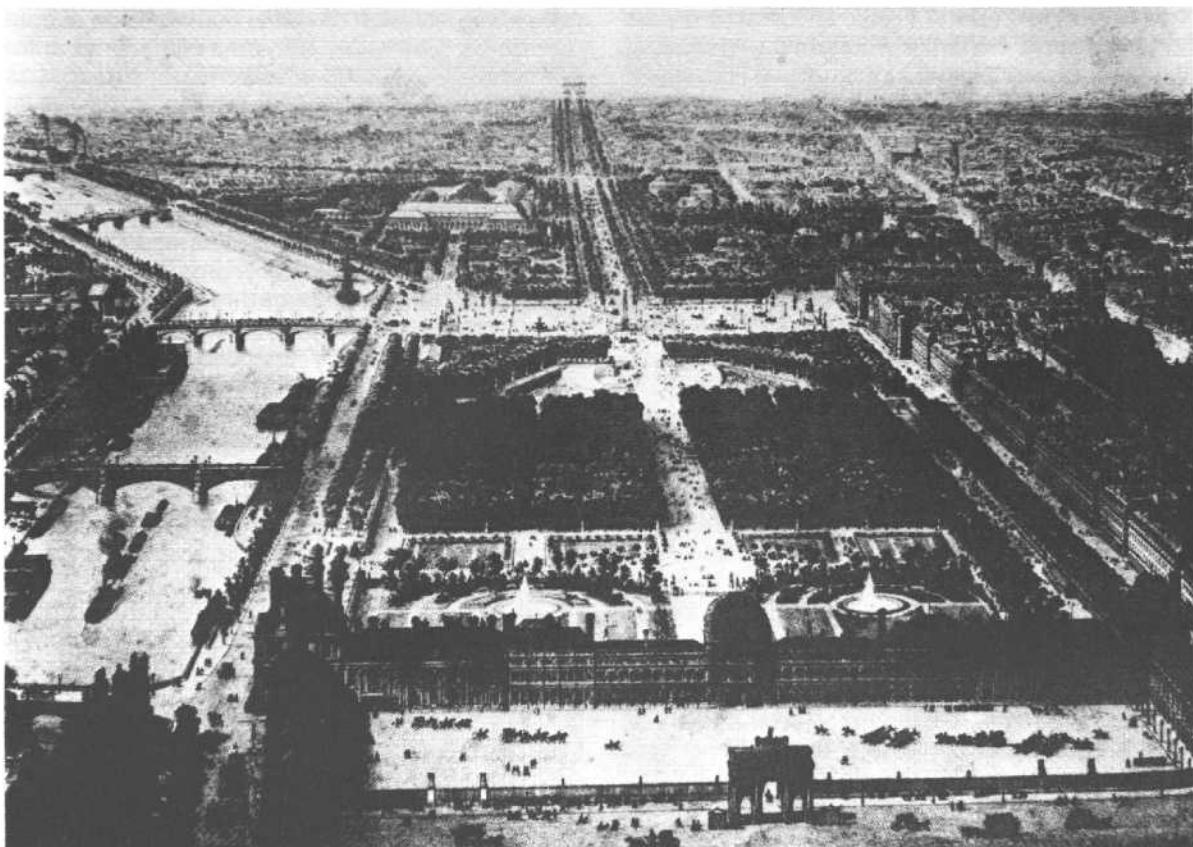


FIG. 7. Perspectiva de los Campos Elíseos en 1861.

sobre el eje: el de los Campos Elíseos y el de la Estrella, sobre la colina de Chaillot; más allá, comienza a vislumbrarse el inicio del *rond-point* de la Porte Maillot, y aparece sobre todo el puente sobre el Sena construido por Perronet; por último, sobre la colina de Chantecoq aparece el *rond-point* del mismo nombre (fig. 6).

A finales del siglo XVIII, el eje ya muestra la configuración existente hoy en día. En los próximos dos siglos, ninguna prolongación adicional será realizada hacia el oeste. El trazado del eje que observamos hoy en día es, pues, el legado de los siglos XVII y XVIII. Ahora bien, esto no quiere decir que los siglos XIX y XX no hayan dejado su huella sobre el eje histórico; al contrario, ellos han aportado nuevas formas de inscribirse sobre él.

En efecto, la llegada de Napoleón al poder y la emergencia del llamado Primer Imperio (1804-1815) esculpirán sobre el eje histórico los primeros monumentos, bajo una concepción del eje como «vía imperial»: vitrina y lugar de testimonio de los triunfos de Napoleón labrados sobre los campos de batalla.

El Arco de Triunfo comienza a ser construido en 1804 sobre el *rond-point* de la Estrella. Un segundo arco de triunfo, el de Carrusel, es construido entre 1806 y 1808 detrás del Palacio de las Tullerías, en la Plaza de Carrusel, próximo a la entrada de la *cour d'honneur* de este palacio, sobre una ficticia prolongación del eje hacia el

este, hacia el viejo Louvre. Napoleón simultáneamente realiza grandes trabajos de construcción y acondicionamiento en el Louvre. En la tridimensionalidad de la arquitectura se va a centrar, pues, la atención de Napoleón, hecho éste relativamente nuevo sobre el eje histórico.

Al Primer Imperio seguirá un período político de vuelta a la monarquía, la Restauración (1815-1830), que no aportará nada significativo al eje, salvo la paulatina urbanización de los Campos Elíseos y de Neuilly, propia al crecimiento de la *Cité*.

La construcción del Arco de Triunfo de la Estrella, empezado por Napoleón I, será paralizada durante todo este período, por razones obvias. No es sino bajo Luis Felipe I, llegado al poder tras la Revolución de julio de 1830, que puso fin a la llamada Restauración de la monarquía cuando se producirán dos hechos concernientes al eje histórico: primero, será terminado el Acto de Triunfo de la Estrella (1836), y segundo, será ubicado en la Plaza de la Concordia un Obelisco procedente del Templo de Luxor, obsequiado a Carlos X (al final de la Restauración) por el virrey de Egipto, pero llegado tan tardíamente, que fue Luis Felipe I el que lo recibió.

De esta forma el eje histórico aparece ya, a la mitad del siglo XIX, dotado de todos los monumentos que lo han caracterizado hasta nuestros días (fig. 7), y es bajo esa forma como el Segundo Imperio lo recibirá.

El Segundo Imperio (1852-1870) será un período de gran bonanza económica, donde se afianzará el capitalismo industrial y el liberalismo económico. Una gran burguesía nacional emergará, y en las ciudades comenzará a presionar políticamente para liberar espacios para la inversión inmobiliaria dentro de las viejas ciudades. El barón de Haussmann, Prefecto de París, será la figura política más relevante que encarnará y concretará esa voluntad de intervención urbana. París va a convertirse en estos años en una inmensa obra, que verá aparecer por doquier amplias avenidas rectilíneas. Es un momento de urbanización intensa, de revalorización del suelo urbano y de exclusión social. Muchos barrios catalogados de albergar focos revolucionarios, serán demolidos bajos pretextos higienistas; grandes masas obreras serán expulsadas hacia la periferia.

El Palacio del Louvre será terminado. Los Campos Elíseos y sus alrededores serán urbanizados con residencias de prestigio, y la Plaza de la Estrella se verá rodeada de inmuebles uniformes. Siete nuevas avenidas irán a converger a dicha Plaza.

A pesar de este verdadero *mare magnum* de operaciones urbanas, el eje histórico no verá aparecer ni nuevos monumentos ni nuevas prolongaciones sobre su trazado. Es un período de consolidación.

La caída del Segundo Imperio (1870) provocará cambios importantes no sólo en el trazado y en los componentes del eje histórico, sino también en los objetivos de toda prolongación futura.

En efecto, en 1871, durante los acontecimientos sangrientos de la Comuna, el Palacio de las Tullerías es quemado; sus ruinas son demolidas once años más tarde. Tan sólo son conservados y reconstruidos los pabellones que se unen a los dos grandes brazos del Louvre. El eje ya no partía de las Tullerías, sino del propio Louvre, de las edificaciones construidas por Francisco I y por Luis XIII. Un monumento, el Arco del Carrusel, y casi 500 metros de longitud hacia el este se veían incorporados así al eje. Este será el único crecimiento que el eje experimentará en dos siglos (siglos XIX y XX).

Por otra parte, el advenimiento de la III República en 1870 va a separar definitivamente del eje histórico toda pretensión de vinculamiento al *château* de St. Germain-en-Laye, a la cual había estado ligado desde el siglo XVII. El pensamiento republicano comienza a hacer proposiciones para sellar sobre el eje el divorcio de nociones tales como las de «vía real» o «vía imperial».

A finales del siglo XIX y a principios del XX, varios proyectos sobre el eje histórico son lanzados a la discusión pública; todos ellos dirigen su mirada en línea recta hacia el bosque de St. Germain, no hacia su *château*, con la finalidad de favorecer el acercamiento directo entre las comunas del oeste de la región (Nanterre, Carrières-sur-Seine, Montesson, etc.), y de éstas con París. Ninguno de ellos será llevado a la realidad.

En 1931 se abre un concurso de propuestas

para el eje histórico desde el Louvre hasta el bosque de St. Germain y aún más allá. Como anteriormente, ninguno de ellos será construido. Las proposiciones republicanas padecían de realismo, y sobre todo de la ausencia de una voluntad única, de un consenso resueltamente favorable a la prolongación.

Con el transcurrir de los años, la introducción de las técnicas de planificación urbana (planes de ordenamiento regional y urbano, planos de ocupación de suelos, plan de transporte, etc.) y la adaptación de los proyectos urbanos a programas económicos y financieros meticulosos, van a moderar las proposiciones republicanas sobre el eje. En la década de los cincuenta, se aprueba el desarrollo del segmento comprendido entre el puente de Neuilly sobre el Sena y la colina de Chantecoq, incluyendo el histórico «apéndice» construido por Perronet en el siglo XVIII. Surge así en 1958 la operación de La Défense y un instituto público encargado de su desarrollo: el EPAD (Establishissement Public pour l'Aménagement de la Région de La Défense).

La construcción de este segmento de rascacielos sobre el eje histórico no es terminada hasta 1989, bajo el gobierno del presidente François Mitterrand, con la edificación de la Grande Arche, del arquitecto Spreckelsen, verdadero monumento del siglo XX enclavado en el extremo oeste del apéndice de Perronet, exactamente sobre el eje histórico de París.

Ahora bien, el segmento de La Défense y el «monumento» de la Grande Arche no serán las únicas intervenciones operadas sobre el eje histórico en el presente siglo. En efecto, al otro extremo del eje, en la misma *Cour de Napoleón* y al pie del Pabellón del Horloge, emergió en 1989 la Pirámide en «cristal» del Louvre, obra del arquitecto Pei.

La obra ejecutada sobre el eje histórico de París bajo la presidencia de Mitterrand se caracteriza por una gran simplicidad formal no desprovista de monumentalidad. Mitterrand parecía retomar de Napoleón el placer de la tridimensionalidad; de hecho, ninguno de los *grands travaux* acometidos bajo su presidencia es urbano. Mitterrand y Napoleón son los únicos que voluntariamente han incidido arquitectónicamente sobre el eje. La prolongación no parece haber sido considerada por ellos como políticamente portadora.

El debate sobre la prolongación del eje histórico más allá de La Défense será el gran tema de la década de los noventa. París quiere enfrentar el reto de la Europa de 1993, permaneciendo junto a Londres, en el primer rango de las ciudades europeas. Muchos son los intereses económicos y financieros que pululan sobre el viejo continente en este fin de siglo. Los retos son muy grandes y París quiere estar a la altura del compromiso. Es por ello que el porvenir del eje histórico parecía ligado a esta coyuntura histórica, una más en su largo recorrido espacio-temporal.

En el *Livre Blanc de l'Ile-de-France*, elaborado

por el gobierno del primer ministro Michel Rocard, la prolongación del eje histórico de París aparece como uno de los grandes proyectos de composición urbana a ser considerado en la década de los noventa, dentro del marco de los sectores definidos como estratégicos por dicho documento. Todo hace prever que el siglo XX no se irá sin prolongar el eje histórico. Mientras tanto, el eje continúa reconstruyéndose: el Louvre, la Plaza de Carrusel y sus alrededores son reacondicionados; el segmento de la avenida del General De Gaulle está siendo parcialmente convertido en peatonal, en una obra que permitirá la prolongación de la línea 1 del metro parisino hasta La Défense; los Campos Elíseos serán también reacondicionados a partir del año próximo.

### 1.1. Las constantes de una evolución

Del análisis detallado de la evolución histórica del eje mayor de París se desprenden ciertas constantes que han caracterizado su desarrollo.

La ambigüedad de su finalidad es la primera de ellas. Aunque al principio pareciera privar la tesis funcional, esto es, la concepción de una ruta que uniese el *château* del Louvre al *château* de St. Germain, pasando por Meudon, el eje en sí mismo no aparece sino cuando surge una voluntad política de aprobación simbólica de esta ruta, esto es, cuando Luis XIV aprueba la proposición de Colbert de prolongar la perspectiva desde el Palacio de las Tullerías hasta la colina de Chaillot, con una doble fila de olmos a ambos lados de la prolongación del eje central del jardín de las Tullerías.

Después de este acontecimiento político, es muy difícil precisar cuál ha sido la finalidad de las prolongaciones sucesivas. El único comentario que puede hacerse a este respecto es que sin duda la ruta ha sido siempre un buen pretexto para la prolongación del eje histórico, y puede serlo también hoy en día.

La segunda de esas constantes es que el pensamiento sobre el desarrollo del eje histórico ha añadido, salvo raras excepciones, a dos territorios: el espacio urbano y el espacio rural; y el eje ha sido marcado en ellos con elementos morfológicos diferentes.

En el espacio urbano, la alameda ha sido privilegiada (*allée d'arbres*); en el espacio rural, más bien la ruta. De lo simbólico a lo funcional, de lo tridimensional a las dos dimensiones, de la calle al camino.

Lógicamente con el pasar de los años, estas alamedas han ido «urbanizándose» desde los Campos Elíseos hasta La Défense, pero bien que mal, la doble fila de árboles ha permanecido: invariante del eje a lo largo del tiempo; símbolo de urbanidad del eje.

El proyecto de remodelación de los Campos Elíseos propuestos por la Ville de París contempla precisamente la recuperación de ese legado histórico, hoy en día reducido a una sola fila de árboles a ambos lados. Los trabajos que se aco-

meten actualmente sobre el segmento de la avenida Neuilly reafirman igualmente su presencia histórica.

Espacios e instrumentos de intervención diferentes caracterizan, pues, el desarrollo del eje histórico, y algunos de esos instrumentos siguen vivos en la memoria colectiva, dignos de ser recordados.

La tercera y última de las constantes que mencionaremos es la de la mutabilidad e inmutabilidad cohabitantes: el eje se construye y reconstruye siempre, pero no pierde su esencia.

La urbanización del espacio rural, la modernización de ciertos equipamientos, la construcción de nuevos edificios y monumentos, etc., son algunas de las intervenciones que se operan en el eje siglo a siglo, y no son pocos por los que él ha transcurrido. Y ahí está la grandeza del eje: la capacidad de aceptar la huella de cada tiempo, sin por tanto perder su coherencia. El eje que vemos hoy en día no es sino una variante de aquel imperial de Napoleón, y sin embargo el tema es el mismo. El tema simboliza la continuidad histórica del eje; las variantes marcan las épocas por él vividas. Y es por el tema que hay que preocuparse prioritariamente, no tanto por las variantes. La inmutabilidad del primero y la mutabilidad del segundo es una de sus constantes más valiosas.

## 2. ANÁLISIS ESTRUCTURAL DEL EJE HISTÓRICO

El eje histórico de París es una sucesión notable de eventos, cargada de simbolismo y evidentemente de historia, que hoy en día recorre y estructura el oeste parisino, desde el Louvre hasta el nuevo y majestuoso edificio de la Grande Arche de La Défense, pasando por las Tullerías, los Campos Elíseos, la avenida de la Grande Armée, la avenida de Neuilly, el Sena, terminando en La Défense. En él se asientan espacios y monumentos tan importantes como la Pirámide del Louvre, el Arco del Carrusel, la Plaza de la Concordia y su Obelisco, el Arco de Triunfo y la Grande Arche (fig. 8).

Conviene recordar que hasta fines del siglo XIX el eje histórico empezaba en los jardines de las Tullerías, al pie del palacio del mismo nombre; la demolición de ese palacio en 1882, le introduce una ligera distorsión estructural, que ya precisaremos posteriormente; ya no es el Palacio de las Tullerías, sino el propio Palacio del Louvre el que hereda esa magnífica perspectiva, a la que se le ha incorporado el Arco del Carrusel.

Ahora bien, ¿cómo se estructura esta sucesión de elementos de fábula que, a diferencia de las ciudades invisibles de Calvino, se concreta en una realidad de más de 8 km de longitud en perfecta línea recta?

El eje es un sistema singular de elementos puntuales (lugares de convergencia y monumentos), y de relaciones lineales (segmentos) que ayudan a estructurar la ciudad y que enmarcan

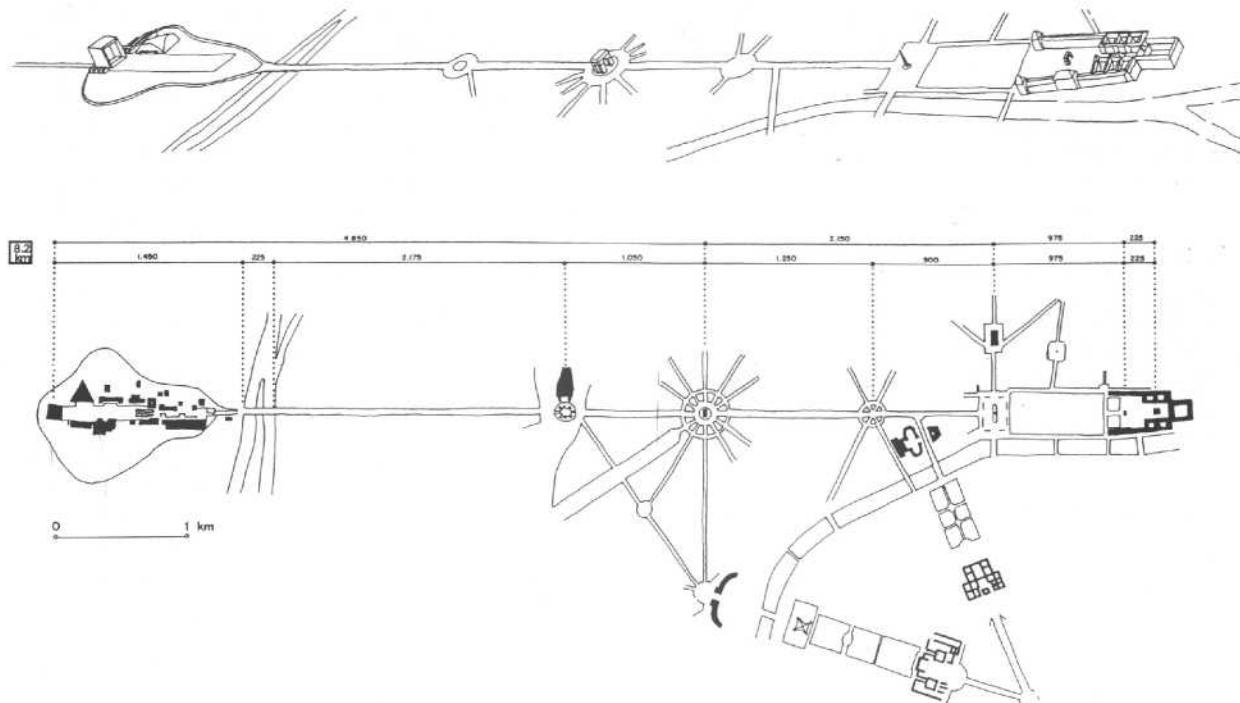


FIG. 8. El eje histórico de París hoy en día.

la perspectiva desde el Louvre hacia el oeste (fig. 9).

Estos elementos y relaciones constituyen verdaderos eventos en el trazado urbano. Los eventos puntuales pueden ser tridimensionales (los monumentos) o bien bidimensionales (los lugares de convergencia), cada uno desempeñando un rol diferente dentro de una misma estructura.

Los monumentos se ubican en general sobre los lugares de convergencia, personalizando y enfatizando el encuentro de la ciudad con el eje, a la vez que se erigen en puntos de referencia de la perspectiva desde el Louvre hacia el oeste. Aquí aparece ya una de las primeras distorsiones introducidas al eje con la demolición del Palacio de las Tullerías: el Arco del Carrusel aunque es un punto de referencia de la perspectiva, ni se ubica en un lugar de los denominados de convergencia, ni aporta una gran contribución al encuentro de la ciudad con el eje; a la nueva Pirámide del Louvre, por su parte, se le podrían aplicar los mismos comentarios, salvo que ella sí está ubicada en un lugar de encuentro muy singular: la *Cour de Napoléon*.

Los lugares de convergencia juegan un doble papel: son puntos de articulación del eje con el tejido urbano, y delimitan a su vez los segmentos del eje.

Los eventos lineales o segmentos le dan al eje la variedad temática de formas y actividades que lo caracterizan; ellos particularizan el recorrido del eje y proponen relaciones diferentes entre los elementos puntuales.

## 2.1. El eje histórico: diálogo de monumentos

En el alineamiento de los monumentos sobre el eje hay un sentido: la perspectiva desde el

Louvre. Esta lógica direccional explica la escala creciente de los monumentos en la medida en que éstos se alejan del Louvre, lo que ha obligado tradicionalmente a ubicarlos en puntos elevados, bien naturales como el Arco del Triunfo sobre la colina de Chaillot, o artificiales, como la Grande Arche sobre el «plateau» de La Défense (fig. 10).

La elección del lugar para implantar un monumento, como su altura, no son, pues, fruto del azar. El distanciamiento entre los monumentos tampoco lo es. En efecto, si observamos la separación entre cada monumento contiguo,

	Metros
Pirámide-Arco del Carrusel	230
Arco del Carrusel-Obelisco	950
Obelisco-Arco del Triunfo	2.120
Arco de Triunfo-Grande Arche	4.800

nos daremos cuenta que cuanto más un monumento se aleja del Louvre, la distancia que lo separa del monumento próximo más cercano al Louvre se incrementa. La explicación de este fenómeno tiene que ver con la longitud del eje y con la escala creciente de sus monumentos. Cuanto más grande es un monumento, más perceptible es en la distancia, y en consecuencia, más separado puede estar del próximo.

En el eje, los monumentos se hablan.

La morfología de estas edificaciones pareciera seguir sobre todo el principio de la simplicidad, reafirmado con las nuevas construcciones de la Pirámide del Louvre y de la Grande Arche,

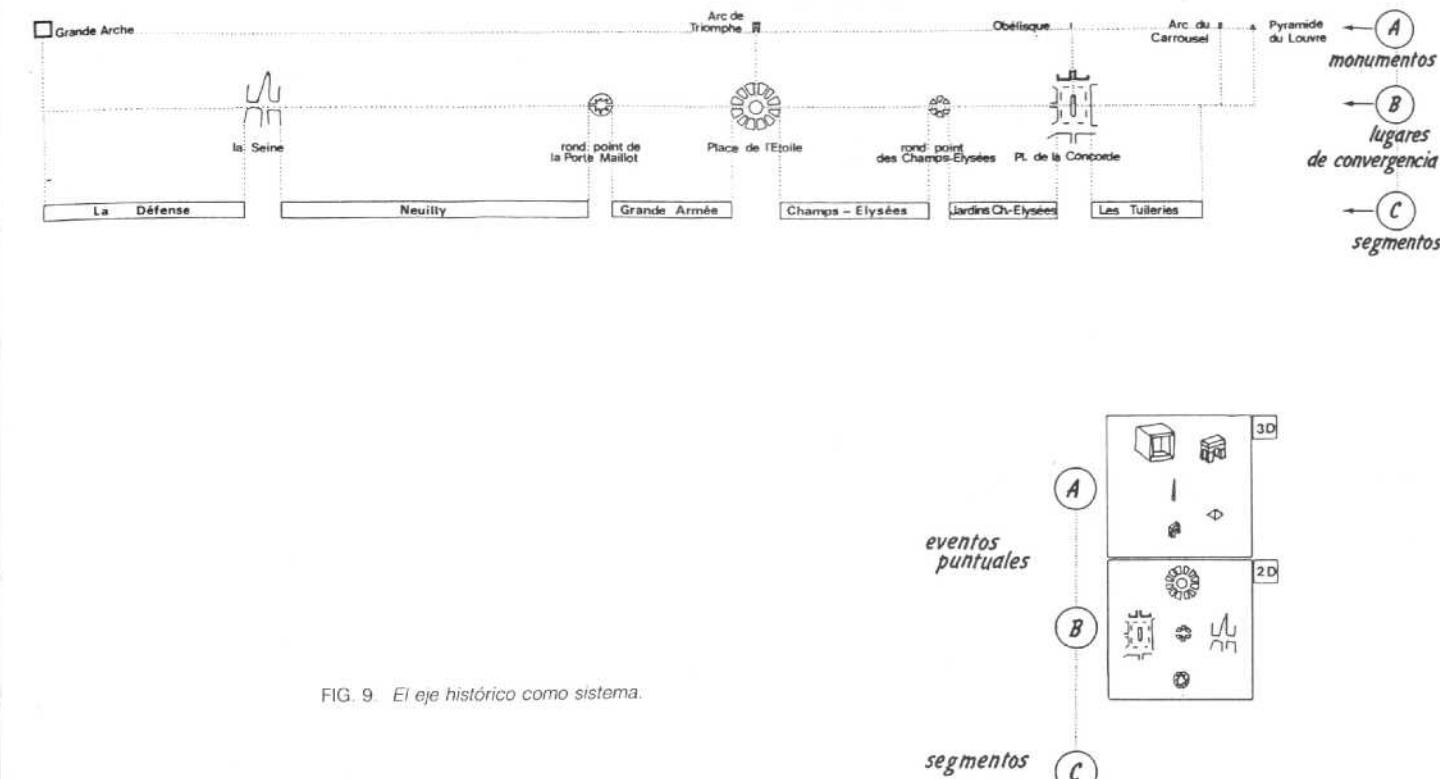


FIG. 9. El eje histórico como sistema.

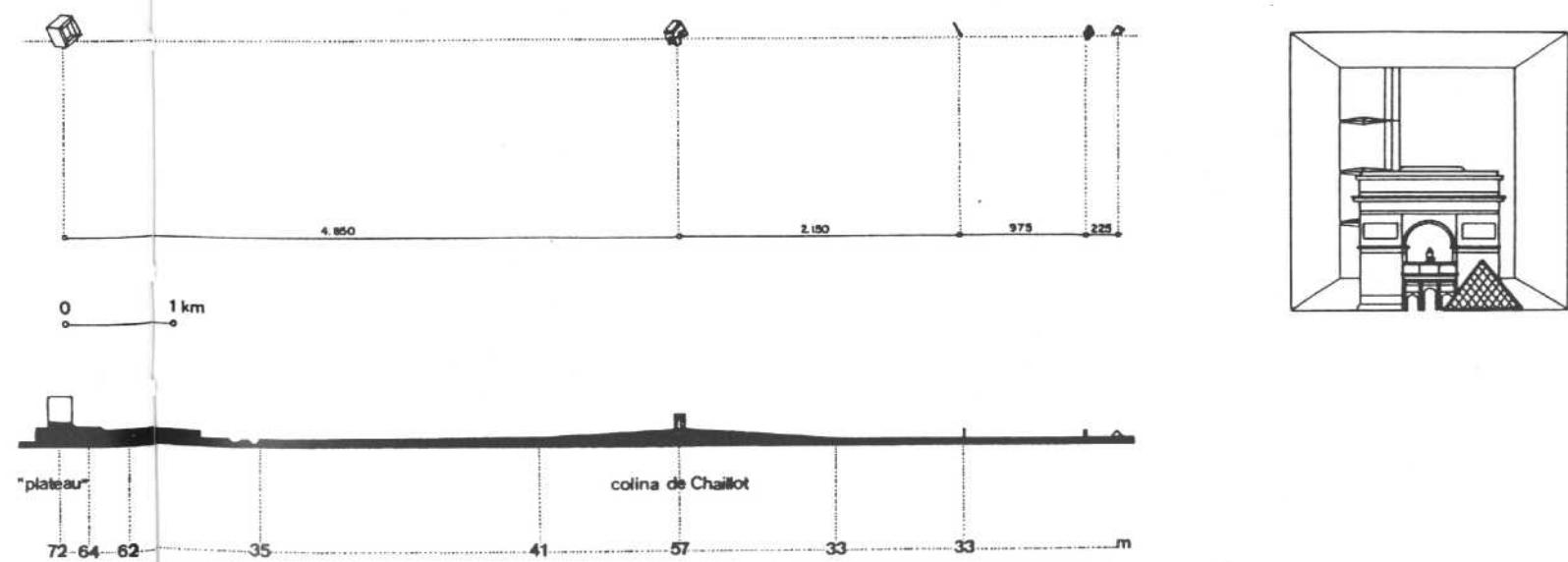
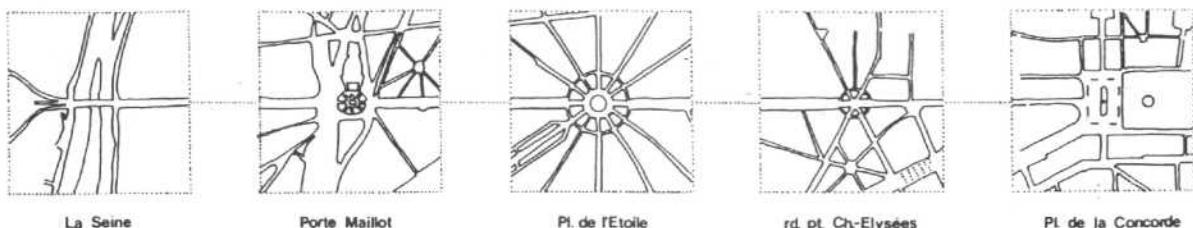


FIG. 10. Monumentos: alturas y distancias in crescendo.

## LUGARES DE CONVERGENCIA



## SEGMENTOS

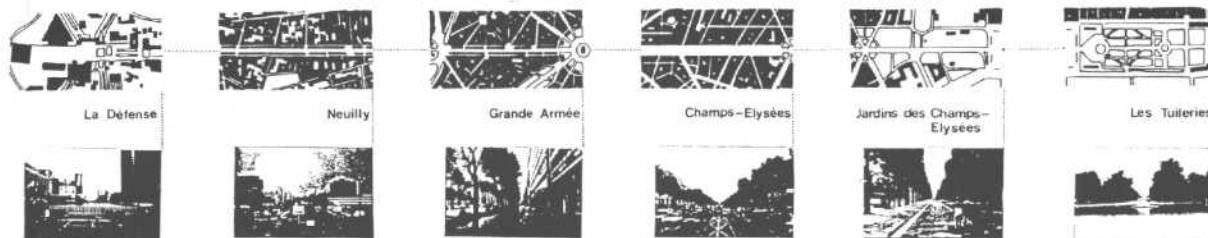


FIG. 11. Los espacios del eje histórico.

principio que por otra parte caracteriza los «grands travaux» realizados por el gobierno del presidente Mitterrand. A esta continuidad histórica del recurso a las formas básicas, a la simplicidad, se le puede añadir otra cargada de connotaciones: el recurso a las formas con referencia histórica; es así como dos arcos de triunfo, un obelisco y hasta una pirámide aparecen sobre la escena del eje. Cabe precisar, sin embargo, que si bien los arcos y el obelisco son el legado de un pasado imperial y de una concepción triunfal del eje histórico muy apegado a la referencia clásica y neoclásica, la Pirámide del Louvre y la Grande Arche deben ser leídos ante todo como republicanos, frutos de criterios de simplicidad extrema, que si bien han sido utilizados históricamente (caso de la pirámide) por otras sociedades, marcan el eje con intencionalidades diferentes.

### 2.2. El eje histórico: secuencia de espacios diferenciados

Tanto lugares de convergencia como segmentos se suceden rítmicamente en el eje que nos ha sido legado, desempeñando cada uno de ellos roles diferentes, como ya hemos dicho.

Lugares y segmentos siguen también una cierta lógica propia al eje histórico que particulariza su actuación en relación con otros lugares y segmentos de otros ejes urbanos (fig. 11).

Los eventos puntuales bidimensionales son lu-

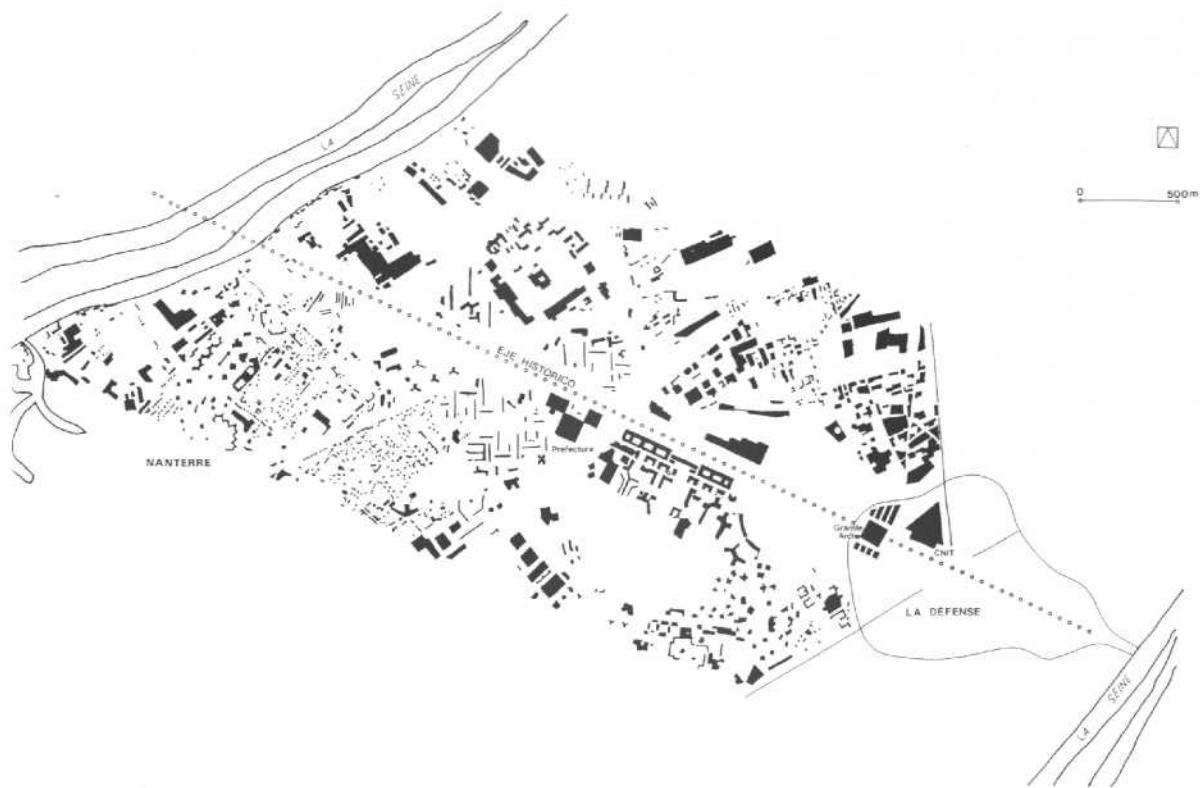
gares privilegiados de convergencia y de transición entre segmentos; cuando se traspasa uno de ellos el contexto cambia, característica ésta esencial y única al eje histórico de París, la cual será detallada al hablar de los segmentos.

Los eventos puntuales que, alejados del Louvre, han permanecido bidimensionales (los *rond-points*) han sido aquellos que no han estado ubicados sobre puntos topográficamente elevados (el *rond-point* de la Porte Maillot y el de los Campos Elíseos).

El cruce del Sena en Neuilly, siendo un evento particular de gran importancia, pues todo un río y una isla se ofrecen a la mirada de los paseantes, no ha sido valorado suficientemente por el eje. En todo caso, esa travesía define otra característica propia al eje: la naturaleza diversa que pueden tener los eventos puntuales.

En relación con los segmentos, la característica principal y particular al eje histórico de París es aquella de la diversidad: ningún segmento se repite. Los segmentos singularizan el eje entre cada evento puntual, proponiendo al paseante actividades, morfologías y proporciones diferentes.

La demolición del Palacio de Tullerías introduce aquí una segunda distorsión. En efecto, al traspasar tanto un monumento como un lugar de convergencia, las características de los segmentos cambian, hecho éste no perceptible sobre todo al pasar el Arco del Carrusel, pues el «segmento museo» continúa impávido ante el asombro del propio arco.

FIG. 12. *El eje y las edificaciones.*

En cuanto a la naturaleza de los segmentos, cabe decir que los hay donde el hecho construido predomina, como en los Campos Elíseos o en La Défense, o donde el hecho natural es dominante, como en las Tullerías o en los jardines de los Campos Elíseos.

A nivel morfológico, los segmentos construidos de la avenida de Neuilly y de la Grande Armée no se diferencian enormemente del segmento «Campos Elíseos», aun a pesar de que la ocupación del suelo es creciente entre Neuilly y este último. Esta falta de carácter contribuye a hacerlos anodinos a los ojos de los pasantes: ¡con unos Campos Elíseos es suficiente!

En cambio, las Tullerías y los jardines de los Campos Elíseos, a pesar de ser ambos espacios verdes, tienen conformaciones totalmente diferentes: de un jardín a la francesa, se pasa a un jardín más bien a la inglesa, cambio éste tan radical como pasar de los Campos Elíseos a La Défense.

Este principio de la variedad es, pues, respetado tanto a nivel de los eventos puntuales como a nivel de los segmentos; por ello prolongar el eje histórico es una operación creativa exigente.

### 3. LOS TERRITORIOS COMPROMETIDOS POR LA PROLONGACIÓN DEL EJE HISTÓRICO

La prolongación del eje histórico hasta el bosque de St. Germain es una operación urbana de

una gran envergadura, pues no sólo se extiende sobre 9,4 km a partir de la Grande Arche, sino que afecta a dos departamentos de la Región Ile-de-France: el de Hauts-de-Seine y el de Yvelines.

El análisis presentado en las próximas páginas intenta hacer emergir los elementos relevantes existentes, naturales o construidos, y los virtuales: los espíritus del lugar.

#### 3.1. El eje histórico en Hauts-de-Seine

##### 3.1.1. *El eje y las edificaciones: olvido y reconocimiento tardío*

El eje se extiende en este departamento a lo largo de 5 km, y compromete directamente a tres comunas: Puteaux, Courbevoie y Nanterre. En función del nivel de consolidación del eje, tres partes pueden ser diferenciadas a su paso por Hauts-de-Seine (fig. 12).

La primera, la más consolidada de todas, es aquella del sector de La Défense que se extiende desde el puente de Neuilly sobre el Sena, hasta el nuevo edificio de la Grande Arche, sobre un recorrido de aproximadamente 1,5 km.

La Défense se empezó a construir a finales de la década de los cincuenta con un maravilloso gesto arquitectónico: el Palacio de Exposiciones del CNIT, grandiosa bóveda que cubre casi 2 hectáreas apoyándose tan sólo en tres puntos, con luces de hasta más de 200 m.! La Défense ha sido terminada en 1989 también con otro gran

gesto, un gran cubo vacío en su centro, de 100 metros de arista, puesto monolíticamente sobre el mismo eje: la llamada Tête de La Défense o simplemente la Grande Arche.

La Défense está construida sobre una plataforma artificial, larga de más de 1 km, que cubre todos los sistemas de transporte terrestre de pasajeros (autopistas y carreteras, tren de cercanías, el metro regional o RER, y próximamente, el propio metro parisino —prolongación de la línea 1—; apodada corrientemente el «Manhattan francés», La Défense es la prolongación más moderna incorporada al eje; su valor urbano está precisamente en haber respetado el principio de creación de segmentos diferenciados; ha aportado al eje un segmento construido totalmente nuevo y coherente, que marca originalmente el paso del eje por el siglo xx.

La segunda de esas partes se extiende entre la Grande Arche y la Prefectura de Nanterre y constituye ya hoy en día un pequeño segmento sobre el eje (1,2 km), diferente de su vecino La Défense: edificaciones contemporáneas contiguas, de altura no superior a los 10 pisos, parcialmente en construcción. En este segmento las presiones inmobiliarias se acentúan fuertemente dada su proximidad a La Défense, y no faltan proposiciones de construcción de torres; de hecho, en el quartier Valmy, anexo a la Grande Arche, una de ellas está siendo construida, acción ésta que contraviene la lógica de segmentos diferenciados implícita en el eje.

Los dos hechos más singulares de esta segunda parte lo constituyen la presencia de dos cementerios a ambos lados del eje, inmediatamen-

te después de la Grande Arche, y la presencia sobre el mismo eje de una autopista inconclusa de 800 m de longitud, a dos niveles, de más de 20 m de altura.

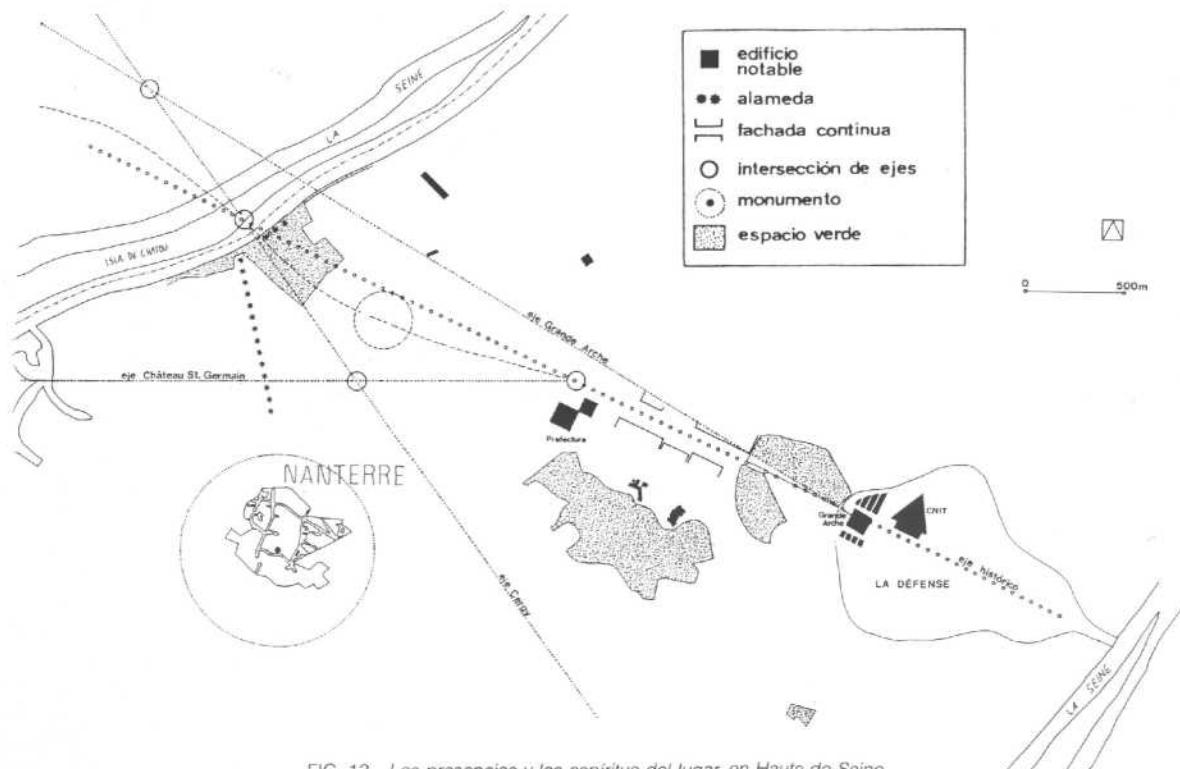
La tercera y última sección del eje en Hauts-de-Seine, se extiende desde la Prefectura de Nanterre hasta el cauce del Sena al oeste, frente a la comuna de Carrières-sur-Seine. Largo de 2 km, es el tramo menos consolidado de todos, y donde el eje se siente más desamparado, pues tan sólo el edificio de la Prefectura lo acompaña.

En efecto, la edificación en Nanterre ha olvidado durante largo tiempo la presencia virtual del eje. Cada pieza del rompecabezas urbano ha sido organizada incoherentemente, siguiendo ejes de composición diferentes, por lo general opuestos al trazado del mismo eje histórico.

En este tramo, no es el hecho construido, sino el vacío el que advierte de la presencia del eje histórico, y es que precisamente este vacío estuvo reglamentado desde hace décadas, previendo una posible prolongación futura del eje.

La estrategia de pensar que el eje histórico existe aun sin verlo, ha sido puesta en jaque más allá de La Défense, en Nanterre. La política implementada del *laissez faire*, aplicada al fenómeno urbano en los alrededores del eje histórico, no facilita hoy en día su prolongación.

En el departamento de Hauts-de-Seine la ausencia de una verdadera voluntad de prolongación del eje ha sido la responsable del cúmulo de obstáculos que en la actualidad se le presentan. Y, por tanto, Perronet dos siglos atrás había indicado el método a la posteridad: no es suficiente dejar un vacío, hay que dejar la huella en



el camino, porque la memoria a veces falla. Gracias a él, antes de la construcción de La Défense, el eje ya existía, y las edificaciones lo acompañaban; La Défense no hizo sino reafirmar de manera grandilocuente su presencia.

### 3.1.2. *Las presencias y los espíritus del lugar*

Puesto que La Défense ya está consolidada, aquí no nos referiremos sino a los elementos relevantes, existentes o imaginarios, de la segunda y tercera partes anteriormente comentadas.

Entre lo existente construido, el hecho más notable es la presencia de la Prefectura de Nanterre, realizada a partir de los bosquejos de Le Corbusier, por uno de sus arquitectos, André Wogenski. Su valor es doble, no solamente arquitectónico, sino urbano. Dentro de la vorágine compositiva del sector, este edificio marcó un hito: hacia principios de los años setenta, fue la única edificación que en Nanterre revivió en la memoria de los moradores del sector la presencia virtual del eje. Coincidencialmente, se ubica en la intersección del eje histórico con la prolongación de la alameda central del Gran Veneur en el bosque de Le Vésinet, antesala en línea recta del *château* de St. Germain; recuérdese que esta intersección había sido proyectada por Perronet en el siglo XVIII (fig. 13).

Entre lo existente natural, aparece el Sena y una isla, la de Chatou, ocasión propicia para hacer del Sena algo más que un lugar de paso.

La prolongación del eje de St. Germain y su intersección con el eje histórico son los dos espí-

ritus más notables que moran en el departamento. Un tercero, más joven, lo constituye la intersección del eje histórico, precisamente en la isla de Chatou, con el eje proveniente del Belvédere de Bofill en la nueva ciudad de Cergy-Pontoise, al noroeste.

## 3.2. *El eje histórico en Yvelines*

### 3.2.1. *El eje y las edificaciones: ignorancia y... esperanza?*

El eje se extiende en este departamento a lo largo de casi 6 km (sin entrar al bosque de St. Germain), y afecta directamente a cuatro comunas: Carrières-sur-Seine, Montesson, Le Mesnil-Le-Roi y St. Germain-en-Laye (fig. 14).

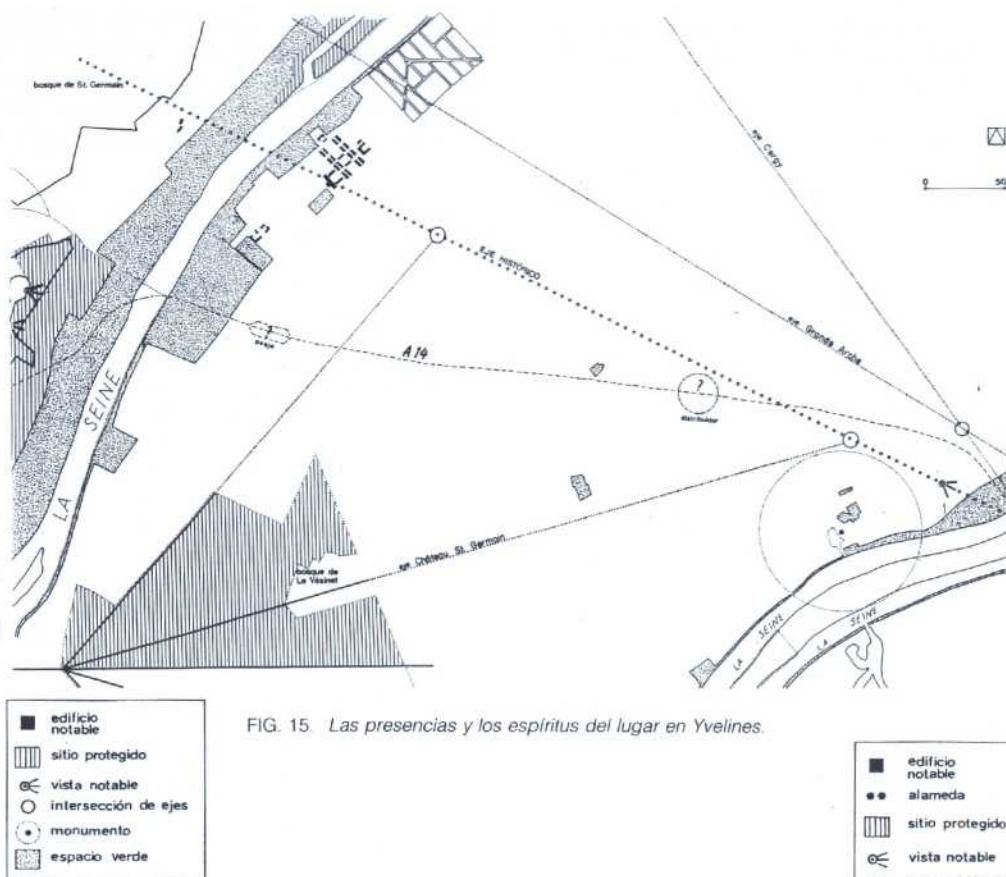
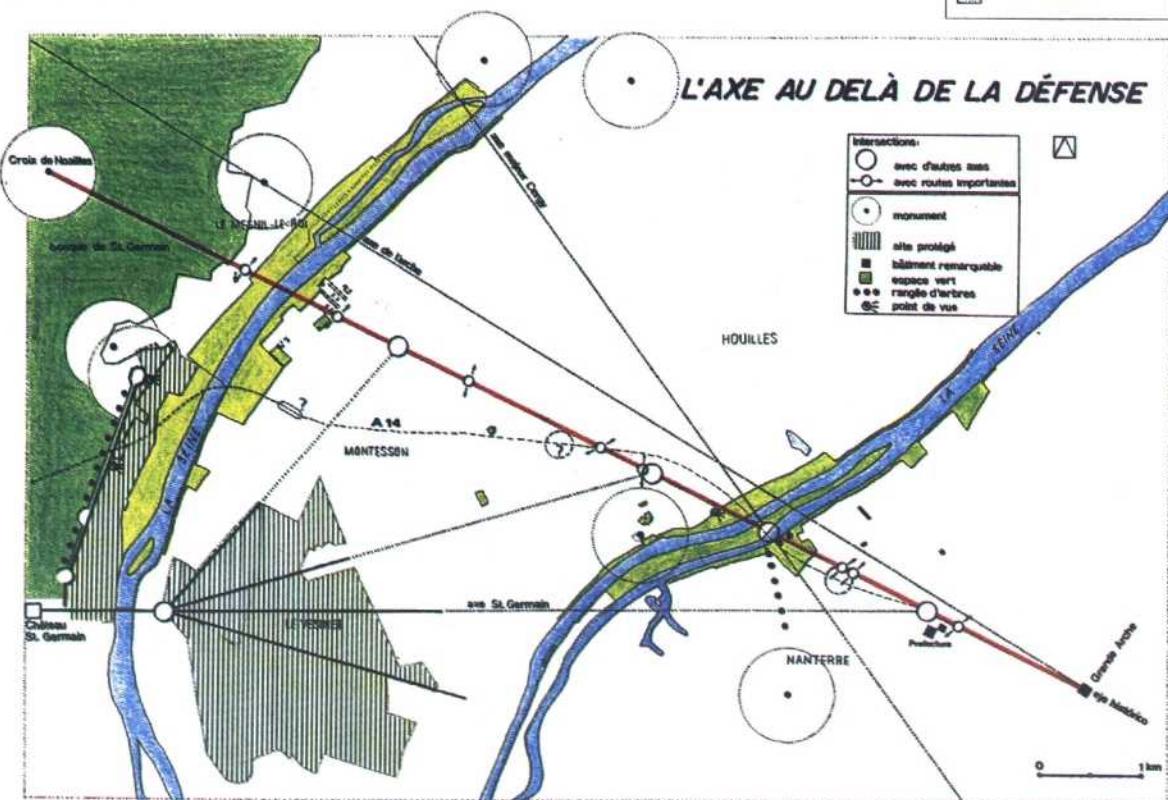
En esas comunas no existe casi ningún indicio de la presencia del eje. No es sino en pleno bosque de St. Germain, en la Croix de Noailles, donde un pequeño mojón testimonia el final ficticio del eje histórico, propuesto a principios de siglo.

Cada comuna se ha desarrollado independientemente la una de la otra; la unidad urbana del Gran París aún está muy lejana; sin embargo, puede ser el elemento que juegue la carta de la reconciliación urbana intercomunal. Por ello, los cruces de las principales rutas de conexión entre las comunas con la prolongación ficticia del eje histórico, deben de ser considerados como elementos de primer orden: verdaderos lugares de convergencia sobre el eje.

Si la ignorancia es casi total, también es verdad que el nivel de urbanización es débil, y que



FIG. 14. *El eje y las edificaciones. ¿Vacío, ignorancia... esperanza?*

FIG. 15. *Las presencias y los espíritus del lugar en Yvelines.*FIG. 16a. *El eje histórico más allá de La Défense.*

un gran vacío reina a lo largo del eje en Yvelines, abierto, esperemos, a ordenamientos urbanos sabios.

### 3.2.2. *Las presencias y los espíritus del lugar*

En Yvelines, las presencias se limitan prácticamente a hechos naturales, pero de importan-

cia: el Sena, el bosque de St. Germain y una terraza natural en Carrières, ofreciendo notables perspectivas sobre La Défense y el eje histórico (fig. 15).

En Yvelines, el Sena cruza dos veces el eje histórico. Estos encuentros pueden ser transformados en verdaderos acontecimientos, en vez de simples lugares de paso, como sucede en

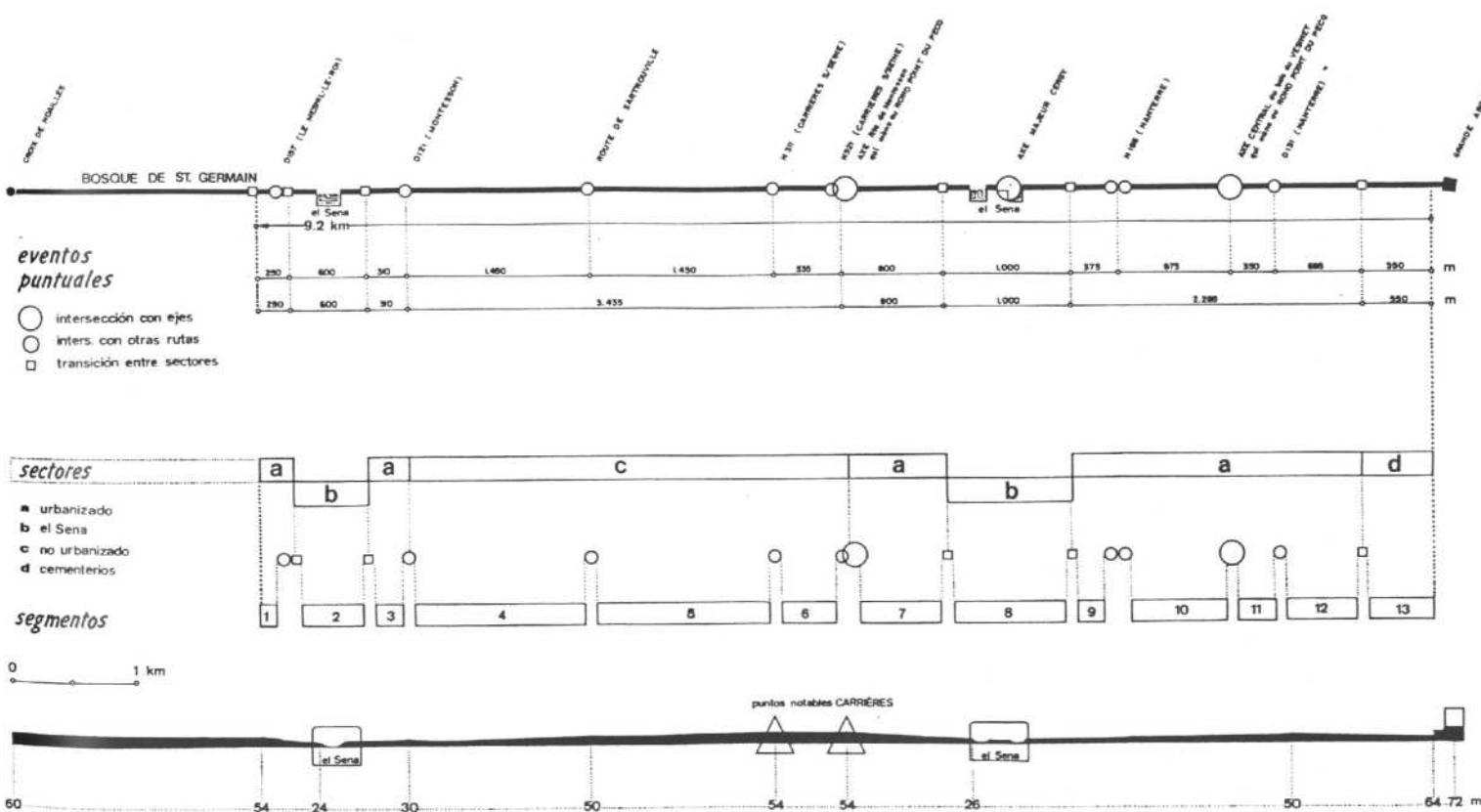


FIG. 16b. *El eje histórico más allá de La Défense.*

Neuilly. El Sena puede convertirse en un segmento del eje.

El bosque de St. Germain es el punto final del eje histórico republicano de principios de siglo, aunque otras propuestas posteriores lo hacen llegar a las playas de Normandía. El bosque de St. Germain se ubica sobre una pequeña meseta que nace nada más atravesar el Sena la comuna de Le Mesnil-Le-Roi; este hecho natural favorece la creación de una terraza desde donde se ofrezcan hermosas perspectivas hacia el eje, ya fue aprovechado para tal fin, bajo Luis XIV: Le Nôtre trazó en 1673 una magnífica terraza de 2,4 km de longitud, desde el *château* de St. Germain, bordeando el bosque y teniendo a los pies al Sena.

Finalmente, el punto elevado de Carrières, como en el caso anterior, puede dar lugar a la creación de terrazas o puntos de observación notables sobre el eje y el Sena. Este es el único punto elevado que existe a lo largo del eje en Yvelines, antes de llegar al bosque; e integra, junto a las colinas de Chaillot (Arco de Triunfo) y Chantecoq (Grande Arche), la trilogía de puntos más elevados de todo el eje: oportunidad excepcional que no debe ser menospreciada, pues es la última.

En materia de espíritus, nuevamente es el bosque de Le Vésinet el que los proporciona: la prolongación de dos de sus ejes secundarios intersectan el eje histórico, coincidiendo en uno de los casos, el más próximo a Carrières, con el cruce de una ruta importante, la nacional N-321, y en un lugar elevado cercano a la terraza de esa comuna.

#### 4. TRANSPOSICION DE LAS CARACTERISTICAS DEL EJE SOBRE LOS NUEVOS TERRITORIOS

La figura 17 pone de relieve los elementos más notables, urbanos, arquitectónicos y paisajísticos a ser tomados en cuenta en el desarrollo del eje histórico de París en los departamentos de Hauts-de-Seine y de Yvelines. También precisa los eventos, situados sobre la prolongación del eje, que merecen ser retenidos y que pueden permitir al eje el continuar siendo una unidad coherente con principios y lógicas propios (fig. 16).

La serie de eventos propuesta no pretende ser ni exhaustiva ni coercitiva, sino indicativa. Todos los eventos puntuales y lineares (segmentos) indicados en ella, no necesariamente deben de ser materializados; otros nuevos pueden ser propuestos. Sin embargo, dos hechos merecen ser respetados: el Sena y los «puntos notables» de Carrières.

El Sena debe ocupar un lugar importante en la prolongación del eje. Como ya hemos dicho, puede llegar a ser parte de segmentos totalmente nuevos del eje: el agua no ha participado hasta los momentos sobre el eje, pues en Neuilly, el Sena no actúa sino como un elemento puntual.

## CONCLUSION

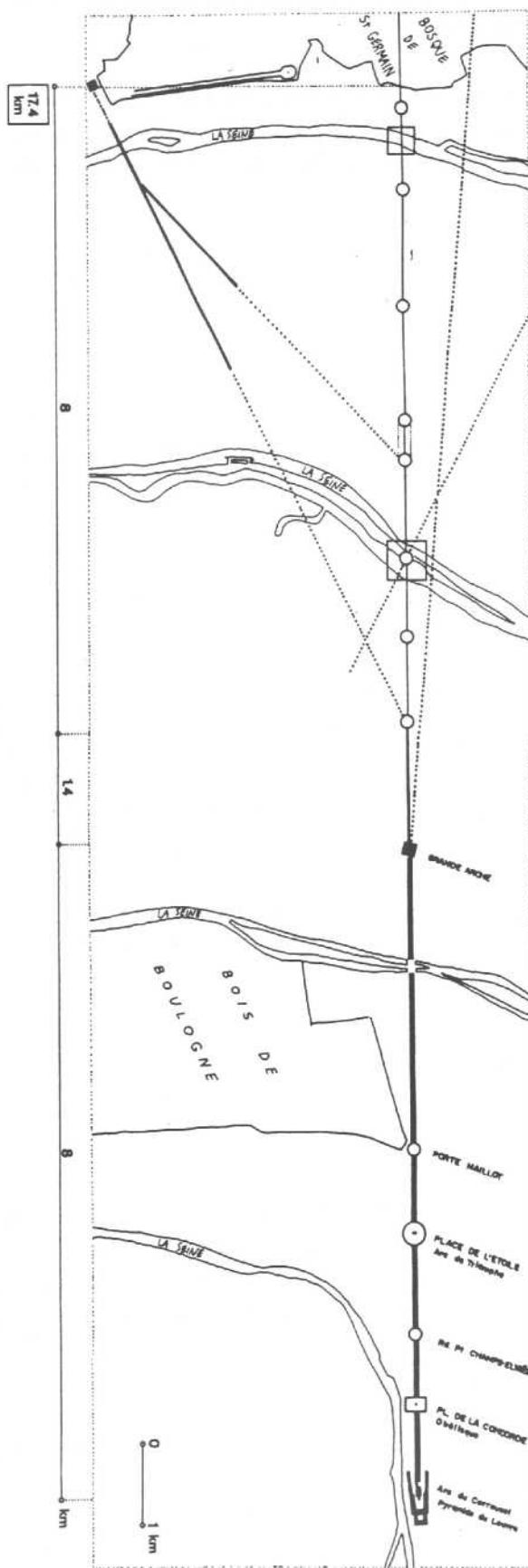


FIG. 17. El eje histórico de París, versión integral.

Uno de los «puntos notables» de Carrières, el más cercano al Sena, muestra incipientemente una gran vocación para el encuentro; en él convergen ya tres elementos que deben disuadir de toda proposición de consolidación trivial: la nacional N-321, la prolongación de dos de los ejes del bosque de Le Vésinet y su emplazamiento sobre el punto más elevado existente más allá de La Défense.

De los 13 segmentos indicados, 8 están relativamente urbanizados; los demás, permanecen abiertos a intervenciones diversas. Sin embargo, éstas parecieran dividirse en dos grandes tendencias: una, a la urbanización (segmentos 1, 3, 5, 6, 7, 10, 11 y 12), y la otra, a la preservación y reafirmación del patrimonio natural (segmentos 2, 4, 8, 9 y 13). Lógicamente, coherencia obliga, cada uno de estos segmentos debería presentar una conformación diferenciada, impregnada de las características de su entorno.

## 5. CONCLUSION

El *Livre Blanc* de la región parisina confiesa, entre otras intenciones, la de mejorar sensiblemente el ambiente natural y construido de sus habitantes. Pretende (*Livre Blanc*, 1990, p. 86) hacer entrar la dimensión de la «composición urbana» en los documentos de urbanismo, demasiado preocupados éstos, según él, por zonifi-

car, propone también acometer planes ambiciosos de composición urbana que afirmen la identidad de esos planes. Después de realizar las grandes obras arquitectónicas (*grands projets*), «ha llegado el momento de emprender grandes proyectos urbanos y paisajísticos en los sectores definidos como estratégicos».

El eje histórico es único en el mundo por sus monumentos, por el sentido de la perspectiva, por su principio de segmentos diferenciados y por la lógica federativa de sus monumentos.

Prolongar el eje histórico más allá de La Défense es una idea ambiciosa e ineluctable, pero delicada (fig. 17).

Para evitar toda desmesura e incoherencia, alentada por estos vientos de intervención urbana intensa que se avecinan, conviene recordar, y ése ha sido el objeto del artículo que toda prolongación debe tener en cuenta la estructura del eje histórico, pero también aquella de los otros ejes existentes, así como el patrimonio urbano, arquitectónico y paisajístico de esos lugares.

Lugares de convergencia, segmentos y algún otro monumento, deben ser creados más allá de La Défense, hacia el oeste, hacia el bosque de St. Germain; pero éstos deben de seguir las pautas confeccionadas por el eje a lo largo de su historia, porque «no se puede permitir no importa qué firma sobre ese gran libro de oro del urbanismo parisino que es el Eje Histórico» (Weill, 1983, p. 172).

## BIBLIOGRAFIA Y SIGLAS EMPLEADAS

### Bibliografía

- DREIF-APUR-IAURIF (1990): *Le Livre Blanc de l'Ile-de-France*, Document préalable à la révision du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, Paris, enero 1990, 96 pp.
- MUSTIELES, F. (1989): *L'Axe Historique au delà de La Défense*, estudio encargado por el SDA de Hauts-de-Seine, el EPAD y la DAU, París, 1989, 27 pp.
- WEILL, G. (1983): *La perspective de La Défense, dans l'art et l'histoire*, Editado por Les Presses Artistiques, París, 1983, 237 pp.

### Siglas

- SDAU: Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.  
 DREIF: Direction régionale de l'Equipement d'Ile-de-France.  
 APUR: Atelier parisien d'urbanisme.  
 IAURIF: Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

# LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN MEDIO URBANO: El I Cinturón de Ronda de Barcelona

**Rosa Junyent Comas**

**Social impact studies in an urban setting: The First Barcelona Ring Road**

Aborda este artículo el análisis del impacto social de una obra pública en medio urbano, como es el I Cinturón de Ronda de Barcelona.

Tras la descripción metodológica de los estudios de impacto social, se describen los antecedentes históricos y políticos de la construcción de este importante tramo viario, que se integra actualmente a las importantes obras de cara al 92. La fuerte polémica sobre su trazado tanto a nivel técnico como político, se reflejaría en las movilizaciones populares contra esta obra pública.

Concluye la autora exponiendo la necesidad de plantear desde el principio la negociación con los afectados y aprovecha al máximo las potencialidades positivas de las obras públicas, ya que la intervención sobre la propiedad del suelo, que conlleva la creación de infraestructuras es, en definitiva, una política de acción urbana, que debe repercutir en beneficio de la colectividad afectada.

The article interests itself with the impact of a public works project in a city setting: the 1st. Barcelona Ring Road.

After a discussion of the methodological basis of its social impact study, the historical and political background to the driving through of this major carriage way are detailed here and mention is made of the road's being part of the undertakings tied in with the celebration of the '92 Olympics. The lively debate as to the line the road has been given, these both at a technical and a political level, have led to protest movements against its being carried through.

The author finishes by putting forward the need to proceed from principles of mutual agreement as among the parts affected and calls for a making the most of all the positive advantages such public works offer, this given that the intervention affects owned ground within the city, creates infra-structures and is, in short, a city action initiative that ought thus to benefit the lot of the community it affects.

## **PREAMBULO**

Hacer de Barcelona una gran ciudad ha sido, históricamente, preocupación de técnicos auspiciados por una fuerte burguesía urbana. No obstante, por el hecho de tratarse de una ciudad no capital de Estado, le han faltado inversiones públicas que de forma continuada permitieran realizar en su tejido urbano la cantidad de planes y proyectos diseñados con la aspiración de dotar a la ciudad de equipamientos y servicios. Entre éstos, las infraestructuras han sido siempre difíciles de implantar por sus elevados costes y por la conflictividad que supone intervenir sobre el tejido social de una ciudad estructurada.

Actualmente, gracias a la nominación de los

Juegos Olímpicos de verano de 1992, Barcelona construye frenéticamente multitud de proyectos, algunos de ellos resultado de antiguas aspiraciones solapadas en una continuada planificación que refleja la necesidad de modernizar los elementos que permiten a la ciudad desarrollarse y también asegurar unos estándares de calidad de vida aceptables. Así pues, modernidad y funcionalidad son a menudo los factores básicos de los proyectos de ingeniería civil.

Entre las grandes infraestructuras que reestructuran el espacio, los Cinturones de Ronda destacan por los impactos que provocan, no sólo sobre la morfología, sino sobre la sociedad barcelonesa con más o menos intensidad, de forma directa o bien inducidos. Aunque hablar de impactos nos remite a destacar que el análisis en términos de impacto social introduce o refuerza *a priori* una serie de contradicciones. Contradic-

ción entre los técnicos que diseñan el proyecto, los promotores del mismo y los que padecen los efectos de su construcción. Efectos o impactos positivos para unos, negativos para otros, aunque los impactos referidos a un proyecto no son independientes de las verdaderas razones que han dirigido su concepción y promoción.

Hoy, en Barcelona se construyen tramos discontinuos del II Cinturón, del Cinturón del Litoral, y se habla también de finalizar el primero. Por ello, nos parece oportuno reflexionar sobre los efectos más destacados de la construcción de este Primer Cinturón.

## LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN MEDIO URBANO

Se entiende por impacto social el factor fundamental de las transformaciones que se desencadenan con la construcción de un proyecto, gran equipo o infraestructura sobre el espacio social, es decir, sobre el territorio donde se cristalizan las actividades productivas y las formas de vida.

El estudio de impacto social en medio urbano ha de contemplar cuatro partes bien definidas:

1. *Estudio del medio antes del inicio de las obras:*

- Condiciones de vida de la población afectada. Análisis de su estructura social.
- Estudio de la formación histórica del barrio o municipio.
- Análisis de la ecología humana y ambiental (formas de vida, dotación y uso de equipamientos y servicios, accesibilidad, etcétera).

2. *Impactos previstos:*

- Estudio prospectivo de las transformaciones sobre la vida cotidiana tras la ejecución del proyecto.
- Transformaciones previsibles en la morfología de la ciudad.
- Implicaciones sobre la estructura social.

3. *Justificaciones del proyecto:*

- Lógica de su opción.
- Razones económicas, técnicas o sociales que han prevalecido para justificar el proyecto.
- Razones que obligaron a desechar otras opciones.
- Posibles alternativas.

4. *Descripción de las orientaciones de ordenación o zonificación propuestas y medidas compensatorias:*

- Medidas para suprimir, reducir o compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente y el marco de vida.
- Debe plantearse de forma continua me-

jorar el proyecto y cuáles pueden ser las medidas de ordenación deseables.

Así pues, suponiendo que el proyecto se construya en distintas fases, al realizarse cada una, deberá hacerse una profunda reflexión para constatar los primeros impactos.

Todo proyecto técnico puede y debe mejorarse continuamente. El análisis de los efectos de la primera fase debe proporcionar orientaciones para la fase posterior para no reproducir los errores, para apreciar las perturbaciones relacionadas con la vida cotidiana (acceso a los servicios y equipamientos), con el medio ambiente (poluciones, ruidos, etc.), así como con los problemas de coordinación del funcionamiento de las redes urbanas.

Veamos a continuación el nacimiento del proyecto y el desarrollo interrumpido del Primer Cinturón de Ronda, obra todavía inacabada por varias razones: *políticas*, por el enfrentamiento entre la población afectada y el gobierno municipal de los años predemocráticos; *económicas*, precio de las expropiaciones considerado injusto, problemas con las empresas constructoras que, al paralizarse las obras por los conflictos, vieron encarecidos los presupuestos de adjudicación; *sociales*, a los afectados no se les hizo comprender, y por tanto no aceptaron el nuevo modelo de ciudad que se les proponía y que el Cinturón era una muestra, un detalle, de una futura ciudad que parecía destinada a sustituir las calles y paseos por autopistas urbanas. En fin, el proyecto no obtuvo el consenso entre los ciudadanos, los políticos, los técnicos y las empresas constructoras, consenso sin el cual fácilmente pueden paralizarse las obras.

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y POLÍTICOS

Durante la época de la Mancomunitat de Catalunya, concretamente en 1903, el urbanista y arquitecto francés Leon Jaussely gana un «Concurso Internacional» para desarrollar el *Plan de Obras* contenido en el *Plan General de Urbanización de Barcelona*, aprobado definitivamente el 12 de diciembre de 1917 (Martorell Porta *et al.*, 1970). El proyecto consistía en la conexión de las vías radiales de la ciudad por medio de unos Paseos de Ronda, cuyo trazado circunscribía el Ensanche Cerdá, y atravesaba los principales cascos antiguos incorporados a principios de siglo a Barcelona (Sants, Gracia, Guinardó, Sant Andreu, etc.). Este es el origen del denominado Primer Cinturón de Ronda diseñado a principios de siglo en espacios todavía no edificados (folios 1 y 2).

## LA RED VIARIA DEL ENSANCHE CERDA

A mitad del siglo xix, Barcelona obtiene el permiso para derribar sus murallas. El ambicioso



FOTO 1. *Plan de Urbanización de Leon Jausseley, 1917 (\*)*

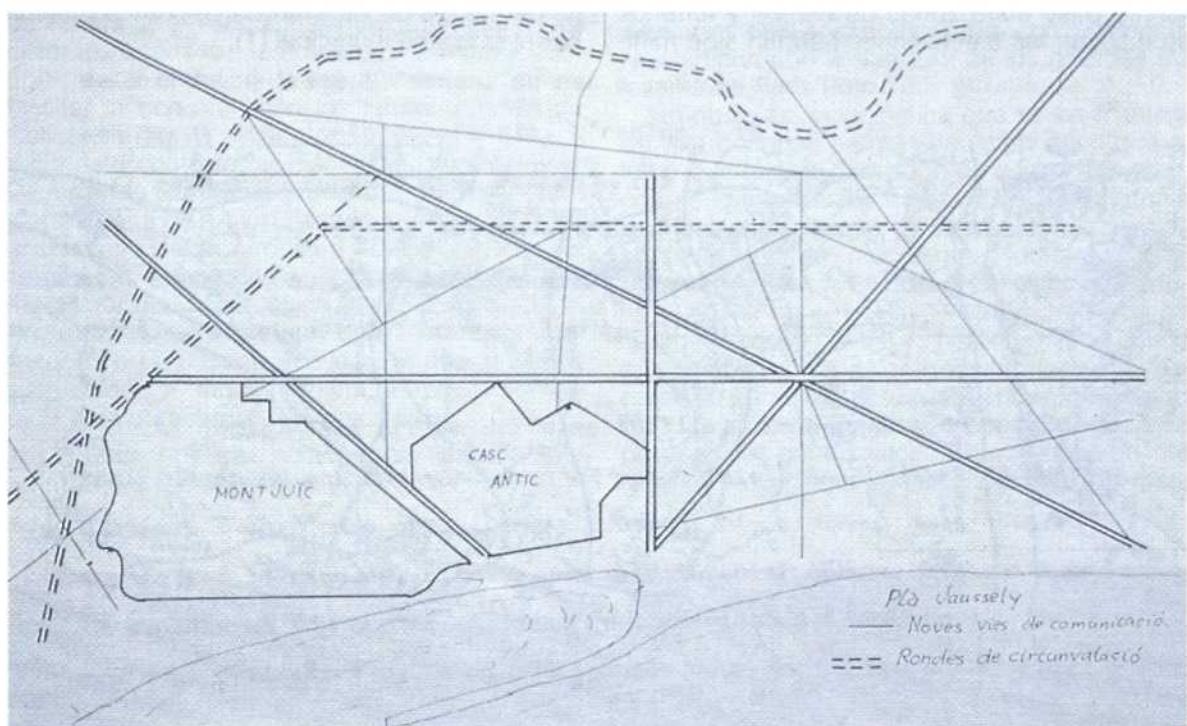


FOTO 2. Esquema de la red viaria propuesta por Jaussely (\*).

Plan de Ensanche del Ingeniero de Caminos Ildefonso Cerdá marcará definitivamente la estructura de la ciudad. El proyecto de su trazado

viario es el siguiente: establece el conocido plan geométrico ortogonal con calles de 20 m de ancho, desde los límites de la ciudad hasta los municipios periféricos, con una avenida, la Gran Vía, de 50 m de ancho y 8 km de longitud, en aquella época la más larga de Europa. Dos paseos, perpendiculares a la Gran Vía, también de un an-

(\*) Foto Archivo LEHSEC (Laboratori d'Estudis Històrics i Socials de l'Enginyeria Civil) ETS Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona.

cho de 50 m: el Paseo de Gracia y el Paseo de San Juan. Finalmente, dos diagonales rompían la aparente monotonía de la retícula y cumplirían una función eficaz de canalización y distribución del tráfico urbano.

La penetración para el transporte en el casco antiguo se hacía mediante la apertura de dos vías paralelas a la Rambla: una es hoy la Vía Laietana; la otra, todavía pendiente de construcción, uniría el puerto con la calle Muntaner, y una tercera vía transversal, hoy abierta sólo frente a la Catedral, constituye la red viaria de Reforma Interior propuesta por Cerdá.

## EL PLAN DE ENLACES DE LEON JAUSSELY

A principio de siglo, era necesario, según criterio del Ayuntamiento, consolidar el trazado viario de Cerdá y adaptar la ciudad a la circulación moderna; ferrocarriles y transportes urbanos en común. Así pues, entre las propuestas de articular una red viaria, Jausselfy proyecta una nueva vía que desde Sants hasta San Andrés, enlazaría distintas barriadas y núcleos realizando la función de comunicación Norte-Sur.

De haberse realizado entonces, el coste social de la obra hubiera sido muy reducido, ya que, al abrirse paso entre zonas de campo y terrenos sin edificar, las afectaciones habrían sido míni-

mas, y primordialmente hubiera estructurado un crecimiento sin romper la trama urbana.

## LA RECUPERACION DEL PROYECTO EN EL PLAN COMARCAL DE 1953

Por razones políticas durante la dictadura de Primo de Rivera (1923) y posteriormente la guerra civil, el proyecto quedó apartado pero vivo en la memoria colectiva porque era considerado un elemento técnico primordial para redefinir la trama urbana de Barcelona. El Plan Comarcal de 1953 retoma el proyecto cuando la ciudad estaba absolutamente transformada. En efecto, a partir de 1950, se produce un proceso de concentración propio de la etapa de crecimiento industrial que da lugar a la construcción de numerosos complejos fabriles y residenciales aprovechando espacios libres. La mano de obra inmigrada, atraída por las posibilidades de trabajo, se va estableciendo alrededor de las fábricas, dándose así el crecimiento de barrios como Sants, La Bordeta y las Corts, por los que posteriormente pasaría el Cinturón.

Así, con un desfase temporal considerable, el proyecto del Primer Cinturón de Ronda, diseñado a principios de siglo, propuesto de nuevo en 1953, empieza a construirse en 1968 en el marco de la idea de «la gran Barcelona» sostenida por el gobierno municipal (1).



Figura 1. Red arterial de Barcelona prevista por el MOP (Red arterial de Barcelona-1962 y Red arterial metropolitana-1974) y por la Corporación Municipal Metropolitana (Plan Comarcal-1976) (3)

Escala 1:50.000

(1) Entre las numerosas publicaciones de la época destacamos J. Borja y otros: *La Gran Barcelona*, Ed. Alberto Corazón, Madrid,

1972, y José María Albés: *La Barcelona de Porcloses*, Ed. Icaria, Barcelona, 1974.

## LA NECESARIA REMODELACION DEL TRAFICO

En los años sesenta, los responsables del urbanismo y de las políticas de transportes insisten en la necesidad de remodelar la aglomeración basándose en la concepción integrada clásica: confianza en las economías de aglomeración y base económica sostenida en los empleos industriales. La descentralización de industrias de la ciudad central hacia el entorno inmediato y su poder de arrastre de masas trabajadoras provocó un crecimiento periférico espectacular, pudiéndose plantear, en consecuencia, otras funciones en el área central.

En 1962 se aprueba el Plan Redia con el objetivo de redistribuir el tráfico en el marco del área metropolitana. Así, empiezan a construirse tramos de autopistas de forma radial, y aparece como ineludible el intentar evitar el tráfico de medio y largo recorrido a través del centro urbano. También hay que tener en cuenta que, además del transporte por carretera, se daba en esta época un espectacular crecimiento del parque de automóviles (Herce, M., 1979).

Cabe citar tan sólo que la planificación del transporte marcó de forma preferente el uso del transporte privado. La necesidad de nuevas vías de circulación era evidente y así los Cinturones de Ronda se presentan con los objetivos de facilitar los accesos —entradas y salidas del centro—, evitar el tráfico no estrictamente urbano y facilitar la conexión con los futuros túneles de Collserola (fig. 1).

En este contexto, el Plan Especial del Primer Cinturón de Ronda se presenta como una autopista urbana de 14 km de longitud, con 50 m de ancho para poder circular a 80 km por hora sin semáforos, y con una capacidad de 150.000 vehículos al día. Aunque, en realidad, el Cinturón presenta distintos niveles y distintos anchos respetando o segregando los barrios que atraviesa y perdiendo su función de vía de circulación rápida. Sus características reales son:

1. El ancho no es homogéneo: tiene de 30 a 50 m (3-6 u 8 carriles).



FOTO 3. Las obras del I Cinturón se inician en 1968, en espacios densamente construidos (\*).

2. El trazado es deprimido desde la Plaza Cerdá hasta General Mitre.

3. A partir de General Mitre, y hasta la Plaza Lesseps, una serie de semáforos le niegan su función de vía rápida o autopista urbana.

4. A su paso por la calle Muntaner se deprime y su anchura es sólo de 10 m.

5. Pasa medio deprimido por la Plaza Lesseps, cuyo trazado provocó uno de los mayores escándalos del urbanismo barcelonés de las últimas décadas.

6. En Travessera sigue con un ancho de 30 metros y se eleva en forma de viaducto en la Plaza de Alfonso X, para morir inacabado, unos metros más allá.

Es interesante constatar cómo un proyecto técnico de tales dimensiones manifiesta como un ser vivo los efectos de la acción sobre la ciudad y la reacción de los ciudadanos.

## EL TRAZADO DEFINITIVO: UNA POLEMICA CONSTANTE

Una Ronda o un Bulevar periurbano que estructure o limite una aglomeración es una vía adoptada por muchas ciudades europeas. No obstante, Barcelona en 1968 era una ciudad muy densificada y abrir una vía de tal magnitud en su interior es casi sólo comparable con la Reforma Haussmann con la apertura de los grandes Bulevares de París (foto 3).

No obstante, la polémica que se ha mantenido viva después de más de veinte años gira en torno a la misma expresión de su trazado técnico que toma distintas formas, de acuerdo con la distribución de clases en el espacio barcelonés, hecho que suscitó reacciones y luchas urbanas.

La primera protesta popular se organizó en torno al primer tramo del Cinturón (Plaza Cerdá-calle Brasil) en Sants, barrio históricamente consolidado en torno de las grandes fábricas que marcaron su característica estructura, social y urbana. Una serie de manifestaciones y alegaciones presentadas por los vecinos constituyen un interesante movimiento social. Se ponen de mani-



FOTO 4. En el tramo Plaça Cerdá-Manuel Girona el trazado es propio de una autopista urbana (túneles, accesos, etc.) (\*).



FOTO 5. En la encrucijada Manuel Girona (Plaça Prat de la Riba) comienzan una serie de semáforos modificando la función de vía rápida (\*).



FOTO 6. Estrangulamiento en el paso de por la calle Muntaner.



FOTO 7. Gran densificación del entorno (\*).

fiesto los costos sociales y económicos del trazado, así como la barrera que iba a suponer para el normal funcionamiento del barrio.

Como resultado de las movilizaciones se deprimió esta vía, incluso un tramo alcanza los 350 metros en forma de túnel, pero aun así, hubo muchas afectaciones de viviendas, escuelas y talleres, y en consecuencia, lugares de trabajo (Tarrago, S., 1974).

Este primer tramo sigue un diseño propio de una autopista urbana (pendientes, radios, anchos, accesos) (foto 4). A partir de la Diagonal, la vía cambia de carácter: ancho de 50 m en General Mitre, semáforos en Manuel Girona (foto 5),



FOTO 8. Con el Cinturón de Barcelona cambiará su fisonomía.



FOTO 9. Propuesta de paso elevado por la Plaça de Lesseps (\*).

y toda una serie más hasta llegar a un estrangulamiento de 10 m en el cruce definitivo de la calle Muntaner (foto 6). Antes, un incoherente desvío para no afectar a una plaza (denominada en la época de interés romántico), edificada posteriormente con grandes bloques, da lugar a una curva donde se concentran casi todos los accidentes que se producen en el Cinturón. Este primer tramo llega hasta la calle Balmes. Paralelamente a la construcción de esta vía, se originó la remodelación del entorno densificándose extraordinariamente puesto que la rígida normativa de edificación de hasta siete pisos propia del Ensanche Cerdá se adaptó en relación al ancho de



FOTO 10. Resolución salomónica en la Plaça de Lesseps: carriles deprimidos, a nivel y elevados distribuyen el tráfico (\*).

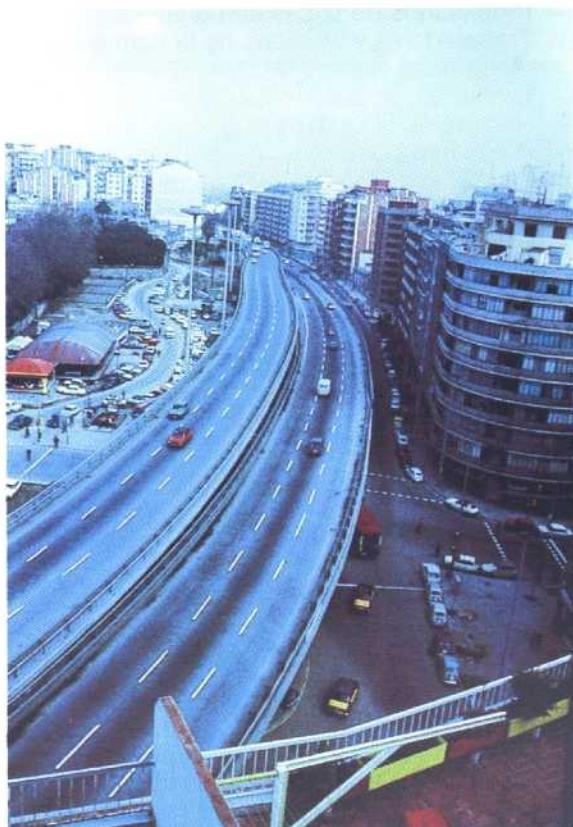


FOTO 11. El tramo elevado de la Plaça Alfons X desencadenó protestas ciudadanas motivadas en la segregación por la pérdida de la Ronda del Guinardó y una parte del Parc de les Aigües (\*).



FOTO 12. Durante más de diez años los vecinos afectados han reivindicado la demolición del tramo elevado (\*).

la nueva vía, pudiéndose construir muchos más pisos de altura.

Una vez más el paralelismo con la reforma Haussmann se hace evidente: unos edificios pantalla a lo largo del trazado cambian la morfología del entorno inmediato, pero no mejoran las condiciones de vida del interior de los barrios (foto 7).

La fisonomía de Barcelona se transforma. La peculiaridad de la estructura del Ensanche Cerdá se pierde con la nueva vía y unas construcciones muy mediocres rebajan los niveles de calidad arquitectónica que hasta el momento presentaba la ciudad sometida al Plan Cerdá (foto 8).

A principio de 1972 se plantea la *prolongación hasta la Plaza Lesseps*, corazón de la antigua villa de Gràcia. En principio, se proponía un túnel para cruzarla, pero, por el contrario, el Ayuntamiento anuncia que un paso elevado atravesará dicha plaza, la cual, aparte de su función simbólica, es una encrucijada donde confluyen importantes vías. De este modo, los nuevos accesos y la distribución del tráfico suponían la pérdida de este importante punto, donde se halla la iglesia dels Josepets, centro aglutinador del núcleo urbano, cuyo acceso quedaría cortado; además desaparecería una de las pocas escuelas públicas del barrio, la zona ajardinada del corazón de la plaza y varias viviendas (foto 9).

La oposición ciudadana fue singular. Las numerosas asociaciones de la antigua villa con una dinámica asociativa tan rica antes de la guerra, resurgieron entonces y se les unieron las protestas de los Colegios Profesionales (Arquitectos, Ingenieros, Aparejadores) y otras entidades ciudadanas. El Ayuntamiento presentó el proyecto de paso elevado en una exposición pública alegando que técnicamente no había otra solución debido a la existencia de una estación de Metro en el subsuelo de la plaza, mientras los vecinos presentan un contraproyecto de paso subterráneo, aunque con un coste de construcción de varios millones más. Se presentan alegaciones con

más de 15.000 firmas, entre otras manifestaciones (2).

Finalmente, el problema se resuelve con la obligada dimisión del Alcalde don José María de Porcioles, después de diecisiete años de gobierno de la ciudad, siendo sustituido por el Ingeniero don Enrique Massó, el cual un año después ofrece una solución salomónica: ni túnel ni paso elevado. Unos carriles se trazarán a nivel mientras otros pasarán elevados y otros deprimidos (foto 10).

En noviembre de 1973 se inaugura el tramo *Plaza de Lesseps-Plaza Alfonso X*, afectando un campo de fútbol muy popular y la pérdida de la Ronda del Guinardó, afectada totalmente por el primer tramo elevado que se realizaba en el Cinturón. La Avenida Virgen de Montserrat, principal vía de enlace con el sector noroeste de la ciudad, quedaba asimismo cortada (foto 11).

Las obras de construcción estaban muy politizadas. Cada movimiento relacionado con esta nueva vía de circulación levantaba grandes polémicas públicas, y más tarde, en el período de transición, se paralizaron definitivamente las obras más o menos a la mitad del trazado inicialmente previsto. Así, durante estos años, una autopista urbana inacabada acabó siendo un absurdo, una fuente de molestias y de segregación. Apenas transitada en su tramo final, fue motivo de reivindicación constante la aspiración de recuperar la Ronda de Guinardó, por parte de las Asociaciones de Vecinos de la zona (foto 12). Los lemas «Cinturón demolición» y «No al Cinturón» fueron eslógans altamente difundidos, hasta la decisión municipal de derribar el tramo elevado. Antes de entrar en detalle de este último aspecto veamos cuáles han sido los impactos más relevantes:

## VALORACION DE LOS IMPACTOS SOCIALES

### LOS IMPACTOS DIRECTOS

#### Transformaciones inmediatas

##### *Expropiaciones*

- 1.803 viviendas expropiadas.
- 166 comercios desaparecidos.
- 179 industrias afectadas.
- 2.836 puestos de trabajo desaparecidos.
- 1.415 plazas escolares.

##### *Pérdida valor adquisitivo*

Las indemnizaciones de las viviendas expropiadas fueron 125.000 ptas/familia cuando una vivienda nueva en la zona costaba entre 600.000 y 875.000 ptas.

(2) Coordinadora de Asociaciones de Gracia: documento *Salvem la Plaça de Lesseps*, 1972.

#### *Incremento precio suelo urbano*

Durante el período de construcción el suelo aumentó una media de 300 por 100 (en algunos lugares el 1.000 por 100).

#### *Efectos en el medio*

- Rotura de barrios socialmente consolidados.
- Molestias de las obras tanto en viviendas como en la circulación.
- Destrucción de espacios verdes y de relación.

#### *Efectos en el marco de vida*

Cambio de residencia de muchas familias por motivo de expropiación de la vivienda o puesto de trabajo.

#### *Efectos en la producción*

Las obras de construcción crean muchos puestos de trabajo directos e indirectos a través de efectos inducidos.

## Nivel de percepción de los impactos directos

#### *Percepción positiva*

- Las empresas constructoras de la obra.
- Empresas inmobiliarias, singularmente algunas Cajas de Ahorros con promociones de viviendas a lo largo del Cinturón.
- Propietarios de fincas cercanas.
- Trabajadores y técnicos de la construcción y empresas suministradoras de material.
- Empresas de automóviles y subsidiarias.
- Primordialmente los vecinos de la zona de Pedralbes por mejorar la circulación.

#### *Percepción negativa*

- Expropiados de viviendas, comercios, talleres y puesto de trabajo.
- Vecinos molestados por las obras.
- Afectados por la rotura social de los barrios.
- Ciudadanos que no aceptan autopistas urbanas por razones de estética, de calidad de vida, armonía de la trama urbana, etcétera.

## LOS IMPACTOS INDIRECTOS

### Transformaciones a largo plazo

#### *Consolidación de la segregación social*

Cambios de la estructura de clase: en el primer tramo, las clases populares de Sants y Les Corts, son sustituidas por clases medias.

Aumento de precio de las viviendas.

#### *Cambios morfológicos*

Densificación de todo el recorrido.

Construcción de edificios pantalla sin mejorar las condiciones del entorno.

Algunas zonas urbanas quedan definitivamente marginadas de sus barrios históricos.

#### *Efectos en el medio*

Aumento de la polución y del ruido.

Algunas calles canalizan el tráfico hasta los pocos accesos al Cinturón sufriendo una gran degradación ambiental.

#### *Efectos en el marco de vida*

Su trazado crea el efecto de barrera e impide el establecimiento de relaciones sociales entre ambos lados.

Se producen posteriormente cambios residenciales, esta vez de repulsión de familias de clase media que buscan lugares más silenciosos y humanizados.

#### *Efectos en la producción*

Aumento de la demanda de negocios de reparación y venta de automóviles.

#### *Efectos en la circulación*

Desde la Plaza Lesseps hasta la Plaza Cerdá el tránsito es denso, descongestionando otras vías centrales como la Diagonal.

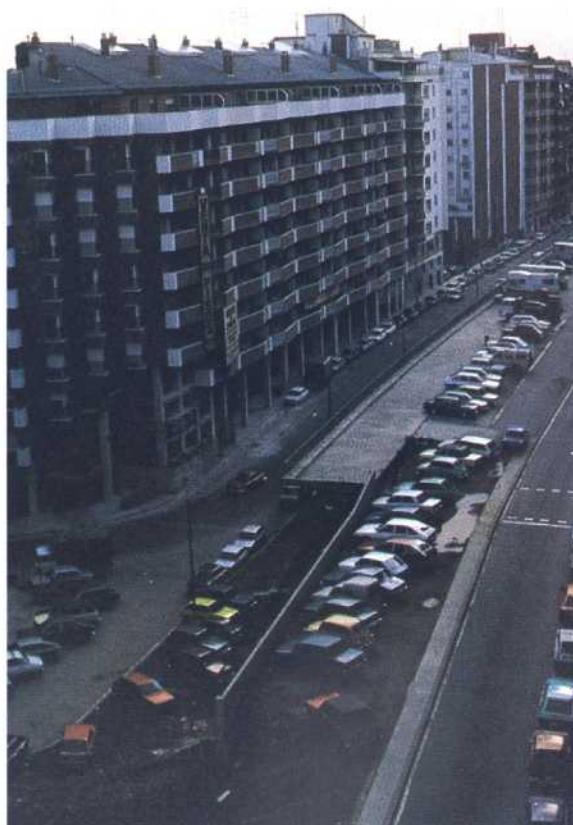


FOTO 14. El último tramo del I Cinturón fue utilizado más como aparcamiento que como vía de circulación (\*).

Se producen atascos frecuentes, aumenta la contaminación y no acaba de cumplir su función de vía rápida debido a los semáforos.

#### **Percepción de los impactos indirectos**

##### *Percepción positiva*

- Habitantes de zonas cercanas que pueden utilizar la vía para desplazamientos cotidianos.
- Otros ciudadanos en el mismo sentido.
- Empresas de automóviles y talleres.
- Comercios y talleres de ciertas zonas.

##### *Percepción negativa*

- Vecinos que sufren la polución y el ruido.
- Vecinos que sufren la rotura social de los barrios.
- Personas que cotidianamente deben atravesar la autopista utilizando los pocos pasos existentes.

#### **LAS OBRAS DE DEMOLICIÓN**

En las penúltimas elecciones a la Alcaldía de Barcelona, tanto el candidato por Convergència



FOTO 13. En 1985 el Ayuntamiento decide derribar el tramo elevado de la Plaça Alfonc X (\*).



FOTO 15. Durante años el aparcamiento indebido, pero permitido, causó impactos negativos: visuales, peatonales, problemas de seguridad ciudadana, etc. (\*).



FOTO 16. Equipamiento para juegos de niños debajo del Cinturón (\*).



FOTO 18. Obras de enlace del I Cinturón con la boca sur del Túnel de la Rubira (\*).



FOTO 17. El enlace con el Túnel de la Rubira sólo podía realizarse conectando con el tramo elevado para evitar la demolición de edificios (\*).



FOTOS 19 y 20. El derribo del Cinturón se produjo simultáneamente y en el mismo punto con las obras de enlace al Túnel de la Rubira (\*).

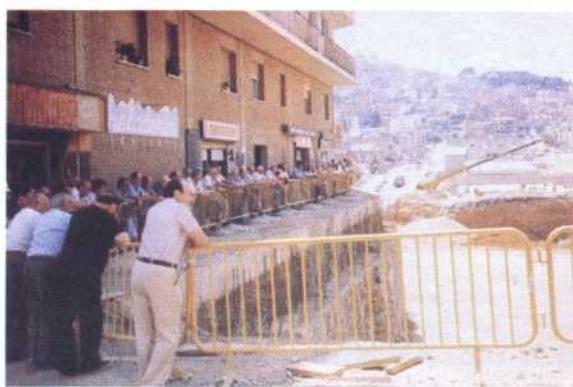


FOTO 21. Las obras del Cinturón dejan de ser conflictivas al lograr el consenso de los afectados (\*).

Democrática de Catalunya Ramón Trías Fargas, unido al Arquitecto Ricardo Bofill, como el propio Pasqual Maragall con el Arquitecto Oriol Bohigas, presentaron programas municipales basados casi exclusivamente en el urbanismo. Una de las promesas del actual Alcalde era rectificar el Cinturón y devolver su antiguo origen de Ronda en el tramo del Guinardó. En este último tramo, la reivindicación del derribo de la parte elevada ha sido constante por parte de las Asociaciones de Vecinos de la zona con el apoyo de la Federación barcelonesa.

## DEMOLICION Y RECONSTRUCCION

Así, el peso de la percepción negativa canalizada a través de movilizaciones populares, provocó la decisión del Ayuntamiento de derribar el tramo elevado del barrio del Guinardó (Plaza Alfonso X) (foto 13).

En realidad, las críticas de los vecinos tienen su fundamento. No obstante, no seríamos objetivos si no expusieramos también otros motivos que nos han parecido evidentes, algunos ajenos al trazado propiamente técnico y que durante años han provocado fuertes impactos negativos en el entorno.

1. En el tramo de Travessera, cuando después de algunos atropellos se quisieron construir pasos elevados, resultó que entre la calzada y los edificios no había espacio para construir la rampa de acceso. Se construyeron algunos pasos subterráneos, pero son rechazados por razones de seguridad ciudadana.

2. La autopista inacabada, sin acceso en el último tramo, durante años ha servido de aparcamiento (foto 14).

3. Se permitió durante años el aparcamiento indebido también debajo del Cinturón en la Plaza Alfonso X, lo cual provocó una gran degradación paisajística, así como el aumento de la peligrosidad ciudadana (foto 15).

4. Se instalaron algunos equipos para juegos infantiles, pero a los niños no les gustan las actividades debajo de una vía de circulación rápida (foto 16).

5. La desaparición de una parte del Parc de les Aigües en una zona tan densificada fue otro motivo de descontento.

La poca utilización del tramo final de una vía que no enlaza con la Avenida Meridiana, que es donde debería acabar, justificaba, según parece, su derribo. No obstante, una vez decidida la demolición, pareció descubrirse que una gran Barcelona, olímpica o no, un día utilizaría los túneles de Collserola, el de Horta ya construido pero inacabado por las mismas razones políticas y económicas que paralizaron las obras del Cinturón (foto 17). La apertura de este túnel se haría difícil sin vía de enlace (foto 18), y así se derribó únicamente la parte de calzada sur dejando tal cual la parte norte. Al mismo tiempo, comen-

zaron las obras de los enlaces al mencionado túnel.

Las obras de derribo desencadenaron polémicas en los periódicos, y lógicamente entre grupos profesionales, tanto por el coste que suponía para el ciudadano como el hecho de hipotecar el buen funcionamiento de la vía. No obstante, las alegaciones no sirvieron para paralizar las obras de derribo de la mitad de la vía, la existencia de la otra mitad parece que molesta menos a los barceloneses.

El resultado de esta actuación manifiesta como en el caso de la Plaza Lesseps, una decisión salomónica: la parte demolida del Cinturón ha permitido recuperar una parte de la Plaza Alfonso X y de la Ronda del Guinardó. La parte elevada, además de su función intrínseca de canalizar el tráfico, enlaza a través de un nuevo viaducto con el Túnel de la Rubira (Horta). Paradójicamente, los vecinos han celebrado el triunfo de ver satisfecha parte de su reivindicación y aceptado el enlace, también elevado hasta el túnel (fotos 19 y 20).

El consenso respecto a esta obra es evidente (foto 21). Por una parte, porque los movimientos sociales urbanos paradigmáticos en la Barcelona de los años sesenta-setenta están adormecidos o muertos; por otra parte, la construcción de nuevas vías de circulación son asumidas, en general, por los barceloneses. Pocas voces y menos los medios de información de masas, claman por el medio ambiente urbano, por recuperar las calles para pasear y no simplemente para el tráfico. La expresión «una calle no es una carretera» está lejos de ser asumida, como también parece estar lejana una política de transportes públicos en la que el ferrocarril subterráneo constituya una verdadera red, permitiendo la fluidez y el ahorro de tiempo y dinero en los desplazamientos cotidianos.

En fin, Barcelona construye hoy Cinturones que van a dar otra fisonomía a la ciudad y van a inducir a otros modos de vida. Cabe esperar que la prospectiva de sus impactos evite al máximo sus aspectos negativos.

## ANTE LA CONSTRUCCION DE LA ULTIMA FASE

El enlace del Primer Cinturón con el Túnel de la Rubira se justificó con la desestimación de continuar el trazado hasta la Avenida Meridiana. Así, en 1985, los afectados por el último tramo (calle Cartagena-Avenida Meridiana) solicitaron al Consistorio la desafectación de las propiedades puesto que desde la década de los años sesenta tenían paralizada toda acción de venta, de construcción o de reforma.

Ante el silencio administrativo, a finales de 1987 a través de las Asociaciones de Vecinos, se presenta al pleno del Consejo del Distrito Horta-Guinardó la solicitud de recalificación de las propiedades afectadas. Hasta el momento sigue

el silencio. Son un total de 494 viviendas y 203 locales, es decir, 697 propiedades a las que durante más de veinte años no se les ha permitido ninguna obra.

La última información no oficial recibida por los afectados es que está prevista la construcción de esta vía rápida, en principio para 1992, aunque esto ya no es posible. Otra hipótesis, es el afincamiento del futuro Tren de Alta Velocidad en la estación de la Sagrera, para lo cual sería necesaria una infraestructura de soporte al paso del ferrocarril.

## HACIA UNOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN MEDIO URBANO QUE ASEGUREN LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD AMBIENTAL Y SOCIAL

Con la identificación de los efectos más relevantes de la construcción del Primer Cinturón de Ronda, nuestra idea directriz consiste en subrayar la importancia de los estudios de impacto social teniendo en cuenta lo siguiente:

En primer lugar, desde el Real Decreto de junio de 1986, es obligatorio realizar estudios de impacto ambiental para los proyectos de grandes infraestructuras. Junto con el proyecto técnico, se presentan a información pública, se atienden las eventuales alegaciones hasta lograr el consenso del proyecto. Una vez aprobado, interesa no retardar el inicio de las obras ya que el medio urbano se transforma rápida y continuadamente.

En segundo lugar, desde el punto de vista de las dinámicas urbanas, una nueva infraestructura como es el caso de los Cinturones en el interior de las ciudades, debería plantearse como una cuestión social teniendo en cuenta el punto de vista técnico, el urbanismo global de la aglomeración, las políticas de transporte y los factores medioambientales. Recordemos que nuestras ciudades pretenden situarse en la etapa posindustrial con nuevas preferencias culturales referente al hábitat (huida de las periferias problemáticas, revalorización de los centros...) y una economía basada más en empleos terciarios que industriales, lo que supone que los desplazamientos domicilio-trabajo tienden a ser desprogramados (3).

En tercer lugar, el análisis de los impactos sociales debe abarcar toda la aglomeración, aunque haciendo especial atención a las áreas afectadas directamente, agrupando los tejidos urbanos y sociales homogéneos. En el caso que nos ocupa, los Cinturones no pueden analizarse tan sólo como un elemento más del sistema de transporte, sino en una visión de espacio «multipropósito». Desde este punto de vista hay que poner atención a los espacios urbanizados, puesto que una serie de medidas deberán proteger el

medio ambiente social: evitar al máximo el efecto barrera, utilizar asfalto poroso y adopción de vallas para mitigar el ruido con niveles previstos de 80 decibelios, cuando la normativa de Barcelona sitúa en 55 decibelios el máximo tolerado. Cuidar los aspectos estéticos del diseño ya que pueden contribuir a una segregación espacial (Junyent, R. y Giménez Capdevila, 1989).

En cuarto lugar, hay que distinguir los impactos fundamentales de los impactos inducidos. Entre los primeros, hay que ser sensible a los problemas de las expropiaciones y tener en cuenta las perturbaciones que se producirán durante las obras. Entre los segundos, hay que poner atención a los proyectos inmobiliarios de remodelación en las zonas afectadas ya construidas o urbanizadas. Las áreas poco urbanizadas van a revalorizarse y en ellas pueden materializarse compensaciones.

El análisis de los impactos inducidos debe correlacionarse con el grado de importancia de los impactos fundamentales relativos a la vulnerabilidad de la zona afectada. Distinguimos entre una serie de impactos:

— *Los efectos físicos*, que comprenden los problemas propios de la ecología urbana, expropiaciones, demoliciones, perturbaciones en las redes urbanas, etcétera.

— *Los efectos sociales*, que contemplan las molestias durante las obras y la transformación del medio social como consecuencia de la mutación espacial. Efectos de rotura del rejido urbano, trasvase de la población, aumento de la contaminación ambiental, cambios en los hábitats de comportamiento, etc. Son series de perturbaciones ecológicas del medio humano.

— *Los efectos económicos*, que afectan a la economía urbana y a las relaciones económicas globales. Deben contemplarse los efectos de arrastre producidos por los impactos tal como han sido optimizados: libre actuación de las fuerzas especulativas, o resultado de propuestas de intervenciones compensatorias.

El estudio de los impactos socioeconómicos debe orientar la intervención de los poderes públicos para reequilibrar el medio afectado con la dotación de equipamientos, servicios, actividades y alojamientos. La intervención sobre la propiedad del suelo es en definitiva una política de economía urbana; así pues, tanto el diseño de la obra como el control de procesos especulativos pueden repercutir en beneficio de la colectividad afectada.

En resumen, ante la construcción de una nueva infraestructura en medio urbano, hay que considerar los impactos que aparecen fuertes, los cuales desencadenarán impactos inducidos. Deben tenerse en cuenta las dificultades o los aspectos negativos para eliminarlos o reducirlos, así como las oportunidades o aspectos positivos.

(3) Estos aspectos han sido analizados por Rosa Junyent: «Estudi d'Impacte Ambiental», *El medi Social de il Cinturó de Barcelona. Tram Avenida Diagonal-Cinturó Litoral*. Encargo de la Direcció Gene-

ral de Carreteres del Dpt. de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, 1990.

A partir de la prospectiva de impactos podrán elaborarse diferentes escenarios y establecer negociaciones con las colectividades afectadas como también proponer medidas compensatorias para los impactos negativos que no puedan eliminarse.

Recordemos que la disponibilidad de negociación con los afectados es importante para el desarrollo no conflictivo de un proyecto. Finalmente, hay que tener en cuenta que impactos *a priori* negativos pueden tener potencialidades positivas.

## BIBLIOGRAFIA

- ALIBES, José María (1974): *La Barcelona de Porciones*, Ed. Icaria, Barcelona.
- BORJA, J., et al. (1972): *La Gran Barcelona*, Ed. Alberto Co-razón, Madrid.
- HERCE, Manuel (1979): «Una alternativa a la Red Arterial de Barcelona», en *CEUMT*, núm. 15.
- JUNYENT, Rosa, y GIMENEZ CAPDEVILA, R. (1989): «Mutación de la ciudad, mutación del transporte urbano», en *Re- vista OP del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña*, núm. 12, Verano.
- MARTORELL PORTA, V., et. al. (1970): *Historia del Urbanismo de Barcelona*, Ed. Labor, Barcelona.
- TARRAGO, Salvador (1974): *En defensa de Barcelona*, Ed. AEDOS, Barcelona.

# MADRID, LA ORDENACION DE LA CARRETERA DE ANDALUCIA.

## Las obras públicas de acceso como determinantes de trazado de la periferia

**Juan Luis Dalda, con  
José Luis Pérez Franco,  
José Díaz Sotelo y  
José Rumeu**

Este artículo resume aspectos de la Memoria del Estudio de Ordenación del Entorno de la carretera de Andalucía en el término municipal de Madrid, realizado en 1986-87 por encargo de la Gerencia Municipal de Urbanismo, cuyo Departamento de Planeamiento dirigía José María Ezquiaga.

El Estudio plantea dos consideraciones principales: la propia de un proyecto detallado de la Avenida y sus bordes, y la de una reflexión territorial capaz de sintetizar una imagen morfológica de la Cuña Sur, que aporta ideas para compatibilizar los trazados de las piezas de desarrollo del PGMM de 1985 en función de la transformación de la actual carretera en Avenida Urbana, dotada de una plataforma reservada para un tranvía ligero.

**Madrid: the setting out of the Andalusian Highway: In-feed public road works as a determining factor in the layout of city outskirts**

This article synthesizes some topics from the Planning Report for the Environment of the Road to Andalucía in the City of Madrid, which has been elaborated for the City Planning Agency under direction of José María Ezquiaga in 1987.

The Plan states two main questions: one is referring to the detailed design of the new Avenue and its borders; the other, advancing some territorial suggestions in order to propose a morphological image of the southern district of Madrid, trying to coordinate the different developments and the transformation of the present Road into an Urban Avenue including a lane reserved for the tram.

### 1. LOS CAMBIOS DE TRAZADO Y FUNCION DE LA CARRETERA Y SU INCIDENCIA EN LA PERIFERIA SUR DE MADRID

El origen de la actual carretera de Andalucía se encuentra en la configuración de la red principal de carreteras efectuada por la monarquía borbónica en la segunda mitad del siglo XVIII. Esta red, programada desde Madrid con carácter radial, define las seis carreteras de comunicación con las provincias del Norte, con Cataluña, Valencia, Andalucía, Extremadura y Galicia. Parcialmente se apoya este trazado en los caminos a los Reales Sitios que se habían iniciado anteriormente.

El trazado de la carretera de Andalucía se de-

fine en su momento inicial (1761) desde el Puente de Toledo, a donde se ha hecho concluir la triangulación barroca de paseos y glorietas que colonizan la periferia sur del casco histórico de Madrid.

Del Puente de Toledo se abren tres caminos: el de Carabanchel, el de Toledo y el de Andalucía por Aranjuez. El de Toledo se muestra en los planos de la época y primeros parcelarios de trazado sinuoso —probablemente el antiguo camino real—, no así los de Carabanchel y Andalucía que aparecen trazados como caminos «rectos y sólidos» tal como quería el RD de 10 de junio de 1761. Los planos de la época, como el Tardieu de 1788, describen el paso del Manzanares y el trazado paralelo hacia el Oeste del camino de Andalucía hasta doblar hacia el Sur casi en el cruce con el camino del Vado de Santa Isabel. El camino aparece arbolado y articulado mediante una glorieta, descripción exacta a la vista

Juan Luis Dalda es Arquitecto. Oficina de Planeamiento. La Coruña. J. L. Pérez Franco y J. Díaz Sotelo son Arquitectos y J. Rumeu es Ingeniero de C. C. y P.



FIG. 1. *Plano de Madrid y sus inmediaciones. A. TARDIEU, 1788.*

del detalle que ofrece el Plano Catastral de Colubi en 1886.

La funcionalidad del trazado inicial, así como, probablemente, las características de firme y sección no cambian a lo largo del siglo xix. En 1990 el tramo de la carretera en el Término de Madrid aparece reflejado en el plano de Cañada con el nombre de calle de Antonio López con su característico arbolado inicial.

En 1898 se proyecta la primera variante consistente en la construcción de un puente sobre el río Manzanares trazado desde la glorieta de Legazpi. El proyecto del ingeniero Machimbarrena, consistente en un tramo metálico en arco de 50 m de luz articulado en sus arranques sobre los estribos de fábrica, sufre diversas modificaciones y reformas en 1901, 1905 y 1910.

El nuevo trazado cambia la relación con Madrid estableciendo el acceso a la carretera de Andalucía desde Atocha por el Paseo de Delicias; define su encuentro con Antonio López (futura glorieta de Cádiz), cabeza de puente para el desarrollo del suburbio Sur y divide la pradera del Canal en dos solares municipales donde se ubican el Matadero y Mercado de Ganados y el Mercado de Frutas y Verduras.

Las primeras décadas del siglo conocen el salto edificatorio del Manzanares hacia la periferia Sur. Si el plano de Cañada de 1900 muestra ya parcelaciones salpicando los bordes de Antonio López, el primer plano topográfico preciso, de 1929, ilustra una apreciable consolidación de las márgenes de la carretera de Andalucía, así como el completo desarrollo del triángulo de las

Carolineas al Sur del puente del Ferrocarril de Portugal. Especialmente significativo, por tratarse de la primera gran colonia de la periferia sur dependiente de una carretera radial, es el trazado de Usera apoyado en el eje que desde el cruce Legazpi-Puente de la Princesa sube hasta la carretera de Toledo, eje cruzado por la permanencia del Camino Corto de Villaverde (en 1929 calle Almendrals). El valiosísimo plano de 1955, que incluye ya los términos anexionados de Villaverde y Carabanchel, muestra bien a las claras el destino de la Cuña Sur, entre las colonias ortodoxas y las marginales a un paso de la oleada de los poblados. Con peso menor de las trazas agrícolas del territorio, es la infraestructura de la capital soporte y límite del crecimiento que se empieza a mostrar autónomo. El ferrocarril segregá y permite la localización industrial. El conjunto, formado por las carreteras comarcales con las radiales, será su trama soporte. Entre el camino de Perales y la carretera de Toledo las carreteras de San Martín de la Vega, la de Getafe a Madrid por Villaverde, la transversal de Carabanchel a la de Andalucía [Avenida de los Poblados (!)], el Camino Viejo del Puente de Toledo a Villaverde, y el de Villaverde a Vallecas se descubren para la Administración como armazón para una colonización posible por fragmentaria, suburbial y barata, donde los temas del trazado se resuelven al interior del área de oportunidad.

La misma lógica abstracta y desconexa se instrumenta para el largo proyecto de ejecución de la Avenida de Córdoba. El Plan General de Accesos a Madrid de 1944 incluye esta variante

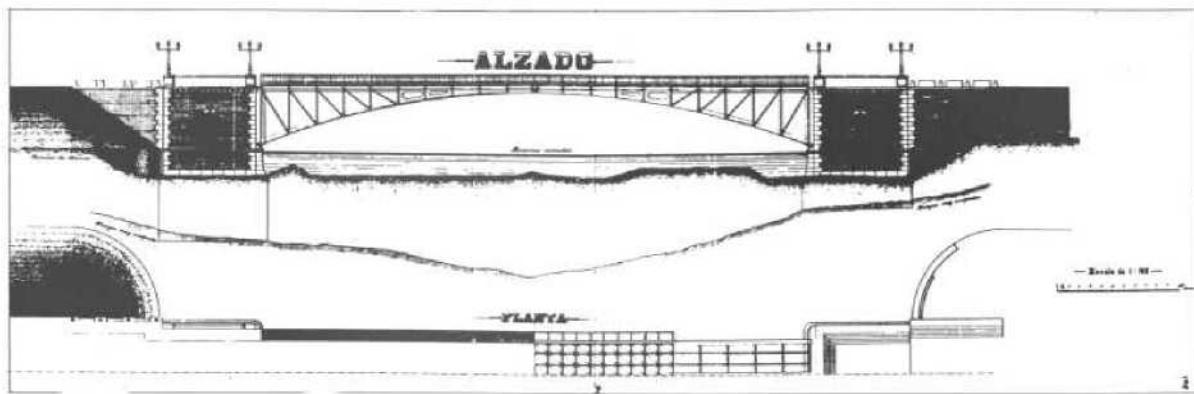


FIG. 2. Proyecto del Ingeniero MACHIMBARRENA para el puente de unión del Paseo de Delicias con la Carretera de Madrid a Cádiz. 1898.  
Archivo General de la Administración Civil del Estado. Sección de Obras Públicas.



FIG. 3. Plano Topográfico y Parcelario del Distrito de Villaverde (1955). Ayuntamiento de Madrid

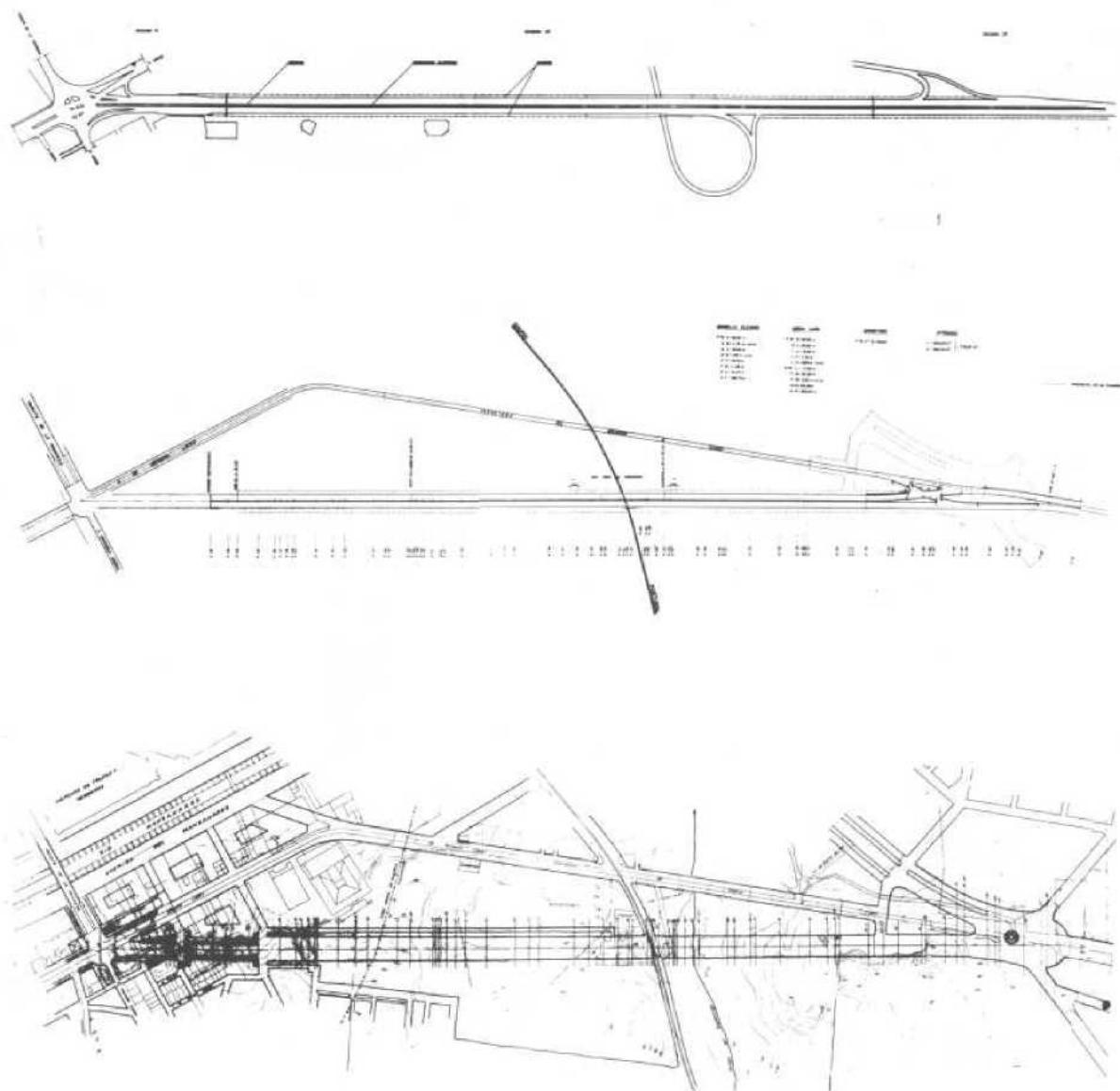


FIG. 4. Tres proyectos de Variante de la Avenida de Córdoba en 1968 (A), 1962 (B) y 1954 (C). AGA. Sección OP.

proyectada en 1946, que se comienza a ejecutar en 1948, se reforma su proyecto en 1949 y se interrumpe en 1953 en estado de ejecución parcial. La variante, cuyo trazado no responde al Plan General de 1941-46, pero que aparece en el Proyecto Parcial de Ordenación de Villaverde de 1950, es objeto de varios proyectos, cuyo desmenuzamiento es de interés reflejar. El primero, de 1954, denominado «de terminación del de Acceso a Madrid por la carretera Nacional de Madrid a Cádiz. Trozo 2.º» y suscrito por el ingeniero Martínez Tourné, mantiene las bases del proyecto de 1946 e incluye una glorieta terminal con un ancho de 71 m para recoger el enlace transversal con las «carreteras de Valencia, O'Donnell y Barajas siguiendo la vía Abroñigal».

Esta idea, antecedente *in situ* del actual acceso desde la carretera de Andalucía al Nudo Sur, es desecharla en el proyecto reformado que el

ingeniero Miranda Lafuente redacta en 1962 y se ejecuta en 1967 con pequeñas variaciones. La concepción de ambos proyectos en cuanto a trazado y capacidad viaria es, sin embargo, común. Se abandona el tramo de Antonio López y sustituye por una variante recta desde la Glorieta de Cádiz hasta el PK 6,120. Esta variante, de 36 m de plataforma, permite la creación del primer segmento de autovía con tres carriles de 3,50 m. en cada sentido, obliga a salvar, mediante un historiado puente, el Ferrocarril de Portugal y el arroyo de Pradolongo y supone un corte expropiatorio en la cabecera del barrio de Usera, en la propia topografía natural y en la parcelación industrial que se ha ido generando con frente a Antonio López.

Bidagor, en 1941, había visto una solución diferente, al enlazar directamente la Glorieta de Legazpi con el tramo recto de la carretera de An-

dalucía, manteniendo la alineación del Camino del Vado de Santa Isabel (calle del Maestro Arbó) y salvando el Manzanares con el puente diagonal. El corte en el tejido generado por el proyecto de 1954 se remata definitivamente en 1968, con un acondicionamiento de sección del ingeniero Guitart y de Gregorio. Se ha heredado una vía rápida segregada, tanto de la colonia de Almendrales como de las parcelas industriales de Antonio López y una Glorieta de Cádiz organizada como nudo de tráfico, sin carácter urbano, que ha dificultado hasta eliminarlo el acceso a Antonio López en el área de las Carolinas.

Todavía en 1956 un Proyecto de Modernización resuelve con una pavimentación de aglomerado asfáltico sobre la base existente la cualificación de una calzada de carretera de 7,80 m de ancho de los tramos entre los PK 7,667 y 9,335. El ancho contrasta notablemente con los 36 m de la Avenida de Córdoba. Aun cuando la finalización de estas obras se produce en 1967, en 1963 se habían trazado ya las bases del cambio de función de la carretera a la autovía a través del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana. El planeamiento de la Red Arterial de Madrid de 1972, el Plan Especial del Manzanares-Autopista del Sur de 1974 y los proyectos que los ejecutaron parcialmente, han configurado la situación actual en la que la carretera de Andalucía está desdoblada en todo su trazado con tres carriles por sentido desde la Glorieta de Cádiz hasta el viaducto de Andalucía y dos en el tramo Sur del Término; se han ejecutado intersecciones a distinto nivel en el cruce de la carretera de Villaverde a Vallecas y en el entorno del cruce del Ferrocarril de Madrid a Alicante.

Finalmente el acceso directo al Nudo Sur ya recogido por el PGMM de 1985, pero que responde conceptualmente a un proyecto anterior y que ha sido abierto al tráfico en 1986, ha completado este largo proceso de especialización funcional del camino de Andalucía a la actual carretera Nacional IV de Madrid a Cádiz.

La interpretación que se apunta, al hilo del análisis de los cambios en la concepción y función de la carretera de Andalucía, confirma la hipótesis adoptada por el PAI de Villaverde en 1979 de entender la Cuña Sur como gran unidad suburbial dependiente del centro y delimitada por la carretera de Toledo y por la vaguada del Manzanares.

La unidad al interior de la cuña viene dada por el mecanismo de generación de paquetes autónomos de usos monofuncionales: industriales, residenciales, grandes equipamientos; localizados como hijuelas de las grandes infraestructuras de transporte: sistemas ferroviarios, carreteras comarcas, fundamentalmente la propia carretera de Andalucía y sus enlaces; cerrados y casi desconexos entre sí como poblados, colonias, polígonos y enclaves, sin otra traza urbana que la lógica de la calificación zonal de los Planes Generales del 41 y 63 y de sus violaciones de oportunidad; es decir, sin trazado co-

nectivo, sin grano y sin escala de continuidad, sin formar ciudad.

La profundidad del análisis del PAI —desarrollado en tres ámbitos territoriales correspondientes a las subáreas de Usera, Villaverde Alto y Villaverde Bajo y posteriormente refundido en 1980 y 1982 en dos documentos publicados para difusión y debate, redactados por distintos equipos y de los que sólo el de Villaverde mantiene la coherencia del análisis— lo ha convertido en pieza referencial del diagnóstico y del tratamiento que el PGMM de 1985 establece sobre la Cuña Sur en su conjunto.

## 2. LAS DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL DE MADRID DE 1985

El Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Madrid plantea respecto al área global de la Cuña Sur una propuesta de contenido estructural, tendente al reequilibrio de la ciudad sobre la base de su actual modelo territorial. Sobre el conjunto de la Cuña inciden tres de las cinco denominadas grandes operaciones estructurales: el Parque Lineal del Manzanares, la remodelación de Atocha y el distribuidor y nuevo acceso Sur. La nueva estructura se complementa, en su grado más detallado, con trazados de complejidad y conectividad del vial secundario y descentralización del equipo y servicios, incluido el terciario. Es así que sobre la carretera de Andalucía se determinan un conjunto de Planes de Reforma y pequeño crecimiento que, en coherencia con el cambio de función de la vía, persiguen la transformación de la carretera en avenida urbana.

El cambio de función territorial de la carretera de Andalucía se deriva tanto de la nueva concepción del sistema de transporte público como de las propias propuestas de distribución del tráfico rodado del sur metropolitano.

La concepción del sistema de transporte público afecta a la Cuña Sur y mejora su accesibilidad relativa, no solamente mediante las radiales del ferrocarril suburbano desde Atocha y Boílvar por Villaverde, sino también por la integración del sistema de autobuses, la localización de intercambiadores modales en el Sur de la almenara central y la propuesta de transporte complementario del Metro en plataforma reservada.

La propuesta de contenido e incidencia más directa es la del distribuidor Sur y nueva variante o *By-pass*, desde el km 12 de la actual N-IV hasta el Nudo Sur de la M-30. Las características del distribuidor Sur son las de una autovía de características geométricas mínimas, correspondiente a la A-80 con intersecciones a desnivel. Esta autovía engarza con un nudo en la N-V y continúa el gran nudo «extensión» del Nudo Sur. A su vez, con ese nudo se conecta con la nueva vía que, bordeando Mercamadrid, transcurre por la traza del cuarto cinturón de la Red Arterial de 1972. Con esta propuesta se configura lo que pasa a ser la base de todo el sistema

viario de Madrid, formado por el Distribuidor Sur, el *By-pass* y el ramal este de la M-30. Se plantea su entrada en funcionamiento por fases: Nudo Sur; construcción en un solo sentido de la conexión con el Nudo Sur (*By-pass* corto) y conexión entre el nuevo distribuidor y el km 12 de la carretera de Andalucía: *By-pass* largo o variante de Andalucía. Con este variante se reduce la carga de tráfico metropolitano sobre la N-IV facilitando el acceso a Madrid. A su vez esta medida permite transformar la N-IV, en todo el tramo que transcurre por el municipio de Madrid, en una vía más urbana y permeable al tejido que estructura, al quedar liberada de parte del tráfico y cambiar éste su composición.

A tal fin el Plan General establece recomendaciones pormenorizadas para el diseño viario del área y de la propia N-IV.

Es, sin embargo, la determinación estructural más novedosa del PGMM la del establecimiento de una plataforma reservada para el transporte colectivo, que puede ser usada por un metro ligero y de superficie o constituir una reserva para autobuses. El Plan propone una línea que enlazaría el intercambiador de Legazpi con el Sur municipal a lo largo de 7,1 km de la carretera de Andalucía. Esta línea, la 5, ha sido analizada con mayor detalle en un estudio sobre posibilidades técnicas y económicas, concluyéndose su viabilidad y dándose preferencia a la solución de metro ligero.

El Plan General contiene finalmente determinaciones sobre cinco áreas remitidas a planeamiento ulterior directamente colindantes con el sistema general viario constituido por la carretera de Andalucía y sus enlaces. Estas áreas de planeamiento son: el Plan Especial de Reforma Interior de las Carolinas, el Plan Parcial Oeste de San Fermín, el Plan Especial de Reforma Interior Rancho de El Cordobés, el Plan Parcial de El Espinillo y el Plan Especial de Villaverde Cruce. Cuando se realizó el presente Estudio de Ordenación, estos planes, a excepción del de Villaverde, se encontraban en fases preliminares de estudio.

### 3. LA PROPUESTA DE ORDENACION DE LA AVENIDA DE ANDALUCIA

El objeto del Estudio de Ordenación del Entorno de la carretera de Andalucía fue proporcionar un conjunto de ideas desarrolladas con detalle suficiente para permitir la toma de decisiones y para orientar la definitiva redacción de los Proyectos y Planes que afectan al entorno y prioritariamente: del Plan Parcial de Ordenación del Sector de San Fermín; del Plan Especial de Reforma Interior del Rancho de El Cordobés y del Plan Parcial de El Espinillo, así como de los Proyectos de la Autovía Madrid-Sevilla (tramo Villaverde-Seseña) y del Distribuidor Sur Metropolitano.

El Estudio contiene la ordenación detallada de los tramos de la carretera que denominamos

Avenida de Andalucía, proponiéndose sugerencias sobre el tratamiento de las áreas de borde. Se incluye, asimismo, una reflexión sobre el encauadre territorial o área de incidencia del conjunto de actuaciones y desarrollos en marcha sobre la Cuña Sur, tendente a ofrecer una imagen morfológica y no meramente zonal de la misma.

El estudio y la propuesta realizados confirman en general la corrección de los criterios y determinaciones contenidos en el Plan General.

La evolución de función y trazado de la carretera de Andalucía, implementada por las soluciones estructurales determinadas por el PGMM y complementada con las actuaciones de borde previstas en su desarrollo, permiten reentender la carretera N-IV como Avenida Urbana que, manteniendo una elevada capacidad de tráfico y una sección viaria constante de tres carriles por sentido, posibilita su transformación progresiva hasta alcanzar su definitiva función de eje urbano de animación y estructuración de los tejidos de borde. Entre la Glorieta de Cádiz y el arranque del viaducto de Andalucía las calzadas viales aceptan aceras a nivel y vías de servicio con funciones complementarias de aparcamiento, haciendo posible la minoración de la segregación de tráficos y permitiendo el desarrollo pleno del concepto de Avenida urbana recorrible y cruzable peatonalmente. Las intersecciones con las calles se producen a nivel, reguladas por semáforos como regla general. A partir del viaducto y hasta el arranque del *By-pass* la Avenida pierde su continuidad peatonal y mantiene la segregación entre tráficos viarios y peatonales, así como enlaces a distinto nivel con los paquetes de borde, que se conectan umbilicalmente con la carretera.

Se distinguen, pues, dos grandes tramos: la Avenida y la Autovía.

Dada la configuración de la Cuña Sur caracterizada por la articulación viaria de sus piezas a partir de la carretera radial, los efectos de la reestructuración de la carretera de Andalucía alcanzarían no sólo a las áreas inmediatas, sino que puede preverse un amplio efecto difusor transversal. Territorialmente la Avenida funcionaría no sólo como eje radial, sino también como pieza de una malla de conexiones transversales. La ordenación urbanística de los bordes establece el acento en la continuidad de estas conexiones laterales que posibilitan recorridos alternativos y complementarios de la Avenida, como son los de las calles de Antonio López, Almendradas, eje viario del Parque de Pradolongo, camino de Perales, eje Estafeta-Antequera y su prolongación en el Espinillo, así como la actual carretera de Madrid a Villaverde.

Desde la óptica de imagen urbana y de trazado pueden distinguirse dos ámbitos continuos territorialmente diferenciados:

Al Norte del distribuidor Sur metropolitano y teniendo como límite Este la vía Parque o camino de Perales, como límite Oeste la Avenida Rafaela Ibarra y como límite Norte el Manzanares, se

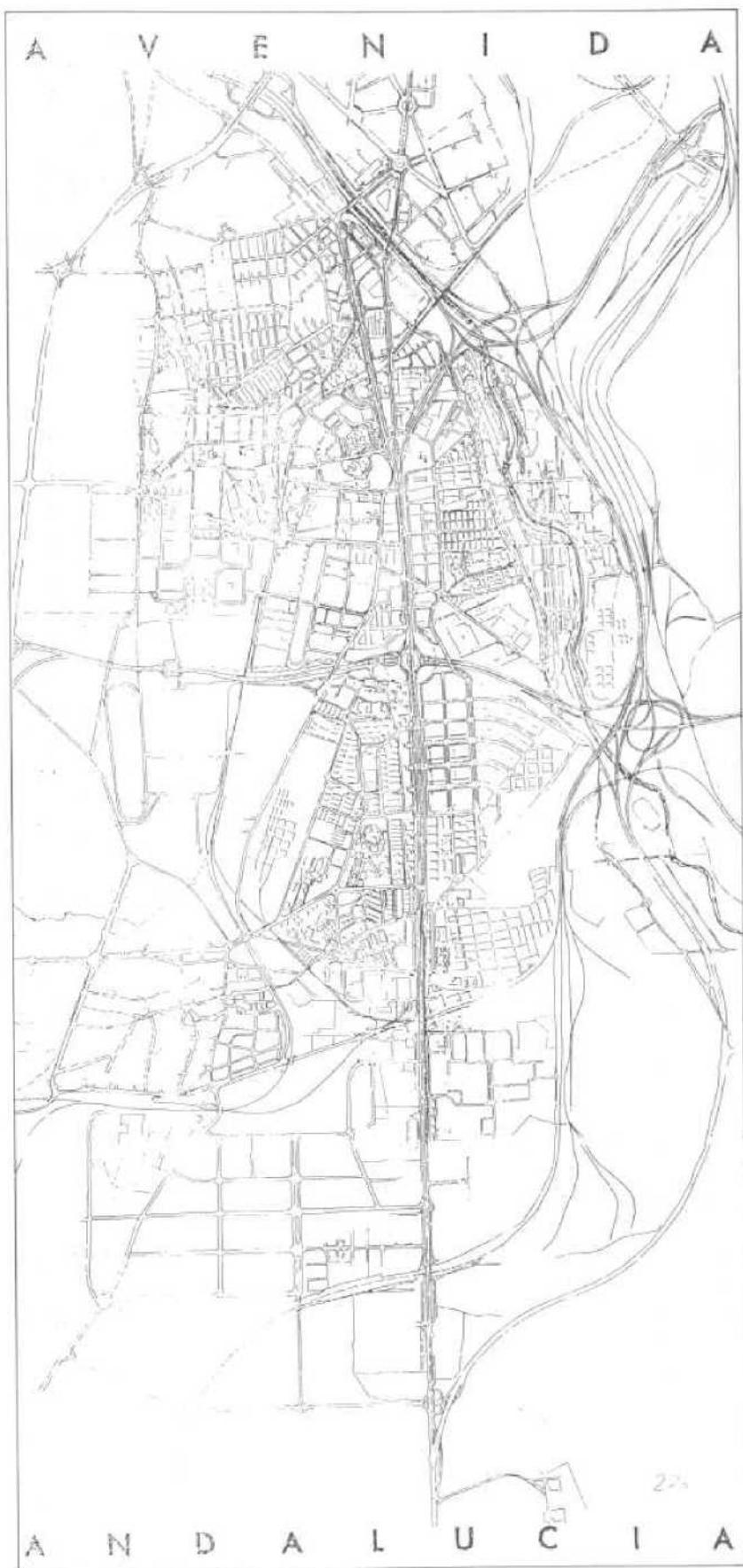


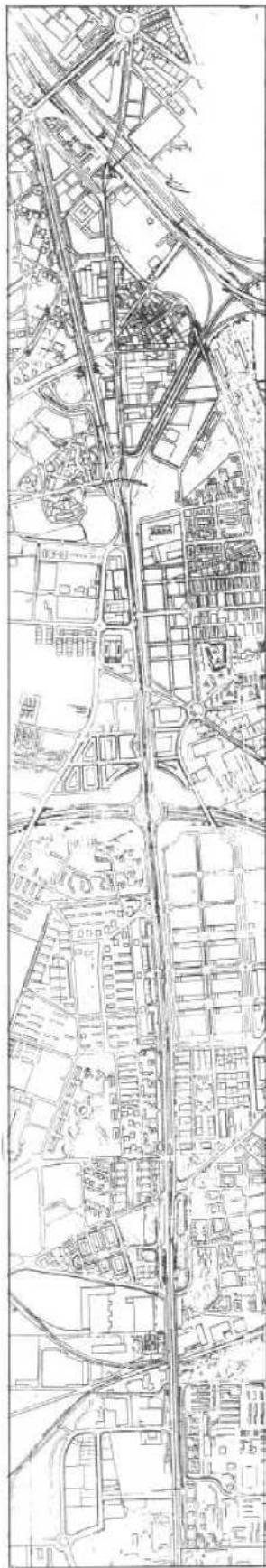
FIG. 5. Ordenación de conjunto propuesta para la Cuña Sur.



A. Estado actual.



B. Propuesta.



C. Ordenación.

FIG. 6. Transformación de la Carretera de Andalucía.

tiene un continuo urbano en el que los fragmentos de barrio tienden a configurar una ciudad con predominio de manzanas y alineaciones, en las que los núcleos iniciales: Usera, Las Carolinas y San Fermín actúan, por su morfología, como factores de diversidad y complejidad frente a la pobreza funcional de los Poblados. El acabado propuesto en el PGMM para las piezas de borde de Usera y el trazado de Pradolongo ayudan a formalizar continuidades que se extienden hacia Moscardó, Zofio, Orcasitas y Orcasur. La propia cualificación que establece Pradolongo se ve eficazmente complementada por el Parque Lineal del Manzanares. La reordenación de la Avenida asume en este ámbito una función compleja en relación a sus bordes. Por un lado la construcción del acceso al nudo Sur descarga a la Avenida de Córdoba de su función de travesía y permite aliviar la Glorieta de Cádiz y el Puente de la Princesa. La ordenación de las conexiones transversales con Pradolongo y Antonio López, así como la liberación del pasillo verde sobre el ferrocarril Bolívar-Villaverde-Parla—en relación a un avance de determinaciones de liberación de suelo en el ámbito del futuro Plan Especial de Las Carolinas— permiten una amplia peatonalización y ajardinamiento del área, así como la potenciación del papel urbano de Antonio López. Ambas acciones se ponen en relación con la ordenación de accesos y del entorno de la Residencia 1.º de Octubre. La oportunidad de la reflexión sobre la plataforma reservada al metro li-

gero en superficie y su trazado desde la Glorieta de Legazpi por Maestro Arbós, Parque del Vado de Santa Isabel y Antonio López, nos ha llevado a una reconsideración más radical de la solución dada por el PGMM para los accesos al 1.º de Octubre, proponiéndose la supresión del puente S-N y su sustitución por una intersección en superficie, que permite, tanto la ocupación de todo el suelo, como la ubicación idónea de la parada, como la continuidad del verde hacia el Parque Lineal. Funcionalmente no se cambian los conceptos de tráfico, excepto en la adición de dos carriles para la continuidad de Antonio López hacia el Sur. La nueva glorieta posibilita también la continuidad peatonal en superficie en las direcciones S-N y E-W, así como el que la plataforma discorra en el eje de la Avenida hasta el arranque del viaducto.

En este encuadre territorial, el argumento que se sustenta sobre los planes de borde de Oeste de San Fermín y Rancho de El Cordobés pretende confirmar los conceptos que desde el PGMM y los Avances del trazado de estos Planes se ha iniciado: continuidad de fachada sobre la Avenida, continuidad transversal de las manzanas, proponiéndose un remate gemelo sobre la rotonda del distribuidor, que, desde el Sur hacia el Norte, marque el inicio del continuo urbano y encuadre la perspectiva sobre Madrid.

Al Sur del Distribuidor, que en su trazado E-W marca una barrera, las vías de ferrocarril delimitan un extenso barrio, suma de unidades vecina-

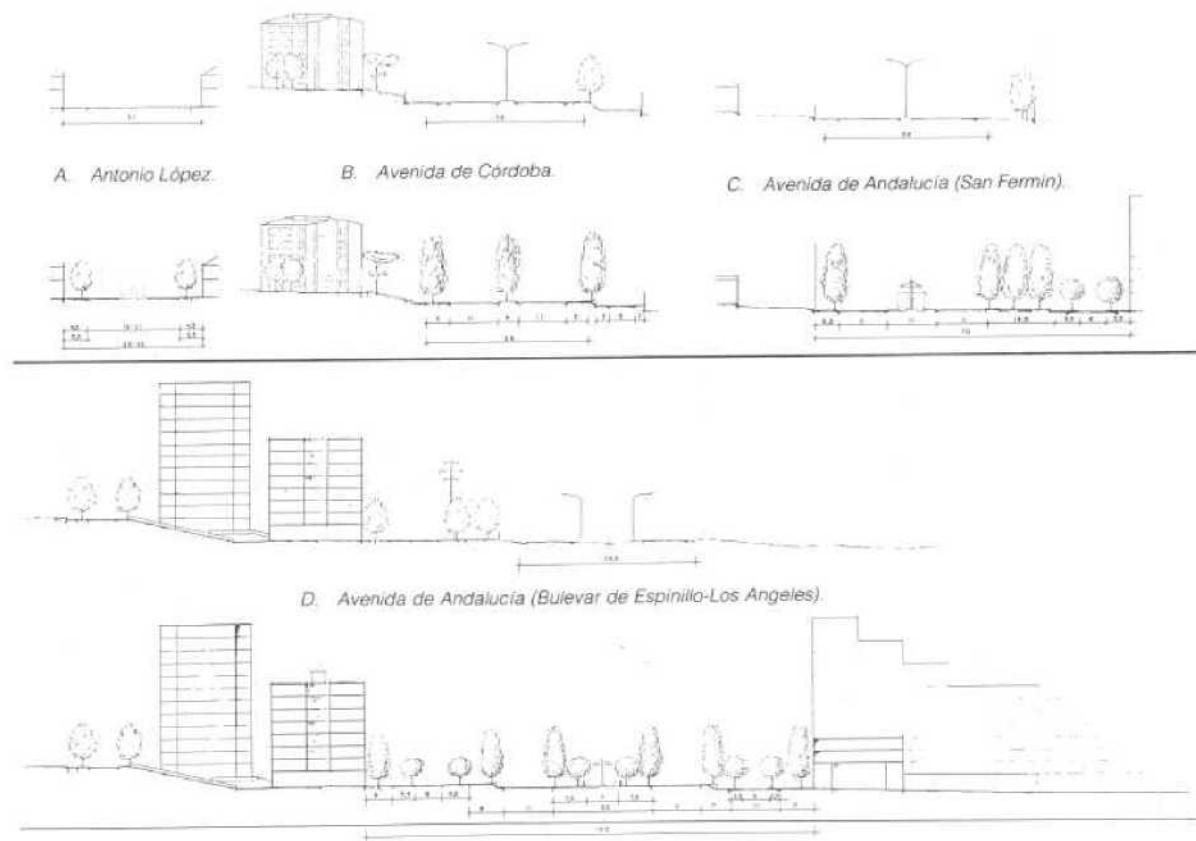


FIG. 7. Estado actual y propuesta de las secciones transversales.

les formadas por bloques abiertos. Villaverde Cruce y la rotonda sobre el Distribuidor definen en el eje de la Avenida las relaciones viarias con el contexto. La posición y función de la Avenida es esencial para la vertebración del conjunto. Sobre ella descansan no sólo las relaciones viarias transversales, sino también las perceptivas, en forma de continuidades visuales y de la propia cualidad espacial de la Avenida, que con una sección de 100 m es bulevar y paseo. La definición de la Avenida busca la simetría, el predominio del andén y la relación compositiva entre los bloques y torres de Ciudad de los Angeles y el Espinillo, proponiéndose un despiece que, aceptando el trazado propuesto en el Plan General, asume también el dato del bloque abierto y de la gran altura, pretendiendo diferenciar la manzana de ensanche, que se entiende inapropiado a este contexto.

Al sur de Villaverde Cruce, el viaducto de Andalucía y el de Marconi, el arranque del By-pass largo y los intermedios y sucesivos enlaces e intersecciones, definen un territorio más propiamente de polígonos viarios.

Es, efectivamente, el viario el único definidor de la forma urbana, indiferente de la forma —cambiable— de los contenedores. En este sentido territorial la carretera permanece como autovía, y la plataforma reservada al metro ligero no puede rebasar San Cristóbal de los Angeles.

La sección adoptada para las calzadas es de 11 m con tres carriles de 3,5 m y un sobreancho de 0,5 m. La mediana mínima es de 11 m con plataforma reservada en posición central, correspondiéndose a dos andenes de 2 y 7 m para el transporte.

La mediana crece hasta desarrollar 22 m en el eje Espinillo-Los Angeles-Oroquieta, permitiendo dos aceras de 7,5 m.

Para la Avenida de Córdoba, se mantiene la mediana actual de 4 m. En Antonio López (tramo metro) la sección transversal total oscila entre 28 y 32 m, permitiendo una reserva de 6,5 m para el transporte, doble calzada viaria de 6,5 y aceras, con o sin aparcamiento, entre 4,25 y 6,25 metros.

Las aceras en contacto con las calzadas centrales se han proyectado con una anchura mínima de 5,5 m, con pequeñas excepciones de anchos menores en determinados puntos singulares. Predominan los paseos de 8 m ampliándose a 10 m en el frente de San Fermín y el norte de El Espinillo.

Las vías de servicio se proyectan con dos carriles de 3 m y aparcamientos en contacto con las aceras de las áreas edificables, que oscilan entre 3 y 7 m (El Espinillo).

La sección transversal entre alineaciones resulta, con estas dimensiones, variable entre 70 y 100 m, entre la rotonda de 1.º de Octubre y el cruce de Villaverde. La dimensión de las medianas, andenes y aceras permite su arborización.

Las intersecciones hasta el viaducto de Andalucía se diseñan permitiendo todas las incorpo-

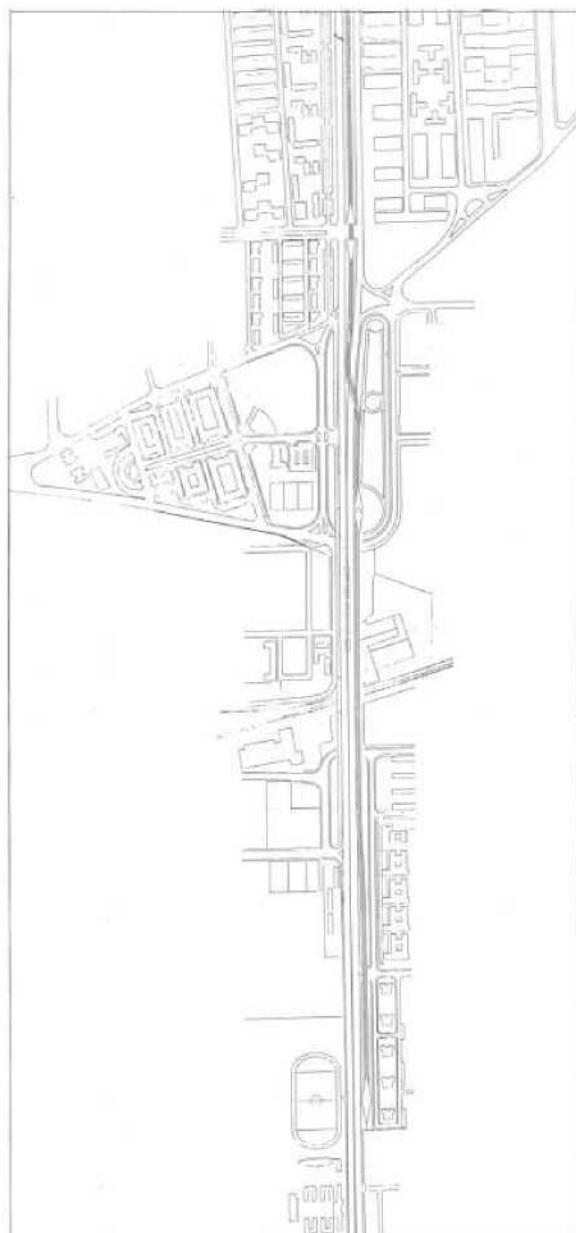
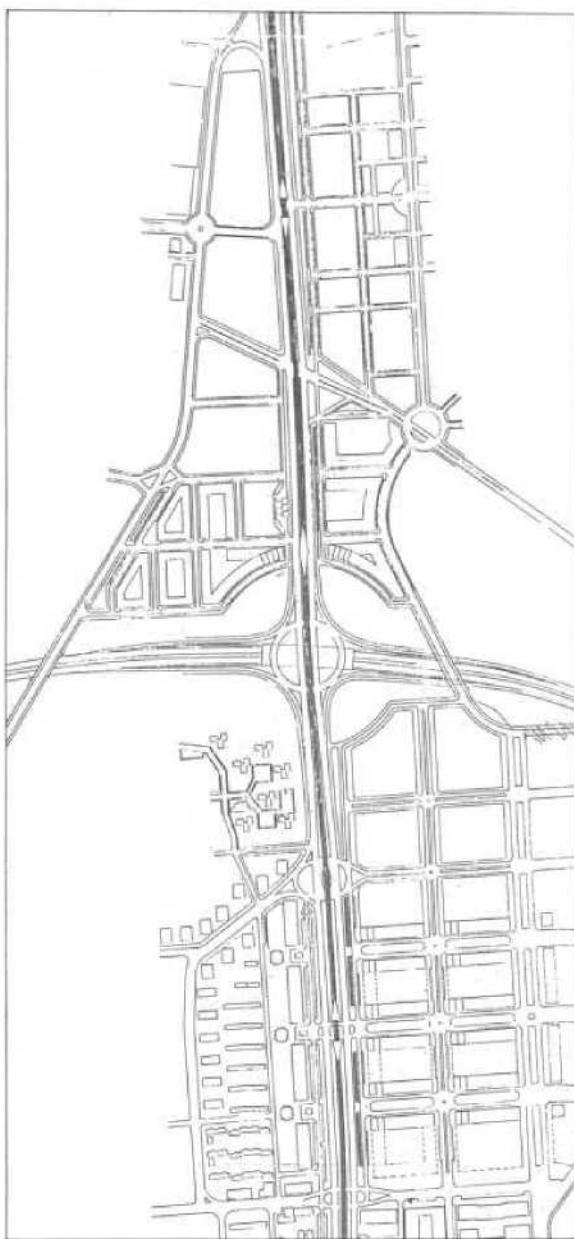
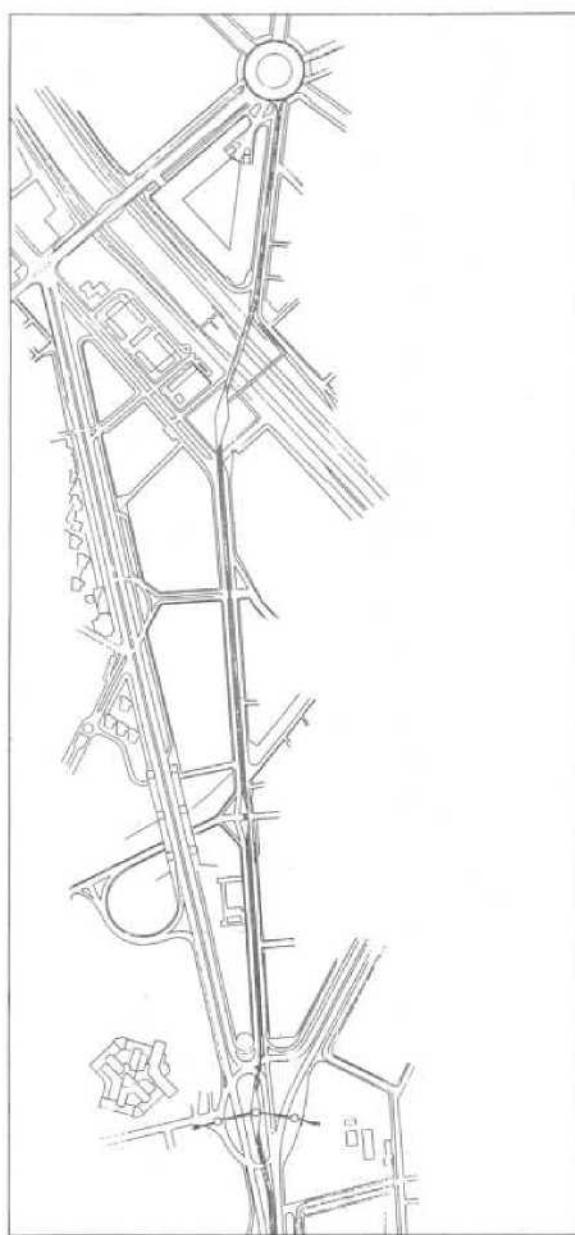


FIG. 8. Ordenación detallada de los tramos:

raciones. Entre la Glorieta de Cádiz y el arranque del viaducto de Andalucía se proyectan cruces con todos los sentidos de giro en 10 intersecciones, lo que arroja un cruce regulado semafóricamente cada 400 m (350 m entre la rotonda de 1.º de Octubre y el viaducto). A estos cruces hay que añadir los de peatones en intervalos entre 200 y 250 m, lo que completa la civilización de la Avenida y potencia su carácter de vía lenta.

La consideración de la compatibilización de la plataforma reservada con los criterios de trazado de la Avenida, supone la aportación de un

B. *Intermedio.*C. *Norte.*

elemento de diseño de fuerte contenido urbanizador y clara imagen ciudadana.

El trazado opta por la posición central, excepto en el tramo viaducto de Andalucía-borde de San Cristóbal, donde se adopta la lateral asimétrica. La ocupación de suelo es de 7 m cuando la plataforma discurre en contacto con andenes peatonales (Bulevar El Espinillo-Los Ángeles) y de 6,5 m cuando los carriles discurren en contacto con calzadas viarias (Antonio López).

Se proponen localizaciones de parada en Legazpi, Parque del Vado, Las Carolinas, 1.º de Octubre, San Fermín, Rotonda, Espinillo-Los Ángeles, S. Nicolás, Villaverde Cruce y San Cristóbal, con una complementaria en Dehesa Boyal y un recorrido total de 85 km que corresponde a una distancia media de 650 m entre paradas.

#### 4. PROPUESTAS DE DETALLE SOBRE ESPACIOS Y ELEMENTOS DIFERENCIADOS

##### **Borde de San Cristóbal-Viaducto y Cruce de Villaverde**

La ordenación de este tramo descansa en la incorporación al borde E de la plataforma reservada, cuya estación de cabecera Sur se sitúa entre la calle de Moncada y la autovía adosada a la tapia del Parque de Automovilismo. El eje de la estación se alinea con el del Campo de Fútbol de la Academia Auxiliar Militar. Se incorpora el Proyecto MOPU de Autovía. La plataforma inicia su ascenso tras el cruce con la intersección de la calle Rocafort, aprovechando el talud de arranque del Viaducto y adosándose a éste mediante

un puente paralelo, cuyos pilares afectan al suelo de RENFE (Compañía Auxiliar de Transportes).

En el margen W se propone adosar al viaducto un puente similar, bastionado con cajas de escalera, que permite el enlace peatonal entre San Cristóbal de los Angeles y Villaverde Cruce. A su vez se propone la modificación de la traza de la calle de frente de Boetticher, de tal forma que el suelo bajo el viaducto pueda ser completamente peatonalizado.

Continuando el margen W, el Plan Especial de Villaverde Cruce, incorporado a la propuesta, aporta una dotación de suelo público y verde que, junto con la dotación del jardín de la calle de Santa Petronila y su ampliación, suponen un gran área de ajardinamiento, a la que se suma la ocupación del suelo bajo el viaducto. La ubicación de la estación del metro ordena el conjunto, que se complementa con la prolongación de la calle Cifuentes hacia Santa Petronila, permitiendo cierta segregación de tráficos pesados sin alterar el funcionamiento viario.

### Bulevar El Espinillo-Los Angeles

Al inicio de este tramo la plataforma discurre ya en posición central y al eje de un paseo de 22 m, organizado como bulevar con aceras arboladas y el metro separado de los andenes por un seto. Los cruces con giro a nivel con Anoeta y Bohemios se complementan con la duplicación de la semirrotonda de acceso a la Ciudad de los Angeles (Verbena de la Paloma) y un cruce intermedio en relación a la estación. Se tienen cuatro cruces regulados en un tramo de 900 m.

Las sugerencias de ordenación descansan en la puesta en relación de las manzanas de borde de El Espinillo con la fachada de Ciudad de los Angeles. Esto se consigue fraccionando el ritmo de las manzanas con el de los bloques de los Angeles (100 m), incorporándolos desde la perspectiva de las calles transversales de El Espinillo y aceptando la escala del conjunto impuesta por la altura de los bloques, su carácter laminar y la simetría de percepción a ambos lados de la vía, pero se admite un tratamiento, diferenciando el zócalo comercial de las láminas altas escalonadas, con posibles plataformas interiores como espacios abiertos.

### Rotonda sobre el Distribuidor Sur

La propuesta del MOPU sobre el Distribuidor Sur tiene aspectos de interés y algunas contradicciones con el PGMM. De interés es deprimir el Distribuidor y mantener la rasante de la Avenida de Andalucía, estableciendo una rotonda a nivel para los cuatro segmentos de la intersección. Sin embargo, la rotonda está deficiente mente dimensionada, al no reservarse la sección para la plataforma y mantenerse la capacidad actual de dos carriles. A su vez el proyecto no prevé la continuidad peatonal N-S, que debe rea-

lizarse mediante aceras a nivel con las vías de enlace que crucen a los segmentos verdes de la rotonda. La consideración detallada de estas dimensiones cambia levemente la geometría de la rotonda y aumenta la longitud de los enlaces.

### Fachada Rancho de El Cordobés-Oeste de San Fermín (tramo Sur)

Las sugerencias sobre este tramo parten de la consideración de implementar conexiones transversales y de complementar una lectura de fachada de lo que se percibe como inicio de la Ciudad en manzana, aprovechando la forma de la rotonda y la posición visualmente privilegiada de la Avenida en ese punto (sentido S-N).

Así, se propone un trazado gemelo y realizado de las dos manzanas sobre la rotonda, escalonando el bloque y marcando su sentido de puerta. Asimismo, respetando la división de manzanas del Rancho de El Cordobés, se plantea el abrir alineaciones transversales, posibles sobre el camino de Villaverde y Orcasur.

En la otra fachada, se ponen en relación transversal las manzanas de San Fermín, aceptando el difícil trazado perimetral. La gasolinera, afectada por el ramal de incorporación S-N del distribuidor y por el propio trazado del andén y vía de servicio del borde, puede trasladarse al cruce de San Martín de la Vega.

### Cruce de la carretera de San Martín de la Vega

En el frente del Rancho la permanencia de la Estación de Servicio, de la traza de la carretera de San Martín y de las alineaciones de las dos grandes manzanas hasta el cruce con la carretera de Villaverde, cuestionan el mantenimiento del eje de la carretera como Avenida. En tales condiciones el cruce no parece adecuado resolverlo a través de una glorieta, sino a través de una triangulación con predominio de andenes peatonales. Una pieza del triángulo puede ser ocupada por la Estación de Servicio desplazada.

### Fachada de San Martín Oeste (tramo Norte)

Respetando el despiece de manzanas propuesto por el Plan Parcial puede obtenerse una imagen urbana adecuada a este tramo, que resulta favorecido por la ubicación de la plataforma en posición central y la creación de un amplio andén en relación con la vía de servicio. El encuentro de la Avenida de San Fermín (elegido como eje de la ordenación) con la prolongación de la Avenida de los Poblados puede hacerse cruzando la Avenida.

### Glorieta 1.º de Octubre

Con la construcción del puente sobre los accesos N-IV-Nudo Sur ha quedado dificultada la

conexión de la Avenida de Andalucía-1.º de Octubre desde el Sur. Asimismo la solución del puente complica el acceso «natural» a la Avenida de Córdoba, margina extraordinariamente el entronque con Antonio López, rompe la continuidad de Antonio López hacia el Sur y deja un amplio espacio inútil entre el puente y la Residencia, crea barreras para el tráfico peatonal y constituye en su conjunto un obstáculo visual, así como una solución antiurbana.

Aceptando el puente, los accesos al 1.º de Octubre desde el Sur sólo pueden hacerse girando a la izquierda y sobreponiendo los dos carriles. Esta solución, aunque viable, obligaría suplementariamente a un puente adicional, «empaquetando» el actual para dar acceso a la plataforma a Antonio López. Esta respuesta obliga a prescindir de una parada lógica delante del 1.º de Octubre y a ocupar el andén del frente de San Fermín.

Sopesando todos estos condicionantes se ha optado por la solución propuesta, que constituye una evolución de la inicialmente diseñada como gran rotonda circular, motivada por un ajuste con el criterio de simplificación de cruces y el dato de la ubicación de la piscina de San Fermín en ejecución. Se mantienen los tráficos SN de la carretera de Andalucía al Nudo Sur, se suprime el puente que lleva los tráficos SN hacia la Avenida de Córdoba y Antonio López y se modifica la incorporación de los tráficos procedentes del Nudo Sur. Todos los cruces se producen como intersecciones reguladas. La estación ocupa la posición central de una virtual glorieta. Los cruces peatonales E-W se pueden producir mediante un puente peatonal incorporado a la estación, ligándose la Residencia al Parque Lineal. Desde el Sur, por la Avenida, se accede directamente al Nudo Sur, a Antonio López y —girando— a la Avenida de Córdoba y al 1.º de Octubre. Desde Antonio López se accede a la Avenida de Córdoba (en los dos sentidos) y al 1.º de Octubre. Todos los flujos se han diseñado con una capacidad de tres carriles, cuatro en las paradas y cinco en las incorporaciones viarias.

### **Puente de Andalucía. Acceso a Antonio López**

La liberación de suelo público, que en el triángulo Antonio López-Socuéllamos-Avenida de Córdoba puede producir la ejecución del Plan Especial de Las Carolinas, permite anticipar algunas de las mejoras posibles en la zona. Actualmente los accesos desde el 1.º de Octubre a Antonio López se producen por la calle S. González bajo el Puente de Andalucía.

Aun con la estrechez del ojo del puente (10 m), la ejecución del FFCC Bolívar-Villaverde y la afectación del núcleo edificado más inconveniente, permiten ampliar y mejorar la capacidad y trazado de la vía e incorporarla al eje rodado de Pradolongo, manteniendo libre el pasillo sobre el túnel del Ferrocarril. Se crea así, efectiva-

mente, un pasillo peatonal de conexiones entre los parques del Manzanares y el de Pradolongo, al que se le propone una ampliación adicional con accesos verticales al Puente de Andalucía, cuya presencia se aprovecha y potencia, recreciéndolo con andenes y bastiones peatonales.

### **Glorieta de Almendrales y Avenida de Córdoba**

A partir del puente la ordenación de la Avenida de Córdoba incorpora aquellas conexiones transversales con Antonio López previstas en el Plan General que pueden realmente ejecutarse.

La Glorieta de Almendrales se sitúa prolongando la alineación de Tomeloso y enlazando perpendicularmente Antonio López con el camino de Perales. De las otras transversales, sólo la de Sebastián Gómez es viable para vehículos.

Desde el Puente de Andalucía a la Glorieta de Cádiz se propone el desdoblamiento con una vía de servicio de toda la Avenida de Córdoba, sin modificar su actual sección útil. La fachada de las traseras de Antonio López sobre la Avenida de Córdoba sugiere un tratamiento a través de una ordenanza especial, que permita mantener mejor el carácter del parcelario y las lejanas vistas que el plano superior de la Avenida de Córdoba posibilita sobre Antonio López y el Manzanares. ¿No sería más adecuado en el macizamiento de fachada una concentración de volumen más esponjado y diagonal manteniendo el frente cerrado sobre Antonio López?

### **Parque del Vado-Antonio López**

La calle de Antonio López, de elevada capacidad viaria y peatonal, ha quedado injustamente postergada tras la arterialización. La Avenida de Córdoba ha impedido el acceso directo desde Marcelo Usera y desde el tramo anterior de Antonio López (puente de Praga-Glorieta de Cádiz). Actualmente sólo se accede desde la Avenida de Córdoba, girando a la derecha en el sentido hacia Madrid. A su vez, la conformación del acceso de la carretera de Andalucía al Nudo Sur ha convertido el tramo Sur de Antonio López en vía de dirección única, impidiendo la continuidad en el sentido sur hacia la carretera de Andalucía. Sin embargo, las transformaciones en la sección a partir de la ejecución del Plan General y del PE de las Carolinas permitirán:

1.º Ampliar la alineación de cabecera en la Glorieta de Cádiz.

2.º Conectar Antonio López con el camino de Perales, el puente sobre el tramo del ramal 1.º de Octubre-Nudo Sur y, desde ahí, con la calle Estafeta y con la carretera de San Martín de la Vega.

3.º Ampliar y unificar la alineación de todo Antonio López suprimiendo el cuello de botella en la calle de acceso al 1.º de Octubre bajo N-IV.

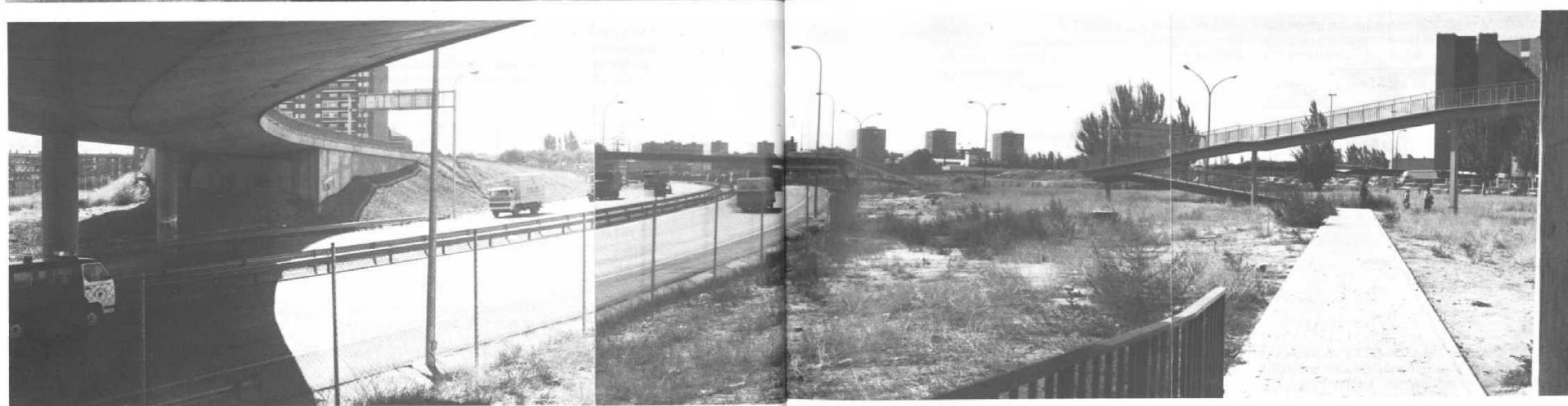
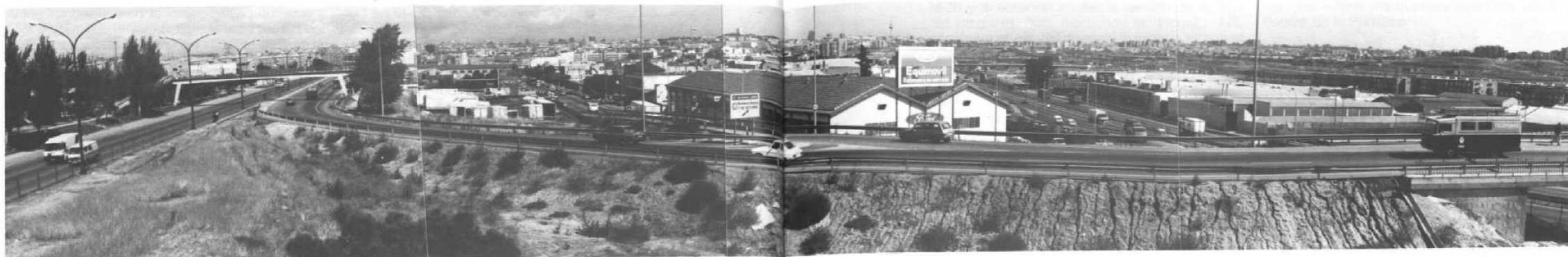
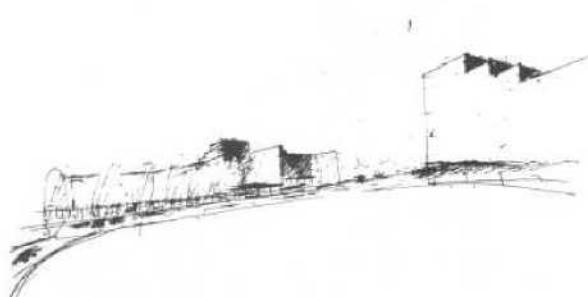


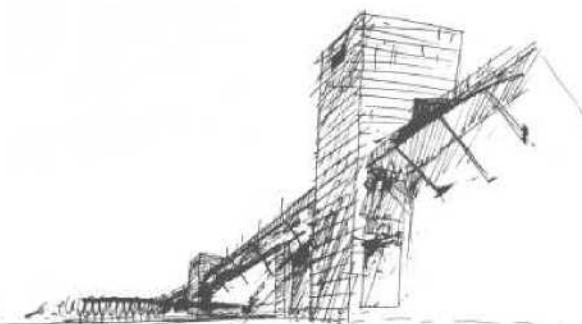
FIG. 9. Situación suburbanizada y barreras a la continuidad creadas por el enlace de acceso al Nudo Sur de la M-30.



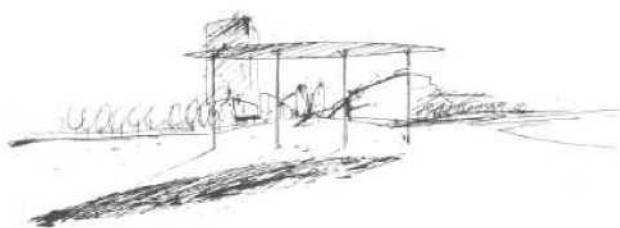
A. Bulevar El Espinillo-Los Angeles.



B. Rotonda sobre el Distribuidor Sur.



C. Puente de Andalucía.



D. Glorieta de Cádiz.

FIG. 10. Imágenes de las intervenciones propuestas.

4.º Mejorar las conexiones transversales a partir de la próxima terminación del ferrocarril Bolívar-Parla e incorporar en pasillo verde la conexión Parque Sur-Pradolongo.

5.º Incorporar el viario transversal Avenida de Córdoba-Antonio López.

6.º Tratar el triángulo Antonio López-Avenida de Córdoba y accesos bajo N-IV al 1.º de Octubre como zona libre y verde del sistema general.

Es así que se concluye que las posibles operaciones de transformación de Antonio López son más urbanas y complejas que las que se pueden plantear para la Avenida de Córdoba. Estas operaciones se apoyan en un tejido urbano más claro y rico en usos que la Avenida de Córdoba, a menos que se produzca una apuesta por la remodelación del Poblado de Almendralejo, transformándolo en una trama integrada con Usera y con la propia Avenida.

En consecuencia, y complementariamente con la propuesta de incorporar el Metro ligero a Antonio López, se considera necesario incorporar al ámbito inmediato de la ordenación objeto del estudio estos distintos viarios y tramas, sus co-

nexiones y tratamiento con los siguientes criterios:

— Conectar en ambos sentidos con la Glorieta de Cádiz y continuar con doble sentido todo Antonio López.

— Incorporar al primer tramo los tráficos de acceso a la M-30 por las transversales que rodean el Parque del Vado.

— Utilización de Antonio López como soporte de la plataforma teniendo en cuenta que la plataforma pincha en el tramo sur de la calle por el margen Este y en el tramo N del segmento recto por el Oeste.

— Peatonalización en el entorno del Puente de Andalucía —incorporación del pasillo verde—, accesos desde las aceras de la Avenida de Córdoba a las de Antonio López, reflexión sobre la doble fachada de las parcelas industriales terciarias a Avenida de Córdoba y Antonio López.

Para el Parque del Vado la solución propuesta descansa en el tratamiento del cuadrado del verde del Vado de Santa Isabel. El «tram» toma la pendiente necesaria para salvar los flujos de la

M-30 y la estación asume la tensión de la hoja del magneto, que, marcando la dirección NS, construye el eje del parque y recoge el actual puente peatonal sobre el río, configurándose como un espacio denso a la manera de los ferrocarriles urbanos elevados sobre el plano de la calle.

### Glorieta de Cádiz

Descargada de muchos de sus tráficos y de la plataforma, la Glorieta de Cádiz puede asumir funciones urbanas más peatonales y simbólicas. Su trazado se beneficia de la propuesta complementaria de suprimir el ramal de incorporación de Marcelo Usera a la M-30, que se sugiere canalizarlo por Antonio López con giros a la izquierda en el entorno del Parque del Vado. Antonio López puede ser continuada en ambas direcciones en su sentido original como vía con capacidad suficiente.

Con estas mejoras y el recresco de sus aceras, las isletas pueden desaparecer y las circulaciones y giros pueden discurrir enmarcados

por una liviana marquesina orientada hacia el Puente de la Princesa.

### Puente de la Princesa

La actual imagen del Puente en nada recuerda al proyecto original del Ingeniero Vicente Machimbarrena de 1898. Sobre el mantenimiento de su capacidad viaria actual, se propone un tratamiento arbulado en ambas márgenes de la M-30 y un recrecimiento de la plataforma superior.

### Puente Diagonal-Maestro Arbós-Glorieta de Legazpi

A partir del Parque del Vado un puente diagonal ligero salva los ramales de la M-30 y el Manzanares hasta entroncar el eje de Maestro Arbós. Se incorporan los accesos previstos al Parque de Automóviles, manteniéndose dirección única hasta Legazpi. La Glorieta es pensada con circulación perimetral del tranvía a las aceras y posible continuidad con el Paseo de Delicias.

# SOBRE LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS ESPAÑOLES

Juan López Jaén

On places historical in Spain

El modo en que se conforma, construye y usa una ciudad, condiciona la cultura de la misma. Por ello, afirma el autor, al menos teóricamente no puede establecerse disociación entre cultura y urbanismo.

De los más de 300 Conjuntos histórico-artísticos declarados en España, apenas una decena tienen un plan o figura de planeamiento aprobada según la Ley de Patrimonio Histórico. Este análisis de la situación de amenaza en la que se encuentra nuestro patrimonio cultural surge de la reflexión sobre la evolución de la legislación y el marco de competencias locales que han sido incapaces de evitar hasta ahora la destrucción sistemática de estos conjuntos urbanos.

A través de este discurso pesimista, el lector puede entrever las posibles soluciones que en el se apuntan y descubrir las causas del fracaso de las sucesivas normas y medidas que el texto ofrece en un inteligente y sistemática repaso de nuestra legislación.

The way that a city has been thought up, built and then used shapes the culture of the same. The author thus holds that, theoretically at least, there can be no rift between its proper culture and planning.

Of the more than 300 sites considered as being of historical and artistic interest in Spain, little more than a dozen can lay claim to enjoying the benefits of that overall plan or even a project for idem, thah should answer the requirements of the National Heritage Law (Ley de Patrimonio Histórico). These findings as to the present day's unpromising state of affairs with respect to the nation's cultural heritage have lead the author to examining the evolution of that body of legislation touching on this head along with those local responsibilities as to the same in order that he might lay bare the framework that has made it impossible to prevent the destruction of so much that once was noteworthy.

Despite an overall impression of pessimism of this prospect, the reader is encouraged to make out some possible remedies for it, amongst which figure the proper dicovering of the root causes of so many of the failures of so many of the measures undertaken to date to stem the disaster. The measures taken are here set forth clearly, systematically and sequentially.

## INTRODUCCIÓN

El potente patrimonio cultural español constituido por sus ciudades, edificios y espacios urbanos, y sus respectivos entornos paisajísticos, sigue amenazado en su integridad.

La situación no es nueva, ni su expresión pretende ser noticia. Tampoco sería motivo de gran preocupación, pero existen indicios de aceleración en los procesos destructivos, insuficiencias o descuidos en los mecanismos públicos de protección y fomento, así como ausencia de información en los medios de comunicación, que obligan a reflexionar una vez más sobre las amenazas a la integridad, contenido, funciones y forma de nuestras ciudades de arte e historia.

La degradación, deterioro o pérdida del patri-

monio cultural parece una constante universal.

Existe una amplia bibliografía sobre los elementos dañados, amenazados o desaparecidos casi tan repleta como los catálogos o inventarios del patrimonio digno de conservarse, protegerse o fomentarse.

Puede pensarse, tal vez con cierto fatalismo, que tiene que ser así: el patrimonio cultural, considerado como algo vivo y entendido en cada época histórica, se renueva, y, tal vez, debiere renovarse temporalmente.

Pero esa renovación, natural, acompañada, no tiene que entenderse necesariamente, ni practicarse, como destrucción sistemática, ni tienen por qué modificarse sus ritmos.

Existen mecanismos jurídicos y económicos, sociales en una palabra para regular esa evolución del patrimonio cultural. Desde hace mucho

tiempo, quizás desde nuestra existencia como seres sociales.

Esos mecanismos se han ido perfeccionando en todas direcciones y a lo largo de la historia.

Pero lo que sí es preocupante, es que hoy en España, en 1990, disponiendo de unos medios muy perfeccionados para regular los cambios y afecciones del patrimonio cultural arquitectónico, urbanístico, territorial, se siguen produciendo pérdidas, acelerando procesos destructivos, y deterioros que van más allá de los inevitables daños debidos al uso y disfrute habitual de estos patrimonios.

El panorama español no es muy diferente del de otras sociedades en el continente europeo y de los demás continentes. La exposición que aquí se desarrolla puede tener vigencia teniendo en cuenta que ha sido preparada para su debate entre personas de distintas procedencias, etnias, países y continentes, y que tal vez reitere saberes de sobra conocidos por los españoles interesados en ello: la situación española servirá de referencia, pero las reflexiones son muy similares aplicadas a otros casos.

Convenía reflexionar sobre la situación urbanística actual de estas ciudades españolas, la relación en ellas de las administraciones que concurren en su construcción, el desarrollo temporal de las distintas legislaciones, las definiciones del término oficial con que son designadas como «Conjunto Histórico», tramitaciones, características, así como las cuestiones urbanas suscitadas por la aplicación de la Ley 16/85 del Patrimonio Histórico Español, con especial referencia al obligado planeamiento que debe desarrollarse en estos Conjuntos Históricos.

## SITUACION ACTUAL DE LAS CIUDADES HISTORICAS

La situación de hecho de las ciudades españolas de arte e historia en los últimos treinta años ha oscilado entre la destrucción y el abandono.

Destrucción de los centros activos o potencialmente activos, abandono de las pequeñas ciudades. La vida se hizo difícil, por no decir imposible en ambos. En unos por exceso de actividad, predominantemente terciaria, en los otros por su insuficiencia o inexistencia que obligaba a emigrar.

En los años sesenta y primeros setenta se vivieron momentos de tensión, alentados por ciertas posibilidades de cambio, generando actitudes públicas de protección y conservación de ciudades que la merecían por sus especiales características de arte e historia, acumulados a lo largo de los siglos.

Era una reacción al desarrollismo desaforado de la época, a la repetición de los mecanismos de apropiación de plusvalías urbanas derivadas de la destrucción-construcción del tejido urbano.

Las consecuencias del desarrollismo fueron más destructivas que las de los procesos béli-

cos. La situación del resto de Europa no es diferente.

La realidad ha sido tan dura y evidente que puede apreciarse mediante la comparación de las fotografías aéreas de esas ciudades españolas en los años cincuenta (vuelos americanos) y en los ochenta (vuelo nacional catastral español) a pesar de las macroescalas utilizadas.

El advenimiento de la democracia y su llegada a los Ayuntamientos produjo la esperanza que hoy, *a posteriori*, calificaría de espejismo, de un cambio de comportamiento de los agentes que intervenían en la ciudad.

Faltaban instrumentos jurídicos y económicos como podrían ser la disposición de medios técnicos y económicos para reparar y mantener en uso los edificios sobre todo las viviendas.

Era necesario unir mediante figuras de planeamiento adecuadas el mundo de las bellas artes y el del urbanismo, incluyendo edificios y conjuntos de interés histórico-artístico en el planeamiento urbano. Y se pensaba en la descentralización como solución al acercar la Administración al ciudadano.

Y en los años ochenta se arbitraron dichos instrumentos. Los Decretos de Rehabilitación Arquitectónica y Urbanística, la Ley del Patrimonio Histórico Español, la complejidad de transferencias de competencias a las Administraciones Autónomas parecía que iban a poder re establecer el equilibrio en el juego de intereses practicado con la ciudad.

Las realidades demostraron las limitaciones de aquellos instrumentos. Ahora, al inicio de los noventa, vemos recrudecida y acelerada la práctica de la destrucción de nuestras ciudades de arte e historia, con el agravante de que ya no se publica en los periódicos diarios y de que las destrucciones se hacen manteniendo en pie las fachadas con la coartada de su «reestructuración».

La simple y burda especulación se sustituye por una especulación de lo histórico-artístico que quiere ser refinada y culta pero no puede.

Una de las raíces del conflicto puede estar en el distinto entendimiento de la ciudad desde las ópticas de la Administración de la Cultura y la Administración del Urbanismo, como veremos a continuación.

## URBANISMO Y CULTURA EN LA CIUDAD ANTIGUA

Existe una escasa relación entre la administración del urbanismo y de la cultura, producto más de la separación de competencias administrativas en la estructura de su gestión que de la propia naturaleza de ambos aspectos.

Pero urbanismo y cultura ni pueden ni deben entenderse de forma separada; las Ordenanzas que regulan la construcción —anteriores en cuatro o cinco siglos al Planeamiento— marcan la pauta del desarrollo de una determinada ciudad. El modo en que se conforma, construye y usa

una ciudad, condiciona la cultura de la misma. Al menos teóricamente no puede establecerse disociación entre cultura y urbanismo.

La separación entre ambos —a la cual ya hemos aludido— puede tener su origen en el siglo XIX, cuando, a imagen y semejanza de la administración napoleónica, se desarrollaron diferentes normativas para las Bellas Artes, el Urbanismo y la Administración Local. Desde este momento, se han producido diferencias en el grado de progreso entre las distintas administraciones. Como consecuencia del influjo de la administración francesa, esta situación llegará a ser común a toda Europa, participando de ella incluso los países anglosajones.

La competencia entre las distintas responsabilidades de la cultura y urbanismo en nuestro país nunca se han traducido en un enfrentamiento abierto, sino, tal vez, en una política de mutua ignorancia; ello ha planteado numerosos problemas al desaparecer el objetivo fundamental que debiera perseguirse, es decir, la propia ciudad, su desarrollo y el desarrollo de la vida comunitaria.

Actualmente, ahora y en España, la situación sigue estacionaria, casi en el mismo punto, pese a los buenos deseos.

Las administraciones que en las Comunidades Autónomas llevan la responsabilidad del urbanismo, con distintos nombres que van desde el resucitado «Fomento» al, más contundente, de «Política Territorial», disponen de presupuestos para afrontar perfectamente no sólo todos los gastos de planeamiento, sino que podrían atender satisfactoriamente a la ejecución y puesta en obra de la mayor parte de las propuestas de sus ciudades históricas.

Los departamentos que tienen la responsabilidad de administrar la cultura, se quedan en los papeles de críticos o censores entre la desolación y la impotencia, muchas veces sin otros medios que la utilización de la Ley como arma, en lugar de usarla de instrumento constructivo.

Y entrambas instancias, los Ayuntamientos que, como veremos, son parciales perdedores ante la Ley del 85 en casi todo, excepto en potestades de planeamiento, parecen indecisos, lentos, como sin querer o sin saber qué hacer.

Y cualquier espectador sigue preguntándose por qué no se comparten responsabilidades y economías, siquiera por una mejor distribución del patrimonio de todos.

## ITINERARIO TEMPORAL DE LAS NORMAS LEGALES URBANÍSTICAS Y CULTURALES

### Urbanismo. Leyes del XIX. Estatuto. Ley del Suelo y su reforma.

Haciendo un seguimiento temporal de la normativa urbanística, por una parte, y de la normativa cultural, por otra, en su paralelismo podemos comprobar que existen momentos de convergencia, siempre positiva en principio.

La cadena de normas urbanísticas va desde el Saneamiento, la Mejora Interior y el Ensanche, de mediados del XIX, a través del Estatuto y Reglamento de Obras Municipales de 1924, la Ley del Suelo de 1956 y la de su Reforma de 1975.

La serie de disposiciones de índole cultural que en paralelo podemos contemplar, parte también del siglo XIX, con la Real Cédula de 1803, Ley de 1857, Decreto de 1926, Ley de 1933 y Ley de 1985.

Momentos convergentes se producen en los años veinte y en los ochenta.

En el primero, la normativa de la práctica, el quehacer urbano del detalle, la ingeniería de la ciudad, preceptuados en el Reglamento de Obras de 1924 se unen a la necesidad de «protección, conservación y acrecimiento de la riqueza artística» definidos por el Decreto de agosto de 1926.

El otro momento convergente será casi sesenta años más tarde, cuando la Ley del Patrimonio Histórico exija el planeamiento urbano como instrumento de protección.

Con posterioridad a las denominadas Ley y Reglamento de Saneamiento y Mejora Interior de fines del siglo XIX, esencialmente urbanísticas, se abre un nuevo período, una veintena de años más tarde, con la promulgación del Estatuto.

El Estatuto Municipal y su Reglamento de Obras Municipales de 1924 suponen, de alguna manera, una magnificación de la tecnocracia; en él se detallan, con extraordinaria minuciosidad, todas las operaciones a ejercer en la ciudad: se establece cómo tienen que efectuarse, cuál es la función del Ayuntamiento, hasta cómo deben realizarse los levantamientos, con qué tintas, colores, escalas debe dibujarse según la operación que se pretenda. Son prescripciones de orden fundamentalmente urbanístico y, sobre todo, municipalistas, pero incluyen conceptos muy avanzados como los descritos en los artículos 101 y 104 del Reglamento, en su capítulo VI, denominado «De los servicios de Ornato y Embellecimiento de las Poblaciones», conceptos que no volverán a aparecer expresados con tal claridad, ni siquiera en la actual legislación protectora de monumentos.

La Ley del Suelo de 1956 viene a completar el marco legal vacío desde el Estatuto, conceptualmente también yermo desde los criterios de Ensanche y Reforma Interior, expresados legalmente más de medio siglo antes; la Ley del Suelo es un cuerpo legal más claro y completo, importante, pero que adolece de un cierto retraso con respecto a los problemas de la ciudad existente española y, concretamente, con respecto a la ciudad histórica, que es mayoría del tejido urbano español. Ya el Preámbulo de la exposición de motivos de esta Ley hace alguna referencia a estos aspectos.

La aparición definida del Planeamiento Especial y la necesidad de armonía con el entorno de las nuevas construcciones están presentes en este cuerpo legal.

La Ley de Reforma del Suelo de 1975-76 mantiene de alguna manera el texto básico de la anterior, haciendo referencia a diversos temas poco explicitados en la Ley de 1956 y que habían dado lugar a ciertas perversiones, o desviaciones de los objetivos iniciales de la Ley como fue en el caso que nos ocupa, el de los Planes Especiales, utilizados tantas veces en el pasado por distintos departamentos ministeriales para olvidar el carácter urbanístico general de la Ley del Suelo.

### Cultura. Cédula de 1803. Decreto-ley de 1926. Ley de 1933.

En 1803 se promulga la «Real Cédula de Su Magestad y Señores del Consejo por la que se aprueba y manda observar la instrucción formada por la Real Academia de la Historia sobre el modo de recoger y conservar los monumentos antiguos descubiertos o que se descubran en el Reino». Si se estudia con detalle, en ella se encuentra el germen de toda la legislación posterior, inclusive la Ley de Patrimonio de 1985. Esta Cédula es una de las leyes más antiguas de la Europa Moderna en materia de protección y conservación de monumentos.

Su estructura técnica es muy similar a la actual legislación, contando con una definición inicial de lo que se entiende por monumento antiguo. El concepto de monumento abarca tanto el objeto mueble como el inmueble, extendiéndose, incluso, a sectores de la misma ciudad. Sin embargo, esta definición cuenta con un límite temporal, el de la Baja Edad Media.

Trata del régimen de propiedad de esos monumentos, de la necesidad de cooperación pública en el cuidado de recogerlos y guardarlos, aspecto éste en el que se trata de integrar a la Iglesia, relación habitualmente problemática; cuenta con los problemas técnicos de identificación y localización de esos objetos (su descripción, lugar de hallazgo y orientación, etc.) y responsabiliza a los Ayuntamientos, a los Justicias de cada lugar, de la conservación y de la notificación de la existencia de los objetos a la Real Academia de la Historia, el órgano técnico competente.

Tanto en esta Ley de 1803 como en las posteriores, los temas que competen a los Ayuntamientos están mejor tratados que en la Ley vigente, aunque las responsabilidades que se les exige sean similares.

En caso de que los monumentos amenacen ruina, se estipula que ello debe ser puesto en conocimiento de la Real Academia de la Historia, para que ésta tome las medidas técnicas pertinentes para su conservación.

La Ley de 1911, el Real Decreto-ley de 1926 y la Ley de 1933 continúan la labor iniciada por la Cédula Real de 1803.

### *El Real Decreto-ley de 9 de agosto de 1926*

En el Decreto-ley de 1926 se hace referencia no sólo al monumento individualizado poseedor de unos determinados valores de arte y cultura, sino también a Conjuntos y Sitios: «Forman parte del Tesoro Artístico Nacional los monumentos o parte de los mismos»... y «... las edificaciones o conjuntos de ellas, sitios y lugares de reconocida y peculiar belleza, cuya protección y conservación sea necesaria para mantener el aspecto típico, artístico y pintoresco característico de España...» (art. 2.b).

El tema del carácter, el ambiente, el entorno, será constante en toda esta legislación: «... la defensa del carácter típico tradicional del pueblo y ciudades que por su importancia lo merezcan» (art 7).

Esta Ley establece que de las ciudades y pueblos total o parcialmente declarados o que se declaren incluidos en el Tesoro Artístico Nacional los respectivos Ayuntamientos deberán levantar planos topográficos a una escala no inferior a 1: 5.000; en ellos se debían acotar por medio de círculos las superficies sujetas a servidumbre de «no edificar» libremente, marcándose con diferentes tintas los edificios histórico-artísticos, lugares, calles, plazas. De esas superficies se levantarían planos a una escala no inferior a 1: 200 (art. 21). Aún hoy no hemos conseguido estos objetivos.

En el artículo 22 de la misma Ley se establece que «... los pueblos y ciudades declarados del Tesoro Artístico Nacional deberán llevar a sus ordenanzas municipales preceptos obligatorios y especiales de conservación de sus monumentos típicos y en las edificaciones modernas de los elementos y detalles propios y distintivos de la antigüedad dignos de ser conservados por su originalidad y por su carácter».

### *La Ley de 1933. El «Tesoro Artístico»*

Por la Ley de 1933, aquellos Conjuntos de edificaciones pasan a denominarse —y así se llamarán hasta 1985— «Conjunto Histórico-Artístico»; en el artículo 3 de esta Ley se establece que compete a la Dirección General de Bellas Artes la defensa, conservación y acrecentamiento del Patrimonio Histórico-Artístico Nacional. «Por lo cual cuidará de la inclusión en el catálogo de monumentos de cuantos edificios lo merezcan, como asimismo de los conjuntos urbanos.»

La expresión «conjunto urbano» aparece en las primeras declaraciones de ciudades como Córdoba (1929), Granada (1929), Toledo (1940), aun cuando su declaración administrativa lo fuese como monumento.

En la Ley de 1933 todos los preceptos referidos a los monumentos histórico-artísticos, su protección y conservación, su uso, etc., son aplicables a los conjuntos urbanos y rústicos, calles, rincones, plazas, murallas, etc., que por su be-

llezza e importancia monumental e histórica puedan declararse (art. 33).

Ha de señalarse que, posiblemente, la Ley del 33 basó su larga supervivencia, más de cincuenta años de vigencia con escasas modificaciones, en el poco uso que de ella se hizo, pues de otro modo no se entiende cómo una Ley redactada y promulgada en un régimen democrático se haya podido mantener en vigor durante toda una dictadura, sobre todo conteniendo aspectos tales como la posibilidad de actuación pública de un particular no afectado en sus propios y concretos asuntos, el denominado ejercicio de la «acción popular», ausente de toda la legislación del nuevo régimen hasta —excepcionalmente— la Ley del Suelo del 56.

Esta Ley se aplicó, sobre todo, en los últimos años de la década de los setenta en situaciones casi de emergencia para evitar demoliciones de edificios o alteraciones en Conjuntos. Situaciones que tal vez ayuden a comprender esa etapa punta en producción de número de declaraciones de Conjuntos Históricos.

### *La Ley de 1985*

Con la promulgación de la Ley del Patrimonio Histórico 16/85, se produce un gran avance, avance implícito ya en el terreno conceptual, en el propio título: se engloba todo dentro de un criterio mucho más amplio, el histórico, toda vez que, prácticamente, el tema histórico es casi indiscutible, mientras que la connotación artística o estética siempre lleva aparejados criterios más subjetivos y, por tanto, menos aceptables.

En esquema, la Ley de 1985 recuerda a la de 1933, pues, como ella, se adapta a los criterios, orientaciones científicas, incluso, terminologías europeas imperantes en la época.

### *El «Conjunto Histórico»*

Se opta por la definición de Bienes de Interés Cultural, gran categoría que abarca otras de carácter más específico. El «Conjunto Histórico-Artístico» pasa a denominarse simplemente «Conjunto Histórico», entendido como «una agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad». Una de las aportaciones más importantes de esta Ley es la sustitución del valor de cambio de estos bienes por el valor de uso y disfrute de la colectividad. «Asimismo, es Conjunto Histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas características y pueda ser claramente delimitada.»

Esta Ley abarca y transforma lo establecido en el Coloquio de Quito de 1977. En éste, se defi-

nió como Centro Histórico «todo aquel asentamiento humano, vivo, fuertemente condicionado por una estructura física proveniente del pasado, reconocible como representativo de la evolución de un pueblo».

Cuando el Coloquio de Quito se refiere a política integral sobre los Centros Históricos (avanzando sobre convenciones europeas posteriores), señala que «la conservación de los Centros Históricos debe ser una operación destinada a revitalizar no sólo los inmuebles, sino primordialmente la calidad de vida de la sociedad que los habita, aplicando su capacidad creativa y equilibrando su tecnología tradicional con la contemporánea». La revitalización «exige un enfoque de planeamiento que la integre en los planes directores del desarrollo urbano y territorial».

Así pues, los Centros Históricos no son sólo el objeto exclusivo de especialistas en Restauración de Monumentos, sino interés de la ciudadanía, para mejora de sus condiciones de vida y trabajo, y llegar a convertir el Centro Histórico en centro de progreso y desarrollo.

## **TRAMITES PARA QUE UNA CIUDAD DE ARTE O HISTORIA SE CONVIERTA OFICIALMENTE EN CONJUNTO HISTÓRICO**

La consecución de la declaración de una ciudad o parte de ella como Conjunto Histórico, que viene a ser un marchamo o etiqueta como la de las denominaciones de origen, exige de un procedimiento o tramitación a menudo largo y que no siempre llega al fin deseado. Es un proceso similar al de los demás Bienes de Interés Cultural definidos por la Ley 16/85.

Tres son los hitos que marcan el proceso: la solicitud a la Administración, que puede hacer cualquier persona sea o no ciudadano, usuario o propietario en la ciudad o en cualquier otra y vaya guiado por cualquier interés además del principal de la declaración. La incoación, o fase provisional en la que son vigentes aquellas garantías, derechos y obligaciones hasta la fase definitiva o Declaración de Conjunto Histórico como Bien de Interés Cultural mediante Real Decreto. No procede extenderse sobre este tema, pues está bien definido en el Título Primero de la Ley, artículos 9 al 13, y sí recordar que las facultades finales de declaración fueron objeto de recurso por las Comunidades Autónomas Históricas.

## **LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS ESPAÑOLES**

### **Conjuntos Históricos declarados**

En la actualidad existen 328 Conjuntos Históricos declarados en España.

Trescientas ciudades, en números redondos, que son reconocidas oficialmente como «ciudades estrella» por sus méritos históricos y artísticos, cada una de las cuales forma una unidad

de asentamiento, con una estructura física representativa de la evolución de la comunidad de personas que la viven, y, por tanto, testimonio de su cultura, y que constituye un valor de uso y disfrute de la colectividad.

Esas 300 ciudades, con variada forma o estructura, de distinto tamaño en extensión superficial y en población, con distintas funcionalidades predominantes, que a veces no son ciudades completas, sino barrios o zonas que forman parte de una ciudad más grande, pero que tienen entidad propia, personalidad urbanística e histórica-artística independiente.

Las 300 ciudades deberían tener ya, a finales de 1989, aprobada y vigente una figura de planeamiento que, cumpliendo con los demás preceptos de la Ley, las ordenase coherentemente estableciendo el necesario marco de convivencia urbana.

Pero, desafortunadamente, menos de una decena de Conjuntos Históricos tienen un Plan o figura de planeamiento aprobada según la Ley del Patrimonio Histórico Español.

Efectivamente, alrededor de una treintena lo tienen en estudio o redacción, pero estos trámites preparatorios son largos y costosos, y en ese tiempo la actividad constructiva y también destructiva de la ciudad no se para.

Existen ejemplos nada edificantes en este sentido. Tres ciudades fundamentales en la España de la cultura, reconocidos Patrimonios de la Humanidad, como son Santiago de Compostela, Segovia o Toledo, siguen año tras año sin conseguir sacar adelante unos planes adecuados a la nueva, ya no tan nueva, Ley del Patrimonio. Sus administraciones locales respectivas tendrían mucho que decir sobre las razones de esa lentitud y es que en estos casos se da la paradoja de que precisamente la administración más potente y apta para la redacción de planes, resulta la más lenta y dubitativa. Hasta tal punto que puede pensarse en la necesidad de propiciar la intervención subsidiaria de la Administración competente para formular aquellos planes, tema de por sí lleno de dificultades.

### Conjuntos Históricos incoados no declarados.

Si el número de Conjuntos Históricos declarados es de por sí exiguo, el de aquellos que no llegaron a serlo por haber sido solicitados, sin haber avanzado en su tramitación hacia la incoación, o incoados sin llegar a declararse, es grande, menos de 500 en total, pero también inferior a lo que podría considerarse satisfactorio habida cuenta de la riqueza del patrimonio urbano español.

Doscientos cincuenta y cuatro Conjuntos están incoados, pendientes de su declaración.

El ritmo anual de declaraciones no es uniforme y presenta altibajos por razones diversas. Así, en los treinta años transcurridos entre 1929 y 1959 se declararon 28 conjuntos, en los diez

que van de 1960 a 1970 alrededor de 100 y sólo en el primer quinquenio de los setenta alrededor de 150.

Tras la promulgación de la Ley, el procedimiento de declaración, por Decreto de la Administración Central y tramitación previa por la Administración Autonómica competente, motivó algunos conflictos que llegaron al Tribunal Constitucional desde el País Vasco, Andalucía, Cataluña o Galicia, una de las razones por las que son escasos los declarados con posterioridad a la Ley, como hemos ya comentado.

Como observación, debe recordarse que para estos Conjuntos sigue rigiendo el procedimiento cautelar, ya existente con la anterior legislación, de autorización previa por parte de la Administración competente, como si de un Bien declarado se tratase. Ciudades como Vitoria o Soria, Cuenca o Huesca, Almería o Madrid, sin ir más lejos, están en esta situación.

Los Conjuntos para los que se solicitó protección a través de su incoación y que por distintos motivos no culminó en ese trámite fueron 232.

La consideración de estos tres grupos de Conjuntos, los declarados, los incoados y los solicitados, podría aproximarnos al número estimado de ciudades españolas que satisfarían las condiciones que la definición legal señala para considerarlas Bienes de Interés Cultural y Conjunto Histórico. Esa cifra, que ronda los ochocientos, parece muy baja en relación con la realidad. Nuestras investigaciones llevan a cifras del orden de 1.100 a 1.200 núcleos con características singulares a nivel estatal.

### CUESTIONES URBANISTICAS EN LA LEY DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

La Ley hace referencia a la necesidad de protección y conservación de los Conjuntos con técnicas diferentes a las usadas hasta su promulgación: en su artículo 20 prescribe que la declaración de un Conjunto Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica como Bien de Interés Cultural, determinará la obligación para el municipio o municipios en que se encuentre de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u otro instrumento de planeamiento de los previstos en la declaración urbanística que cumpla, en todo caso, las exigencias en esa Ley establecidas. La aprobación del citado Plan requerirá el informe favorable de la Administración competente para la protección de los Bienes de Interés Cultural afectados —en este punto las competencias ya han sido transferidas a las Comunidades Autónomas—. La obligatoriedad de este Plan no podrá excusarse en la preexistencia de otro planeamiento contradictorio con la protección o en la existencia previa de un Planeamiento General.

Estas previsiones, claramente establecidas en la Ley, se están llevando a la práctica con dificultad: la redacción de un Plan Especial, aunque necesaria, es cara —en la propia Ley se atribu-

ye a los Ayuntamientos que suelen tener escasas disponibilidades—y lenta: a pesar de los esfuerzos que, al respecto, se están haciendo los resultados que se obtienen son desiguales.

Con respecto a los temas urbanos esta Ley plantea, además, diversas cuestiones:

#### *Protección genérica de inmuebles*

Con carácter complementario de las técnicas de planeamiento habilitadas para la protección de los Conjuntos, la Ley articula una serie de medidas también en su título III, licencias y demoliciones, así como otras agrupadas en el título IV de la misma.

Merecen atención las medidas del artículo 37 en relación con el contenido del 24, en cuanto a potestad de suspensión de obras de derribo y causas de expropiación. Incluso la suspensión cautelar de derribos de edificios no declarados, artículo 25.

También, que «los poderes públicos procurarán por todos los medios de la técnica la conservación, consolidación y mejora de los bienes declarados de interés cultural», y que en el caso de los bienes inmuebles, las actuaciones «irán encaminadas a su conservación, consolidación y rehabilitación y evitarán los intentos de reconstrucción, salvo cuando se utilicen partes originales de los mismos y pueda probarse su autenticidad. Si se añadiesen materiales o partes indispensables para su estabilidad o mantenimiento las adiciones deberán ser reconocibles y evitar las confusiones miméticas» (art. 39).

#### *Competencias locales*

Las competencias locales se han visto disminuidas en gran medida, quedando prácticamente reducidas a tareas subsidiarias y de policía urbana, como la obligación del control y vigilancia, mientras que apenas se encomienda a los Ayuntamientos las tareas de fomento y desarrollo, lo cual testimonia una cierta desconfianza propia de una concepción del poder central paradójicamente más próxima a etapas pasadas autoritarias que a la realidad democrática actual.

Hubiera sido necesario potenciar más este aspecto. Sin embargo, al no restringirse las competencias establecidas en el orden urbanístico, resulta una situación de extrema debilidad para el patrimonio histórico en tanto en cuanto no se aprueben los planes o figuras de planeamiento impulsados por la Ley del Patrimonio. Una situación que de perdurar producirá la pérdida de gran parte del Patrimonio Urbanístico y Arquitectónico del Estado Español.

#### *Noción de entorno y su delimitación*

Las delimitaciones de conjuntos, en el mejor de los casos se trazan sobre una planimetría sin

tener en cuenta, por lo común, la topografía del lugar, siendo ésta, en muchos casos, la peculiaridad de un pueblo dado: temas tales como el de la perspectiva, son consustanciales con la propia protección y conservación del Conjunto. Si alrededor de ese Conjunto debe establecerse una protección de entorno, como la propia Ley establece en su artículo 17, el problema puede resultar complicado.

#### *Las ruinas*

Este aspecto es no sólo deficiencia, sino invocación de la Ley. En el campo urbanístico, y en algunos Ayuntamientos, se había conseguido antes de 1985, mediante ciertas ordenanzas, acotar los supuestos de ruina establecidos por la propia Ley del Suelo; se había avanzado en gran medida porque la técnica de las declaraciones de ruina era el procedimiento habitualmente utilizado para facilitar destrucciones de edificios en las décadas de los cincuenta a los setenta. El hecho de que en la Ley de Patrimonio se haga una remisión a la legislación urbanística en materia de ruina supone, de algún modo, un retroceso que puede ser fuente de nuevos problemas en el futuro.

### **CARACTERÍSTICAS DE LOS PLANES O INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO APLICABLES A LOS CONJUNTOS HISTÓRICOS**

En concreto, el artículo 20 de la Ley establece un régimen hasta el momento en que los Planes entren en vigor.

En los Planes sobre Conjuntos declarados se establecerá para todos los usos públicos el orden prioritario de su instalación en el edificio y espacios que sean aptos para ellos; igualmente, contemplará las posibles áreas de rehabilitación integrada que permitan la recuperación del área residencial y de las actividades económicas añadidas; también deberá contener los criterios relativos a la conservación de fachadas y cubiertas e instalaciones sobre las mismas; hay quien opina que en este punto la Ley es demasiado estricta y que estos aspectos deberían concretarse en un desarrollo reglamentario de la Ley o bien tratarse por el propio Plan.

Hasta la aprobación definitiva de este Plan, la concesión de licencias o la ejecución de las otorgadas, precisará el informe favorable de la Autonomía respectiva. En todo caso no se permitirán alineaciones nuevas, alteraciones en la edificabilidad, parcelaciones ni agregaciones; esta situación transitoria está adquiriendo caracteres de permanencia en casi todos los Conjuntos declarados y en todos los incoados, produciendo resultados en los que suelen prevalecer las capacidades negociadoras de los interesados sobre la objetividad del asunto tratado, con el

habitual detrimento de la sustancia histórico-estética.

El artículo 21 se refiere a la catalogación de los elementos pero, paradójicamente, se remite a lo dispuesto en la legislación urbanística, que es bastante imperfecta. Pero esto no quiere decir, a mi juicio, que los efectos de este tipo de catalogación sean los de la Ley del Suelo.

Prevé la catalogación de los elementos unitarios que conforman el conjunto, tanto los inmuebles edificados como los espacios libres interiores y exteriores y otras estructuras significativas y los componentes naturales que los acompañan definiendo los tipos de intervención posibles.

La necesidad de conjugar el tipo de obra de intervención, en función del nivel de catalogación es técnica heredada del Planeamiento que empezamos a redactar hace algunos años; a cada nivel de protección le corresponde unos determinados niveles de obra arquitectónica, de tal modo que a los criterios de protección o a los edificios catalogados con el máximo nivel se les permitía unos menores niveles de actuación y afectación.

Se encuentran algunos puntos contradictorios: excepcionalmente se permitirán remodelaciones urbanas siempre que impliquen una mejora en sus relaciones con el entorno territorial urbano; esto contradice, de alguna manera, lo expuesto en artículos anteriores.

En el artículo 21.3 se establece que la conservación de los Conjuntos Históricos comporta el mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica, así como de las características generales del ambiente; se considerarán excepcionales las sustituciones de inmuebles aunque sean parciales y sólo podrán realizarse en el caso de que contribuyan a la conservación general del carácter del núcleo.

Realmente, el necesario mantenimiento de la estructura urbana y arquitectónica está muy bien especificado en la Ley, aunque ya venía formulada en la Ley del Suelo, en el artículo 73, como antes, en 1956, lo fuera en el artículo 60... «las construcciones habrán de adaptarse al ambiente estético de la localidad o sector para que no desentonen del conjunto medio en que estuvieren situados»... En ningún caso, señala la Ley, podrá procederse a su demolición, sin previa firmeza de la declaración de ruina y autorización de la administración competente. Se concederá el permiso tras presentar el informe favorable de dos instituciones competentes designadas por cada Autonomía. Es una solución anacrónica, y como dijimos antes, involutiva.

En la actualidad se han hecho y aprobado muy pocos planes que cumplan con el artículo 20, aunque, en estos momentos, se están redactando varios.

Existen problemas a la hora de regular esta figura de Planeamiento, porque, entre otras cosas, a un casco pequeño o Conjunto Histórico de escasa entidad aunque con verdadero valor histórico no se le puede exigir la misma cantidad de

documentación, en forma y contenido, que a un gran Conjunto.

Ha de establecerse una relación proporcionada entre el tipo de Conjunto Histórico y el tipo de Planeamiento apropiado para cada caso, que abarcará la información urbanística, exhaustiva pero proporcional a los propósitos del Plan en función de los problemas reales del conjunto. Por imperativo de la propia Ley deben incluir una determinada normativa de tramitación, de documentación; la información urbanística —ya mencionada—, la memoria, la normativa para la actuación en esos planes, que debe orientarse más hacia la conservación y rehabilitación que hacia la renovación y restauración, estudios económico-financieros, catalogación de edificios con nivel de intervención u obras aparejado, planos de información y ordenación o proyecto.

El carácter del Planeamiento, a pesar de llamarse Plan de Protección en algunos artículos de la Ley de Patrimonio, debiera considerarse como de reforma interior para la nomenclatura y consideraciones de la Ley del Suelo. El término ortodoxo sería el de «figura de planeamiento» que cumpla los requisitos legales establecidos.

El Plan es fundamental para nuestros Conjuntos Históricos, y debe entenderse no como un conjunto de normas de obligado cumplimiento, sino como un instrumento de acuerdo de voluntades sobre actuaciones a tener en cuenta en la ciudad histórica; se trata más de un recordatorio de los temas pendientes en cada una de nuestras ciudades que de la imposición de un determinado modo de actuar. No se está propugnando la intervención rotunda y creativa de la arquitectura de autor, porque la actuación en un Conjunto Histórico está sujeta a unas durísimas servidumbres: las servidumbres de respeto a la materia en sí y la servidumbre a la voluntad colectiva de las personas que habitan y conforman un Conjunto dado.

En este sentido, la Administración tiene una grave responsabilidad, derivada de un tema que le está otorgado y mandado por la propia Ley como una expresión colectiva no sólo de la ciudadanía general, sino también como imperativo del propio Conjunto Histórico.

## A MODO DE CONCLUSION

Resulta poco esperanzador el panorama de futuro que podemos entrever para las ciudades de arte e historia españolas.

Las tramitaciones para conseguir ese «marcamo» o etiqueta de historicidad que abriría puertas y facilidades económicas y jurídicas y facilitaría todo tipo de políticas de protección y regeneración de tejidos, siguen siendo lentas y produciéndose como con cuentagotas. Basta con revisar el escaso número de declaraciones de Conjuntos efectuadas con posterioridad a la transferencia de competencias a cada una de las Comunidades Autónomas.

Y las ciudades ya declaradas o en trámite de incoación, en su gran mayoría y a pesar de su escaso número, no disponen de la figura de planeamiento adecuado.

Razón por la que la anhelada eficacia y rapidez en la tramitación de permisos para construir en los centros históricos no llega.

La gestión de cualquier actuación en un Conjunto Histórico sigue realizándose, por tanto, a través de unas Comisiones que conservan un rancio sabor decimonónico, en las que difícilmente puede encontrarse el tan deseado control social unido al saber urbano y a la sensibilidad para enjuiciar las obras que están en un Conjunto o en su zona de influencia.

El ciudadano que va a hacer obra sigue sufriendo tramitaciones largas y repetidas, requerimientos que no entiende o le causan perturbaciones.

El ciudadano que usa su ciudad ve que los barrios viejos se hunden y que los Concejales de Urbanismo se olvidaron de términos como «recuperación» o «rehabilitación» y aprendieron demasiado rápidamente aquellos otros que expresan grandes operaciones urbanas de «renovación» o «nueva construcción», que llevan aparejadas demolición o destrucción.

En varias ciudades se está debatiendo la necesidad de eliminar, «depurar», edificios de sus catálogos.

Desde un punto de vista urbanístico elaborado, resulta evidente que la aplicación de la técnica de catalogación, aunque vaya acompañada de medidas de protección y pueda revestirse de las características elementales de un plan o figura de planeamiento, resulta insuficiente, cuando no contraproducente, para la protección.

Se hace necesario, pues, un plan completo que incluya, por supuesto, la catalogación. Pero como acabamos de comentar pocos Conjuntos lo tienen en vigencia.

Un planeamiento entendido como instrumento flexible, que establezca con precisión los criterios de actuación específicos en ese Conjunto, para la redacción de proyectos de obras de arquitectura o para los proyectos de urbanización. Plan que sirve como orientación y ayuda en el quehacer arquitectónico, más que como norma rígida y predeterminante. Plan como expresión conjunta de voluntades sobre el mejor hacer para cada ciudad en concreto.

Pero el planeamiento del Conjunto Histórico no se cierra y acaba en sí mismo, en el borde de su delimitación: el planeamiento urbanístico se enlaza aquí con la ordenación del territorio en todos los órdenes, funcional, estético, por supuesto en lo histórico, aunque como señala G. C. Argan, el tiempo histórico «... es el tiempo de la ciudad que genera, con la experiencia meditada del pasado, el planeamiento del futuro...». De tal manera que puede formularse la hipótesis de que las ciudades históricas españolas —englobando Conjuntos Históricos declarados o incoados— conforman un Sistema de Ciudades, homogé-

neamente distribuido por el territorio del Estado, cuya planificación conjunta, desde la óptica de la ordenación del territorio, evitaría los graves problemas urbanísticos protagonizados por las grandes ciudades millonarias de la acumulación (Madrid, en el centro; Barcelona, Sevilla y Valencia, en la periferia) o por las ciudades de bloques de las costas, sin solución de continuidad.

La consideración global de estas ciudades de variado tamaño, como Conjunto de Conjuntos, o Sistema de Ciudades, será una necesidad en fecha próxima, premonitoriamente indicada por L. Racionero en su «Sistema de Ciudades y Ordenación del Territorio» (1978). Este Sistema de Ciudades y Ordenación consta de unos puntos fundamentales que son, precisamente, los Conjuntos Históricos, núcleos del sistema.

Requerimientos ajenos a la historia o al arte serán fuerzas en presencia que harán orientar su resultante hacia soluciones de protección activa, conservación, mantenimiento, rehabilitación, con más energía que la desplegada por la sola capacidad de la administración histórico-artística: la exigencia colectiva de aumento de calidad de vida, cada vez más potente, calidad de vida presente desde siglos en esos Conjuntos Históricos, disminución del turismo de masas y aumento de visitas que exigen ya tanto sol como historia y arte real, así como el hecho cierto de especialización, y aumento de nivel de vida de las capas sociales productoras, pueden ser esas fuerzas que tal vez inclinen el sistema hacia una resultante positiva de protección rehabilitadora y transformadora, aun teniendo en presencia el desequilibrio producido por el poderoso y actual resurgir económico del sector de la construcción, la práctica de la especulación con lo histórico-artístico o la toma de posiciones, con retención de suelo terciario de las capitales millonarias citadas, por los capitales internacionales.

La promulgación de la Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, viene a completar el panorama desalentador que comentamos.

Siendo una Ley orientada predominantemente al suelo urbano, y todos los Centros Históricos están en suelos urbanos, no encontramos ninguna referencia que aporte soluciones eficaces a los problemas específicos de los Conjuntos Históricos.

De la misma manera que las Administraciones Autonómicas repitieron en su creación el modelo centralista, con pocas modificaciones y perfeccionamientos.

Las que se acometieron, con cierta timidez y escasa dotación, lo fueron por administraciones no estrictamente competentes, como la Junta de Andalucía, a través de su Dirección General de Urbanismo en su Programa de Planeamiento de Centros Históricos.

Y para contribuir al desencanto las nuevas leyes del Patrimonio, como las del País Vasco o las de Castilla-La Mancha apenas aportaron lo que se esperaba de ellas.

Y volviendo a nuestro marco disciplinario, el urbanismo, y al planeamiento en concreto, observamos que los planes que se están elaborando ahora parecen aquejados de cierta rutinariedad, de menos creatividad en sus planteamientos. Se echa en falta soluciones con imaginación, aparte de procedimientos nuevos, formas distintas de planeamiento, alternativas reales que compatibilicen desarrollo y progreso con el respeto para nuestras viejas ciudades.

También se acusa en los políticos locales pocas ganas de que exista algún plan.

Quizá escaseen la necesidad de inventar en unos o se quieran más facilidades, más grados de libertad para la práctica política en otros.

Tal vez se haya acabado un ciclo generacional, como explicaba Ortega, al referirse al tiempo existente entre la producción de una idea y su experimentación y puesta en práctica.

# LA RENOVACION CAUTELOSA DE BERLIN-KREUZBERG

**Jörg Forßmann**

La Exposición Internacional de Arquitectura y Habitat 1987 (IBA) en Berlín Occidental versó sobre el tema: «El Centro como Lugar de Residencia - Rescatar la Ciudad Estropeada». Una parte integrante de la IBA la constituyó la rehabilitación de los grandes bloques de apartamentos en el recinto noreste de Kreuzberg y la mejora de las condiciones de vida en aquel barrio.

La presente ponencia describe las controversias habidas entre los partidarios de la demolición de los edificios en cuestión y los defensores de la conservación de los mismos y, con ello, de la conservación del ambiente del barrio. Estas controversias que llevaron hasta la lucha entre los «Instandbesetzer» (ocupantes ilegales de las viviendas) originaron el concepto de una «behutsamen Stadtherneuerung» que tuvo repercusión en el mundo entero. Este concepto se resume en las doce premisas de la «renovación cautelosa».

Se expone el modo «paso a paso» de la rehabilitación, en otras palabras, el procedimiento «desde afuera hacia adentro» en el cual la colaboración de los inquilinos jugó un papel decisivo; se expone, además, la solución de los problemas de la infraestructura social, solución a la que se ha llegado a pesar de la extrema densidad de la urbanización; y, por fin, se expone como ha sido posible, mediante la comprometida participación de arquitectos tanto nacionales como internacionales, conseguir una calidad vital y estética de un nivel extraordinario.

**The cautious re-novation of Berlin's Kreuzberg district**

The International Exposition of Architecture and Habitat 1987 (IBA) in West Berlin turned on these theme «The City as Place to Live in - Rescue the Ruined City», one of the constituent aims of this IBA being the rehabilitation of the vast apartment blocks in the Kreuzberg district in the city's north east, this to the end of bettering living conditions there.

This paper describes the arguments had as between those who favoured the demolition of the buildings in question as against such as wished to conserve them and with them the «feel» of the district. These disputes gave way to the struggles of the «Instandbesetzer» (squatters in these buildings) all of which gave rise to the concept of «behutsamen Stadtherneuerung» which was to have world-wide reverberations. This concept could be summed up under the twelve premises of «Cautious Renovation».

Here the step by step working technique of rehabilitation is laid out, which is to say the «from without to within» procedure by which those dwelling in the place play a decisive role with their collaboration in the project. The solving of social infra-structures problems is also gone into, this being here achieved despite the near saturation population density the district suffers from. The paper is rounded off with a recognition of the co-operation of both native and foreign architects in the reaching here of a goal of such an extra-ordinary and vital degree of a esthetic achievement.

Quisiera, como ejemplo de renovación urbana en Alemania, exponer la renovación cautelosa de Berlin-Kreuzberg. Como parte de la «Internationale Bauausstellung (IBA)» (1984 hasta 1987), dicho caso es conocido en todo el mundo. La renovación cautelosa de Berlin-Kreuzberg se presentó en forma de una exposición itinerante en muchas ciudades, también en Sudamérica. La concepción y práctica de esta técnica de renovación intensificó la discusión sobre el propio procedimiento de renovación urbana en las ciudades donde se mostró la exposición. Así se logró extender la idea de la renovación cautelosa y la realización de la renovación urbana orientada a los intereses de los habitantes. Muchos especialistas, legos y políticos estudiaron *in situ*

los resultados y debatieron los problemas surgidos en la realización de la renovación cautelosa. Yo mismo tuve la oportunidad de informar sobre ello el año pasado en Barcelona. Especialmente a los afectados del casco antiguo de Barcelona, donde se realiza actualmente una renovación importante, les resultaban muy interesantes las experiencias de Kreuzberg.

El caso de Berlin-Kreuzberg es muy apropiado para aprender de la historia:

Para aprender que con una vivienda mala se puede asesinar a sus habitantes, como lo expresó el dibujante berlínés Zille; para ver que una planificación perfecta según ideales abstractos puede destruir un barrio más que la guerra; para oír cómo se expulsa desconsideradamente a habitantes de su barrio con la finalidad de crear un orden sin alma.



FIG. 1. Localización de la IBA en Berlín, 1987.

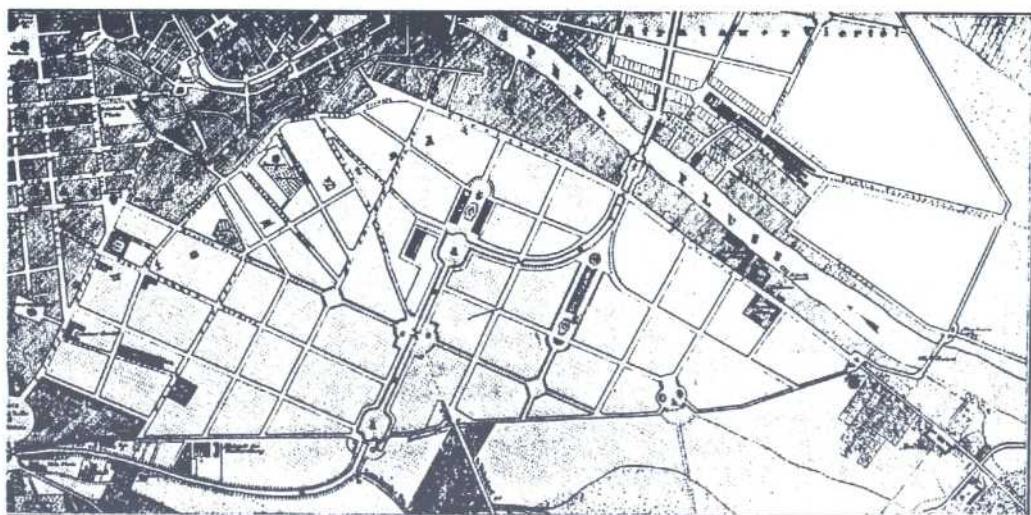


FIG. 2. Proyecto de Peter Joseph Lenné para la estructuración de «Luisenstadt» (1841).

Quisiera mostrar cómo se puede hacer de lo malo todavía algo bueno, si se dejan aparte todos los conocimientos profesionales de la planificación y se concentra en las necesidades del lugar y de su gente.

La particularidad del caso Kreuzberg se debe a la situación especial de Berlín Oeste, una ciudad que se siente perteneciente a la República Federal de Alemania, y al mismo tiempo una ciudad dividida dentro del territorio de un estado ajeno, la República Democrática Alemana. La distancia hasta la frontera occidental de Polonia es sólo de 60 km, mientras que la distancia hasta la frontera oriental de la República Federal de Alemania, cerca de Helmstadt, es tres veces más. Esta situación de isla como bastión capitalista en medio de un estado comunista ha formado a Berlín. Y dentro de esta situación «poco natural», el barrio, de que quiero hablar, tenía además sus particularidades.

El distrito berlines occidental Kreuzberg tiene 150.000 habitantes dentro de una superficie de 10 kilómetros cuadrados. Es el distrito más pequeño, pero al mismo tiempo el más poblado de la parte occidental de la ciudad dividida de Berlín. La renovación cautelosa dentro del marco de la Internationale Bauausstellung 1984/87 recoge aproximadamente un tercio del distrito con 56.000 habitantes, de los cuales casi el 30 por 100 son turcos, y 310 hectáreas de superficie. Voy a referirme a esta zona, que hoy está atendida por la sociedad de planificación STERN por encargo del Land Berlín y del ayuntamiento del distrito Kreuzberg. Para entender mejor el fondo y las condiciones en que comenzó el trabajo de la renovación IBA-casco antiguo, explico muy brevemente el desarrollo histórico de esta parte del barrio.

La Luisenstadt, como se llamaba anteriormente la ampliación de la ciudad al sur del casco histórico de Berlín, se construyó a partir del año 1841 lentamente, basándose en una planificación muy bonita de Peter Joseph Lenne, un coetáneo de Schinkel. Lo que en primer lugar fue concebido como un barrio de clase media con edificios de dos plantas, con talleres o jardines detrás, se transformó hasta el fin del siglo en un barrio casi sólo de obreros. Se elevó y compac-

tó la edificación. Las viviendas fueron sobreplantadas, viviendo en ellas cuatro personas por habitación. Residir y trabajar quedó directamente asociado y se formó, lo que hoy llamados la «mezcla de Kreuzberg». Faltaron espacios libres y no pudieron ser ampliadas las instalaciones de infraestructura. Al comienzo del siglo xx el desarrollo de este barrio terminó. Kreuzberg era una parte del «Berlín construido», «una de las más grandes casas de vecindad del mundo» (Werner Hegemann).

Durante la segunda guerra mundial esta parte de Kreuzberg no fue muy dañada. Solamente algunas casas singulares fueron destruidas, pero las fachadas de todas las demás muestran las huellas de la historia.

La desventaja que tenía este barrio frente a otros se incrementó notablemente por la construcción del muro de Berlín en 1961. A los factores de espacio limitado, ruido, suciedad y pobreza se añadió el factor de que la zona quedó situada en el límite de la ciudad: las conexiones tradicionales al centro urbano —el centro urbano es parte de Berlín Este como capital de la República Democrática Alemana— con sus tiendas, despachos, etc., a los lugares de trabajo y zonas recreativas del este de la ciudad fueron cortadas de un día al otro.

Peor aún para el barrio que la guerra y la construcción del muro resultaron las consecuencias de la planificación general del tráfico de Berlín y la renovación urbana derivada de ello. Para abrir más el antiguo centro, localizado en la parte este de la ciudad, la ordenación urbana de Berlín Oeste, orientada por la idea de la reunificación, proyectó cuatro autopistas. Dos de ellas, la del sur y la del este, pasan por Kreuzberg y forman justo en el centro de Luisenstadt un cruce enorme. A la izquierda y a la derecha de estas autopistas fueron planificadas zonas industriales y el resto de Luisenstadt debía ser derrumbado y sustituido por una superestructura de rascacielos-viviendas.

En 1963 se definió una parte de Luisenstadt como zona de renovación y pocos años después se empezó su realización: importantes sociedades de saneamiento compraron edificios y solares, residentes y empresas fueron alojados en



FIGS. 3a y 3b. «Berlín construido», «una de las más grandes casas de vecindad del mundo».

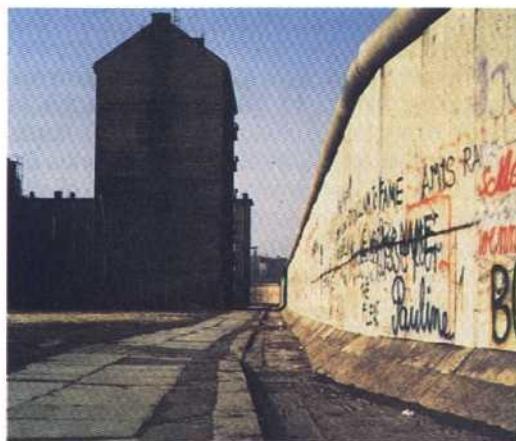


FIG. 4. El muro de Berlín en Kreuzberg.



FIG. 7. Casa destruida en Luisenstadt.



FIG. 5. Planificación general de tráfico, cruce de autopista en el centro de Luisenstadt.



FIG. 8. Interior de un bloque en soß6, zona estratégica de Kreuzberg.

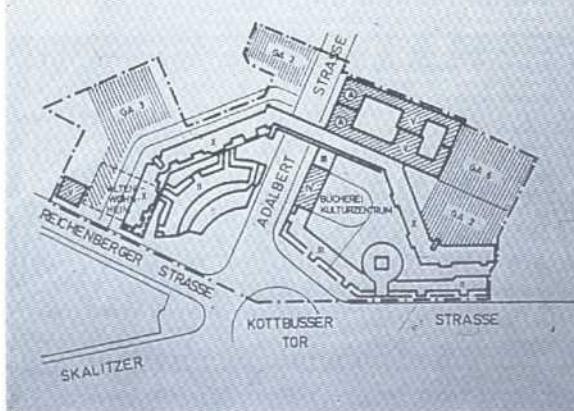
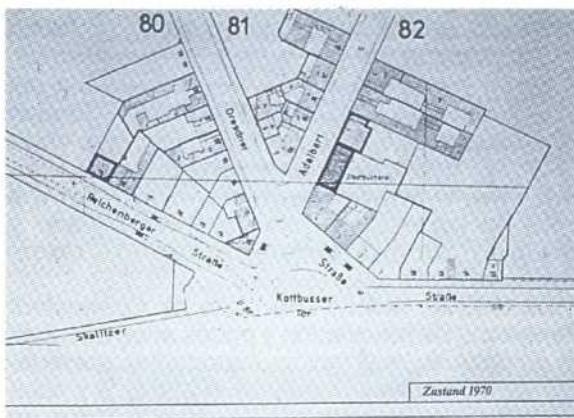


FIG. 6. Superestructura realizada de rascacielos —viviendas «Kottbusser Tor» (1963).

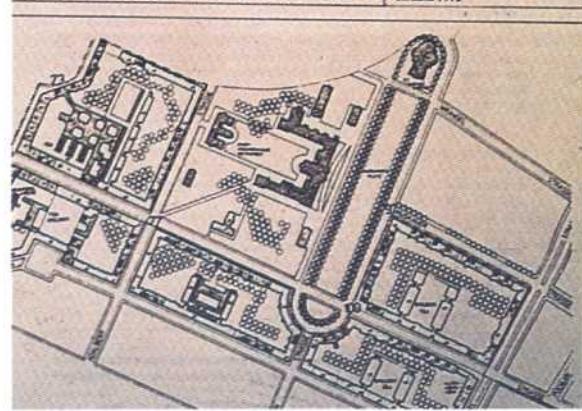


FIG. 9. Planificación del área «Mariannenplatz» (1974).

otras zonas de la ciudad. Muchas de esas empresas quebraron.

Los edificios fueron derrumbados. El barrio antiguo tenía que desaparecer, ceder ante la «ciudad nueva», como se conoce en la periferia, un sacrificio de la renovación urbana por la excavadora.

Pero este proceso se desarrollaba lentamente. Los edificios estuvieron mucho tiempo desocupados, algunos de ellos se los alquilaron a emigrantes, que solían servir como usuarios intermedios por algunos años. Los grupos sociales más móviles se mudaron, quedando solamente gente mayor, extranjeros y pobres —y además cada vez venían más «alternativos».

Como los propietarios de los edificios debían esperar a que todos los edificios estuvieran derrumbados, esto les llevó a abandonar su mantenimiento. Pronto los edificios quedaron abandonados y a menudo fueron destruidos intencionadamente para forzar su derrumbamiento y su nueva «utilización».

La degradación rápida y la marginalización del barrio tampoco cambió en la siguiente fase de renovación urbana, que empezó en el año 1975, el año europeo de conservación monumental. En esta fase se escogió la zona alrededor de la Mariannenplatz como ejemplo de arquitectura urbana del siglo IX. Esta vez se respetó la planta de la ciudad, algunos edificios antiguos fueron renovados y modernizados según los estandards de la construcción nueva, otros sustituidos por edificios nuevos respetando las alineaciones antiguas. Pero el interior de los edificios se derrum-

bó completamente, aunque la mayoría de las pequeñas empresas encontraban en ellos unas condiciones técnicas más adecuadas a sus necesidades. De la antigua estructura quedaba sólo la cáscara, la sustancia desapareció. Las consecuencias sociales fueron las mismas: el traslado de todos los habitantes y empresas fuertes a otras zonas. Cada zona afectada por un plan de saneamiento se murió por algunos años: tiendas y pequeños talleres de reparación perdieron su base de existencia.

El loco y despiadado proceso de saneamiento urbano con su ritmo de compra de edificios, desalojamiento, desocupación, destrucción y construcción nueva en las zonas afectadas cambió completamente las estructuras sociales. Dieciséis años después de la declaración de *Luisenstadt* este como zona de renovación urbana han sido 7.200 viviendas derrumbadas, lo que equivale al 45 por 100 de la superficie construida, pero de 27 manzanas en construcción, solamente 7 se efectuaron y se rehabilitaron otras 7, mientras que 13 todavía estaban a la espera de su suerte. El número de empresas dentro de la zona de la IBA —casco antiguo (hoy STERN)— se redujo entre 1970 y 1984 de 1.060 a 495, el número de empleados pasó de casi 20.000 a 11.000. Solamente en el período entre 1970 y 1979 se redujeron los comercios de 444 a 280.

Lo que la guerra, es decir los bombardeos y la lucha casa por casa y especialmente la división de la ciudad por el muro, no logró hacer, fue realizado por una planificación inhumana. Y esto en una situación, en la que por las condi-



FIG. 10. La renovación urbana cautelosa de Kreuzberg Berlin, paso a paso.

ciones políticas especiales no existió la «especulación normal», sino solamente una presión de explotación artificialmente producida. Una política «idealista» de vivienda se hundió entre los intereses de las empresas constructoras por un lado, que quisieron también bajo las condiciones especiales de Berlín Oeste especular y beneficiarse, y los sindicatos, que temían la pérdida de puestos de trabajo, por el otro.

Pero el saneamiento de grandes superficies llegó a sus límites: solamente fue financiable en pequeñas áreas. Así el derrumbamiento progresó más rápido que la renovación. Pero, sobre todo, creció la protesta de los residentes, especialmente de los habitantes más jóvenes, que residían desde hace poco en el barrio. Exigían el mantenimiento de las casas antiguas con sus alquileres bajos. Exigían la reparación de los daños, que resultaron del abandono durante años, y también de la práctica de saneamiento vigente hasta ese momento. Sobre todo, de esta resistencia resultó que el proceso de modernización y renovación se paró casi por completo en Kreuzberg. Edificios todavía en estado aceptable quedaron desalojados por mucho tiempo, destalados y destruidos. E incluso los políticos se dieron cuenta de este escándalo, cuando por razones de una fuerte escasez de viviendas se desarrolló una ola de ocupaciones ilegales de los edificios vacíos.

Con esta situación explosiva la IBA-casco antiguo empezó su trabajo en Kreuzberg. Se intentó una mediación entre los dos frentes endurecidos. Para lograr esta finalidad fue necesario cambiar completamente la práctica del saneamiento urbano. Los problemas no podían ser tratados de lejos, sino solamente de cerca. No se podía partir de principios abstractos de planificación urbana o de una población ideal, sino que se tenía que partir de la situación real, de la gente que vivía en este barrio, de sus exigencias y también de sus posibilidades. Todo esto tenía que ser la base de trabajo.

El lema de la exposición de construcción IBA era: «El Centro como lugar de Residencia-Rescatar la Ciudad Estropeada». Pero la concepción en que se basó el encargo del gobierno regional de Berlín fue muy parcial e incompleta. Apostó, sobre todo, por una construcción nueva ejemplar y por una modernización completa. Bajo esta concepción más de 15.000 personas habrían tenido que dejar la zona en menos de tres años y más de 100 pequeñas empresas habrían desaparecido. De esta manera —contra sus habitantes y usuarios— no se podía salvar el centro como lugar de residencia. Junto con los residentes la IBA desarrolló las líneas generales para proceder, basando su poder en la gente, que vivía y trabajaba en el barrio: la renovación cautelosa.

Ante una situación de disgusto y oposición de la opinión pública frente a la destrucción de la ciudad, los principios de la renovación cautelosa de la ciudad fueron aprobados formalmente por las instituciones políticas correspondientes

del distrito Kreuzberg en la primavera 1982, y por el parlamento regional de Berlín en marzo de 1983.

Los doce principios de la renovación cautelosa son:

1. La renovación debe ser planificada y —manteniendo la sustancia— realizada conjuntamente con los habitantes actuales y empresarios de la zona.

2. Planificadores, residentes y empresarios deben coincidir en las finalidades y en la realización de la renovación. La planificación técnica debe coincidir con la planificación social.

3. La singularidad de Kreuzberg debe ser conservada. Confianza y esperanza tienen que despertarse de nuevo en los barrios afectados. Los daños importantes de los edificios deben ser reparados inmediatamente.

4. Los cambios cautelosos de la planta deben facilitar también nuevas formas de vivir.

5. La renovación de viviendas y edificios debe proceder de forma escalonada y ampliarse lentamente.

6. La situación arquitectónica debe ser mejorada por la reducción de demoliciones, ajardinamiento del interior de manzanas y la mejora de las fachadas.

7. Los servicios públicos, calles, plazas y zonas verdes deben ser modernizados y completados de acuerdo con las necesidades de la zona.

8. Los derechos de participación y los derechos materiales de los afectados por la planificación social tienen que ser reglamentados.

9. Se debe debatir y tomar las decisiones de la renovación urbana públicamente y a ser posible dentro del mismo barrio. La representación de los afectados debe ser reforzada.

10. La renovación urbana, que produce confianza, necesita aprobaciones financieras seguras. Debe existir la posibilidad de gastar el dinero rápida y adecuadamente según cada caso específico.

11. Hay que desarrollar nuevas formas de titularidad. Las tareas de saneamiento fiduciario (servicios) deben ser separados de las medidas de construcción.

12. La renovación urbana bajo este concepto debe ser asegurada por encima de la exposición de arquitectura IBA.

Estos principios se distinguen de la práctica del saneamiento urbano tradicional en los puntos claves. Especialmente no definen el estado final de las medidas de renovación dentro de una planificación general, si no estabilizan solamente las formas del procedimiento y comportamiento, por los cuales serán tratados los problemas y cuestiones distintas, como por ejemplo las de realización, participación de afectados y la planificación social. Por ello, estos principios no son aplicables solamente a un lugar o durante una temporada determinada. No se trata en el caso de la renovación urbana de un problema a corto plazo, sino que su importancia aumenta a largo

plazo y junto con ello su influencia en la vida de las ciudades y en el desarrollo urbano general. El problema es un problema internacional, pero en Berlín tiene una dimensión especial y conflictiva. Es típico de los problemas de la renovación urbana, que sean diferentes en cada ciudad, en cada zona y exijan, al final, medidas específicas para cada edificio. Por ello tuvimos que tomar en cuenta durante nuestro trabajo en Kreuzberg las situaciones muy distintas. Los doce principios constituyan la directriz. Basándonos en ella tuvimos que desarrollar el amplio espectro de las realizaciones y medidas concretas.

Al contrario de las planificaciones tradicionales, de lejos la experiencia de los afectados es la base más importante de las decisiones.

Como elementos básicos de la renovación cautelosa se mantienen los siguientes principios:

## 1. Sociabilidad

Las medidas de la renovación tienen que estar basadas en las posibilidades, necesidades y experiencias de los afectados y definidas conjuntamente con ellos.

## 2. Conservación

Es decir, demoliciones las menos posibles y protección del uso mixto de las edificaciones.

## 3. Ahorro

Es decir, soluciones las menos claras para el aumento del valor deseado de las viviendas y edificios.

## 4. Protección del medio ambiente

Es decir, minimalización del desgaste de recursos, mejora del medio ambiente y aplicación de técnicas y materiales biológicos.

## 5. Planificación pública y procedimiento paso a paso

Es decir, ningún plan que defina con antelación un estado ideal final ficticio, sino medidas de planificación, que muestren las etapas del proceso de realización.

Los principios son evidentes y corresponden a un estado internacional de discusión entre estrategias de renovación urbana, logrado desde hace tiempo, aunque todavía no realizado del todo en la práctica. También en Kreuzberg la realización fue difícil. Después de largos e intensos debates se ha logrado finalmente crear las condiciones políticas y financieras para la aplicación práctica del procedimiento —como, por ejemplo, la posibilidad de subvencionar incluso meras reparaciones—. En general se puede decir que los enemigos del concepto, que siempre han argumentado que la participación de los

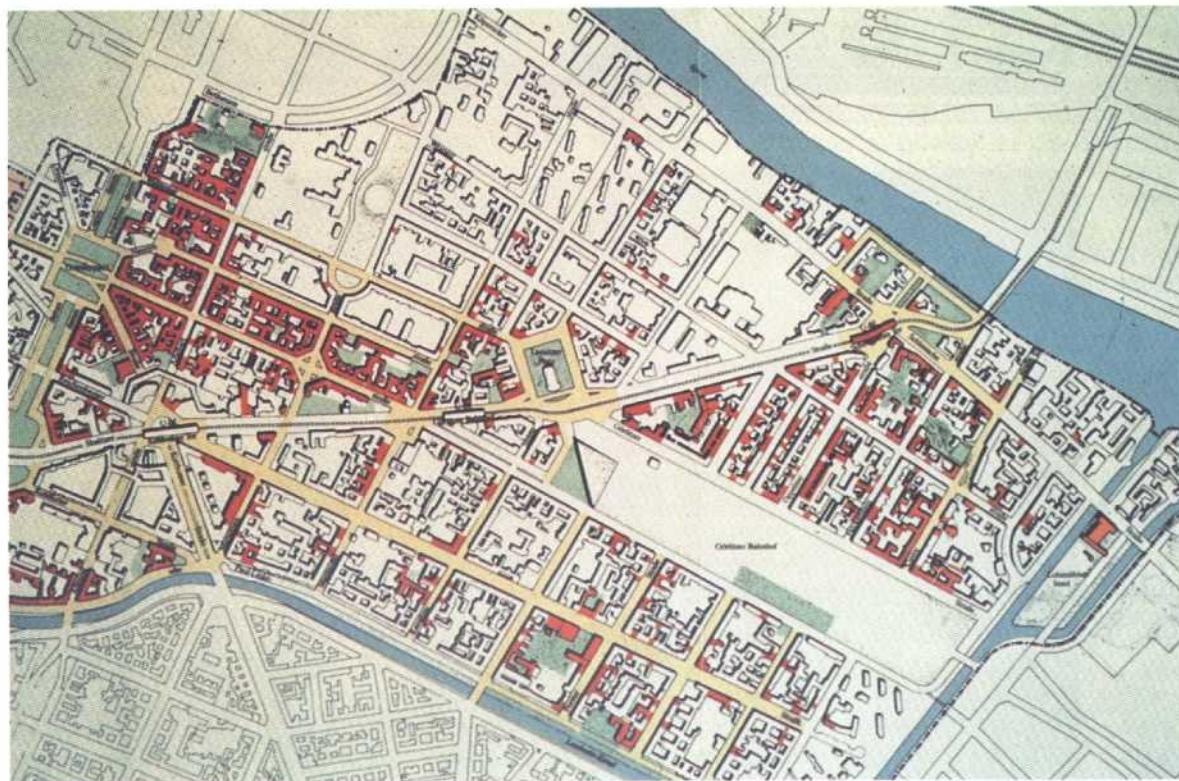


FIG. 11. Renovación y modernización de edificios de vivienda en Luisenstadt y zona estratégica soñ6 de Kreuzberg.

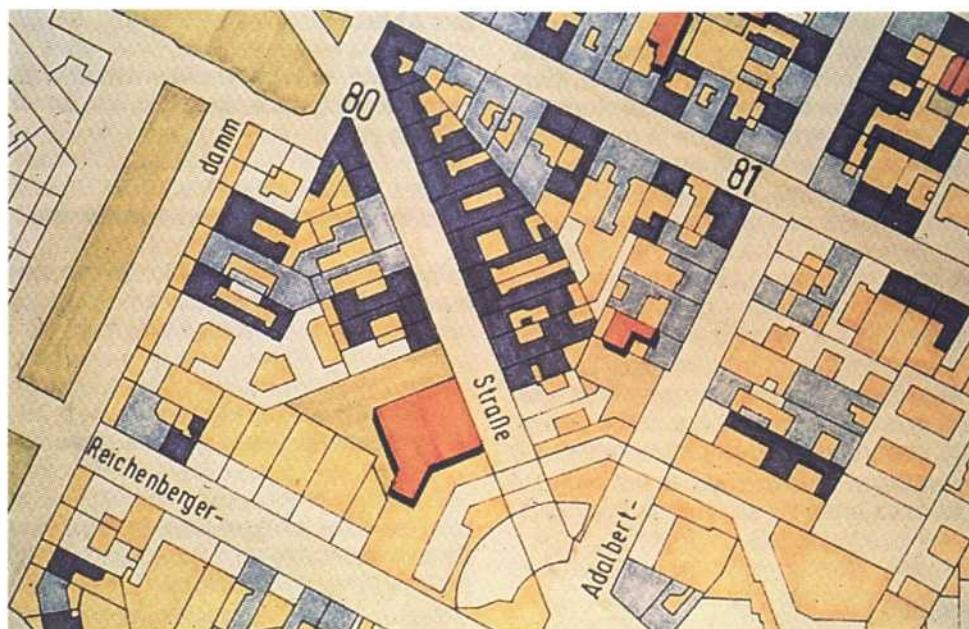


FIG. 12. Renovación de la l'IBA en Luisenstadt «Dresdener Straße».

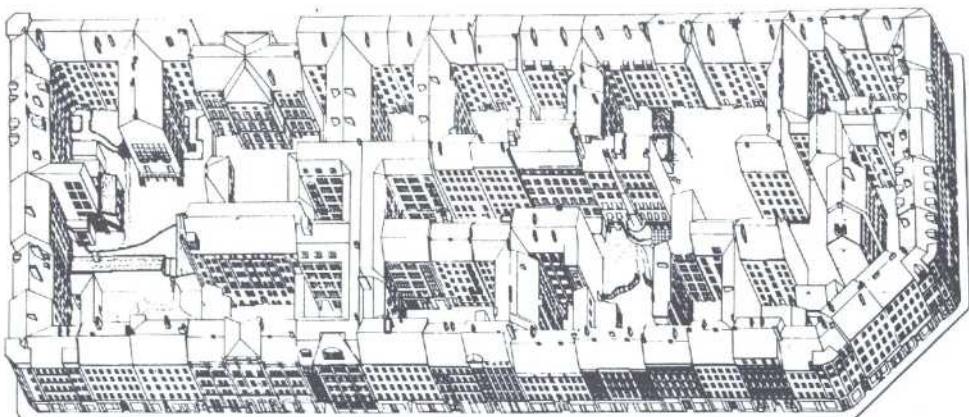


FIG. 13. Un bloque de l'IBA en Luisenstadt.

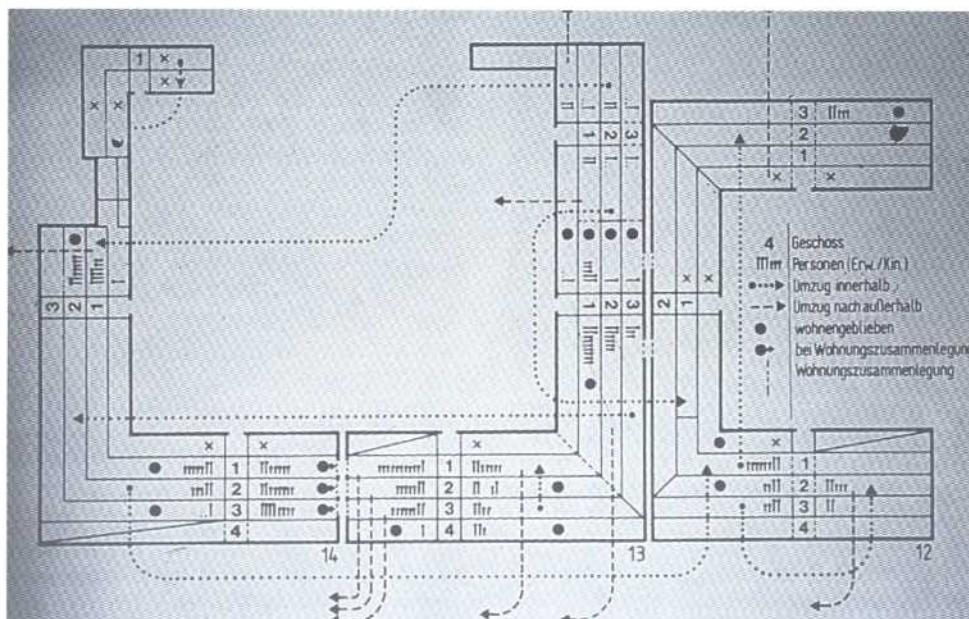


FIG. 14. Diagrama de procedimiento en un piso.



FIGS. 15a y 15b. Ejemplo de un edificio de vivienda antes y después de la renovación.

afectados sólo conduce a retrasos, problemas, aumento de gastos, etc., finalmente no han tenido la razón: las medidas de renovación fueron más baratas —los costes están por debajo de la nueva construcción comparativa—. Y el procedimiento es más rápido, aunque no más fácil, porque se elimina la posible resistencia de los habitantes antes de empezar con las obras, dejando participar y cooperar a la gente y generando en ellos la sensación, de que merece la pena quedarse en el barrio.

La renovación y modernización de los edificios de vivienda constituyó el punto esencial de las obras para crear, de nuevo, viviendas adecuadas e intervenir el proceso de ruina. Al principio, en 1979, se repararon los daños más importantes, se arreglaron los techos y prepararon los edificios para el invierno. Esta fue la primera petición de los vecinos. E incluso, los colegas tuvieron que echar una mano hasta que comenzó el proceso de renovación conjuntamente con los vecinos.

Después fue modificado el concepto de bloques vivienda de tal manera que las edificaciones existentes podían ser mantenidas. Se convenció a los propietarios de encargar estudios previos y planificaciones de los edificios. Con todos los inquilinos se estableció contacto para averiguar las exigencias, deseos y posibilidades financieras de los propietarios. Se formó una coordinadora de afectados, apoyados por el IBA, que pronto se convirtió en el centro de la resistencia contra el derrumbamiento de los edificios.

A partir de 1981 se realizaron las primeras reuniones de vecinos que informaron sobre las molestias previstas por las obras y las posibilidades técnicas y financieras de la renovación y modernización. Se demostró que casi todos los vecinos querían quedarse con sus viviendas, pero reclamaban uno o dos habitantes más, ducha, baño y retrete interior y, sobre todo, ventanas bien aisladas.

Los daños y desperfectos fueron averiguados en inspecciones, registrados en expedientes y documentados por croquis y fotografía. Basándose en esta documentación se desarrolló el plan para las reparaciones y las renovaciones estrictamente necesarias, ofreciendo a los veci-

nos y propietarios diferentes alternativas. De este modo la subida de los alquileres había de mantenerse a un nivel moderado dentro del plan de fomento local, a cuyo programa las viviendas estaban acogidas.

El próximo paso consistió en la coordinación de todas las informaciones obtenidas y la definición del procedimiento de las diferentes etapas de construcción. Y sólo después de haber realizado todos estos trabajos preparatorios y de haberlos fijado en un diagrama de procedimiento muy exacto y al mismo tiempo flexible, empezó la realización de las obras que duró cerca de un año y fue acompañada de varias reuniones de vecinos.

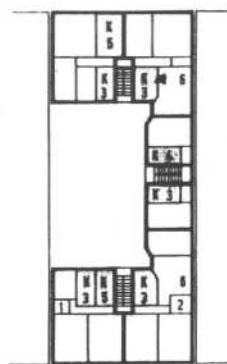
Al contrario de lo habitual en la construcción nueva, se procedió de fuera hacia dentro para proteger los edificios de los efectos del tiempo. En la parte exterior de los edificios se encontraron muchos daños importantes: techos permeables y como consecuencia paredes y techos interiores húmedos, chimeneas defectuosas o en ruina, falta de enfoscado en las fachadas y falta de chapas de cubierta, grietas en las paredes, maderas podridas y vigas de madera defectuosas, ventanas que juntaban mal serían en lo posible reparadas en vez de repuestas.

En el interior, las escaleras estaban en mal estado; la madera, afectada por hongos; los retretes, en el pasillo la mayoría, inutilizables; los suelos, húmedos y podridos. Los herrajes de latón de las puertas estaban arrancados y robados, igual que los ornamentos tallados, pasamanos, vidrieras y baldosas. También estaban los buzones de los edificios destruidos, las puertas de entrada derribadas y sin posibilidad de cerrarlas. Los sótanos estaban completamente sucios, los tubos de agua y desagüe permeables, y con frecuencia llenos de sabandijas y hongos.

Las viviendas vacías se renovaron primero, porque en ellas los daños eran peores y además se necesitaba el espacio para la mudanza temporal de los inquilinos de los demás edificios. Estas viviendas vacías estaban en mal estado: puertas derribadas, ventanas destruidas, suelos arrancados, las instalaciones de agua y luz robadas y las calefacciones robadas; humedades, basura y huellas de incendio. Sobre todo las vi-

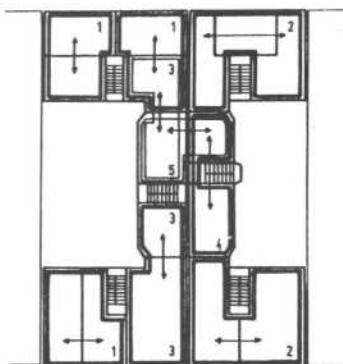
## Installing kitchen and bathroom

- 1 Bathroom at the end of the hallway
- 2 Bathroom at the end of the hallway and alterations to the adjacent room
- 3 Bathroom in former kitchen
- 4 Shower unit installed in kitchen
- 5 New kitchen fittings in existing kitchen/kitchenette
- 6 "Berliner Zimmer" turned into living-room-cum-kitchen



## Joining up flats

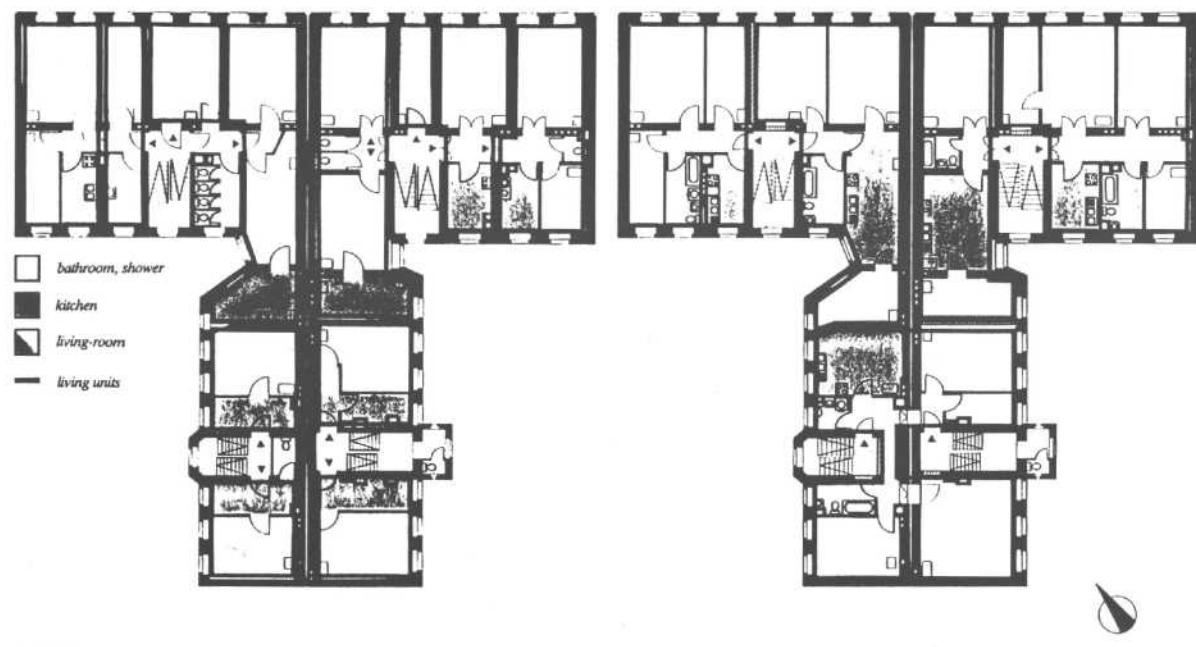
- 1 In one part of a floor in the front or rear wing
- 2 Over the whole floor in the front or rear wing
- 3 In two parts of the building - front and side wing or rear and side wing
- 4 Within the side wing
- 5 In two side wings which back onto each other
- 6 In two floors of one part of a building



rear wing

side wing

front wing



## A typical example:

In the two houses 61 and 62 Naunynstrasse, there were formerly 40 flats including the five communal kitchens. During the last few years, flats which had previously been separate were merged on the initiative of the tenants. In the course of the planning work for the renewal schemes this process was consciously taken up and the floor plans were systematically re-organized. The houses were connected. Tenants' wishes were respected and no-one was forced to move out.

Size of flat	Before renovation	After renovation
1 room flats	10	2
1 1/2 room flats	2	0
2 room flats	15	8
2 1/2 room flats	3	0
3 room flats	3	7
3 1/2 room flats	0	3
4 room flats	2	1
4 1/2 room flats	0	1
Communal kitchens	5	0
Number of flats	40	22

FIG. 16. Ejemplos de modernización de los edificios de vivienda.

gas de madera debajo de los baños necesitaban un arreglo urgente. En todas las casas tuvieron que poner de nuevo las instalaciones eléctricas, las instalaciones de agua/desagüe y las calefacciones. Se tuvieron que arreglar los daños del enlosado y construir baños y retretes adicionales.

El estándar se mantenía sencillo y se dejaba mucho para los inquilinos. Esta medida ahorró mucho dinero —también para los inquilinos que solían realizar arreglos—. Por ello pudieron mantenerse en la fase inicial los costes por debajo del 60 por 100 de lo que hubiera supuesto la construcción nueva.

Durante esta renovación cautelosa y ahorriativa surgieron muchos problemas: los obreros ya

no estaban acostumbrados a trabajar en edificios antiguos y los costes de las reparaciones aumentaron por la aplicación de técnicas inadecuadas. Los inquilinos, por su parte, no tenían mucha paciencia con los obreros cuando coincidían con ellos en los edificios. Los arquitectos tenían que enfrentarse con retos nuevos: tuvieron que desarrollar nuevos métodos de planificación, aprender a tratar a los inquilinos, estar permanentemente en las obras y preocuparse de todo. Con las instituciones oficiales, encargadas de la renovación, hubo permanentes discusiones al imponer nuevas metas en la renovación.

En esta primera fase de renovación de los edificios se pudo aprender mucho. A pesar de al-

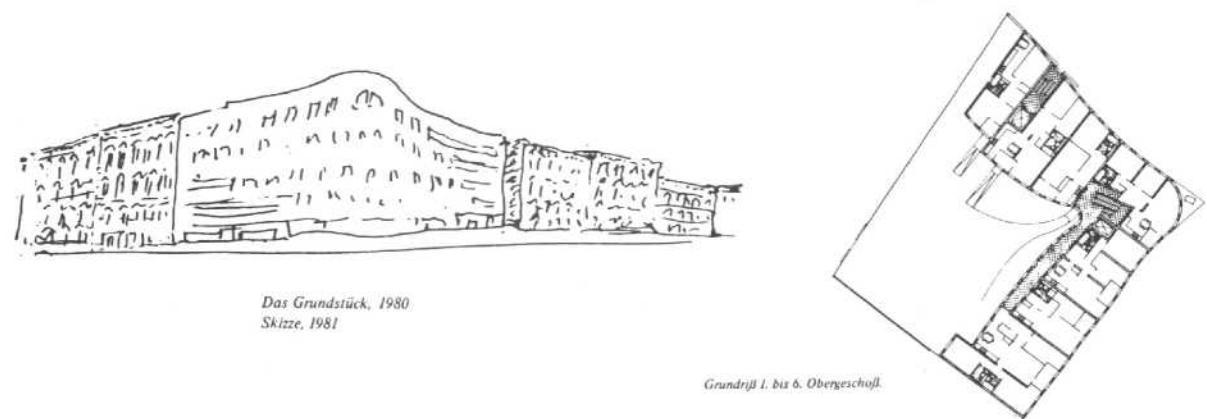


FIG. 17. Edificio nuevo de vivienda (arquitecto Alvaro Siza Vieira, Porto).

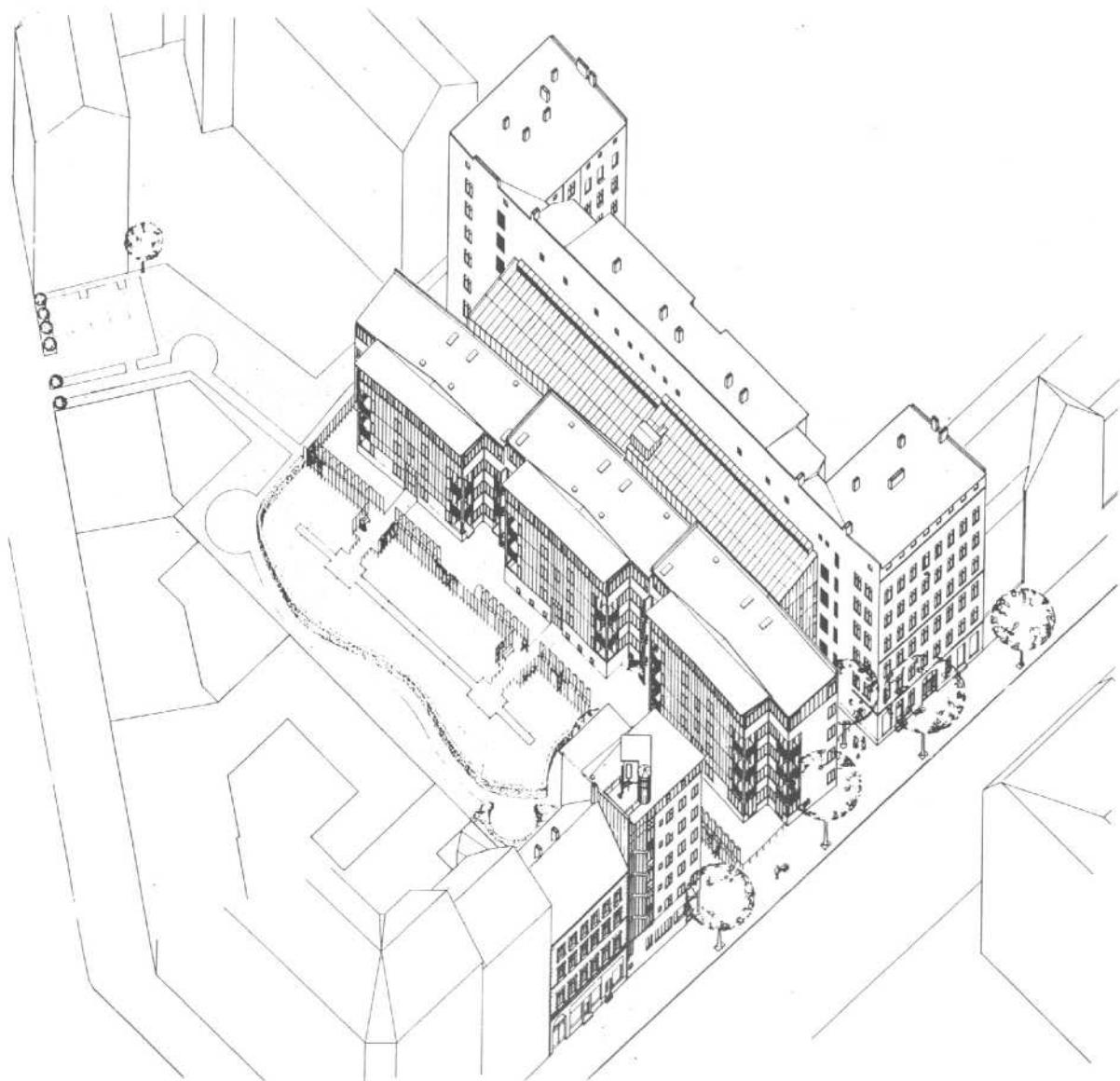


FIG. 18. Residencia para ancianos Köpenicker Straße (arquitecto Otto Steidle, Berlin/Munich).

gunas ventajas que la construcción en casas habitadas trajo, hoy se traslada a todos los inquilinos y demás usuarios (por ejemplo tiendas) a otras viviendas por el tiempo de duración de las obras de renovación. Se demostró que así el procedimiento era mucho más fácil.

Sobre todo debieron darse cuenta que las molestias, el polvo, el ruido y los peligros que suponen unas obras eran demasiadas exigencias para todos. Pero una fuerte carencia de vivienda en Berlín y la reducción de viviendas vacías en el barrio hizo que faltaran muchas viviendas para mudar temporalmente a los inquilinos de los edificios en obras. El retraso en el comienzo de las obras fue inevitable en muchos casos. Y otra vez se pensó en métodos de renovación y construcción más racionales para reducir la duración de las obras.

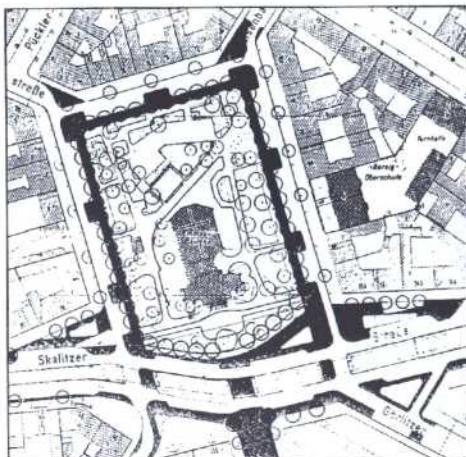
El balance después de nueve años de renovación cautelosa es de 5.000 viviendas renovadas en edificios antiguos, más 700 viviendas que fueron renovadas en proyectos de autoayuda por los mismos inquilinos. Además se construyeron



FIG. 20. Modificación de un patio Dresdener Straße.



FIG. 19. Guardería infantil pública Dresdener Straße (en una cochera antigua).



*More space for pedestrians, less space for motor traffic.*

Architects: Planwerk.  
Financing: the city of Berlin  
(2.5 million DM).  
Construction period: 1982-1985

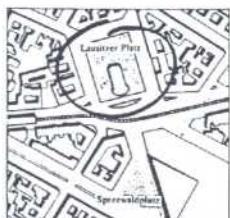


FIG. 21. Remodelación de la Luisen Platz (arquitecto Gruppe Planwerk).



FIG. 22. Modernización de un patio industrial.

360 viviendas nuevas. Los alquileres de las viviendas en edificios antiguos se pudieron mantener en un nivel socialmente adecuado mediante contratos para los próximos diez o quince años. Pero quedan todavía otras 6.000 viviendas que necesitan urgentemente renovación y modernización.

Pero no basta con la renovación de viviendas y edificios. La gente necesita guarderías, escuelas, instituciones sociales y culturales, tiendas y posibilidades de trabajo.

La construcción de edificios públicos, que tenían una demanda muy fuerte, fue casi imposible de resolver dentro del barrio por su edificación muy densa. Solamente la gran fantasía de los muchos arquitectos nacionales e internacio-

nales que participaron en el proyecto hizo posible, en colaboración con los residentes, muchas soluciones ejemplares. Para poder realizar muchas ideas, tuvieron que olvidarse de las normas. Así se pudieron construir 14 guarderías para niños, otras cuatro todavía están en construcción y seis más planificadas. Dos escuelas están en construcción de un total de 10 que serán ampliadas y modificadas. Las escuelas y guarderías están integradas en la estructura socioeconómica del barrio: pequeños edificios nuevos, cambio de uso de edificaciones ya existentes —también nueva construcción—. Se tuvieron que desarrollar nuevos conceptos pedagógicos para respetar la situación social y el medio multicultural de Kreuzberg.

Más de 300 patios interiores fueron modificados y ajardinados, creados espacios verdes nuevos, más de 30 calles y plazas reestructuradas, 160 tiendas, fábricas y talleres modernizados y se fomentaron 180 proyectos de autoayuda, de juventud y de formación profesional.

La renovación cautelosa también ha estabilizado el comercio del barrio: talleres y salas de producción antiguas y baratas se mantuvieron y modernizaron y pudieron ser alquiladas a largo plazo. Esta medida protegía a las empresas y los puestos de trabajo; la «mezcla de Kreuzberg» de viviendas y empresas pudo desarrollarse de nuevo. Parte de ellas eran antiguas empresas de mecánica, artesanía de lujo, imprentas y empresas del sector textil, pero también había empresas nuevas—desde la panadería alternativa hasta la empresa ultramoderna de alta tecnología,

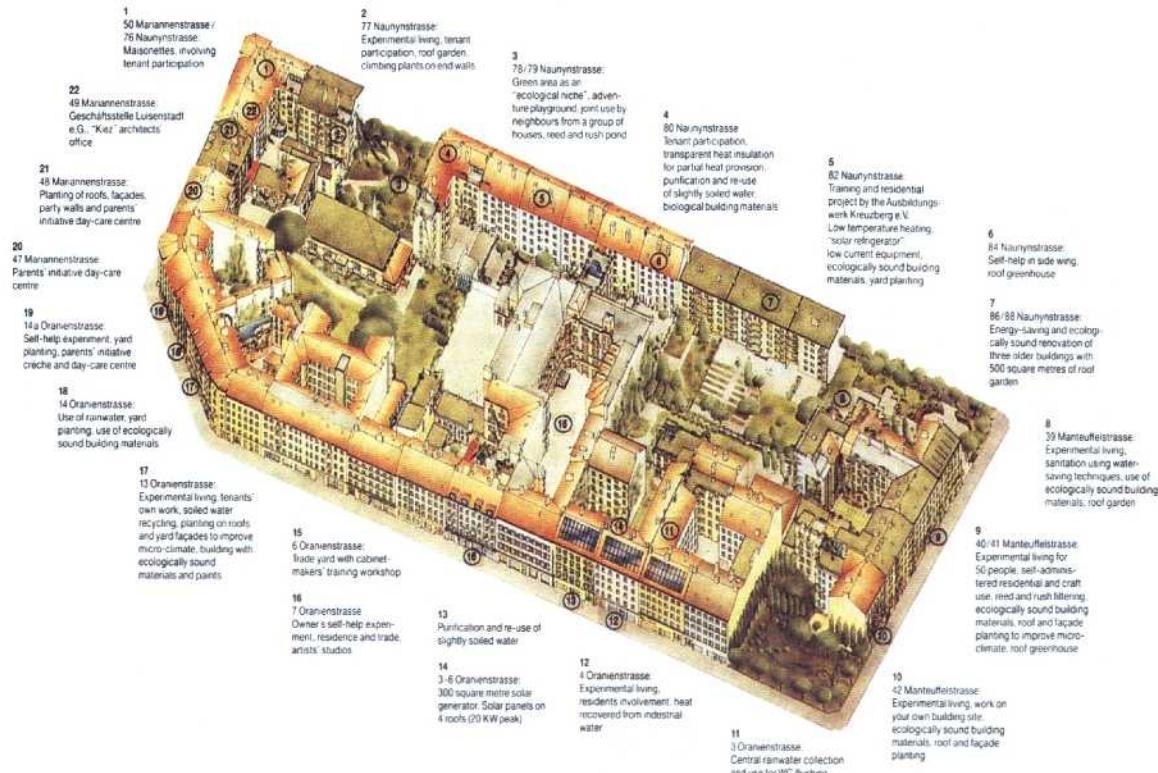


FIG. 23. Planificación y construcción ecológica.

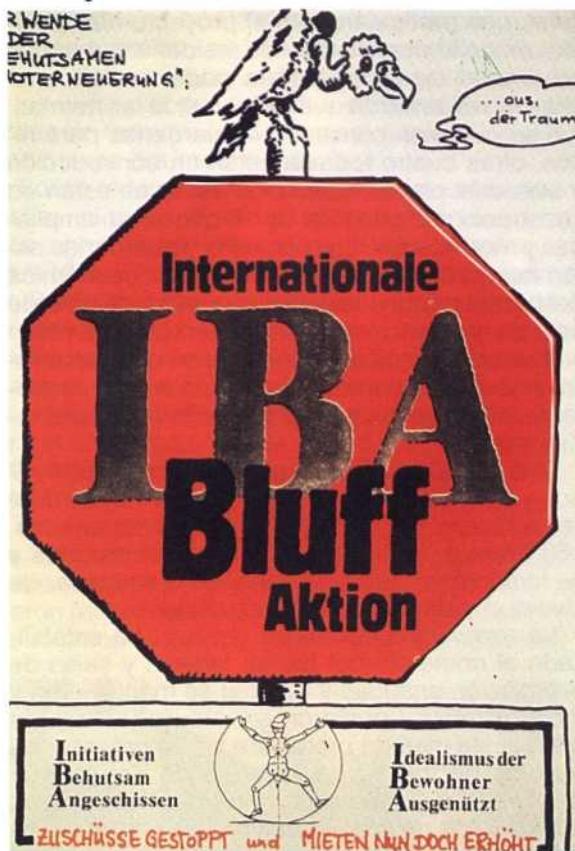


FIG. 24. IBA Bluff Aktion.

organizada en régimen cooperativo—. Todas se aprovechaban de las condiciones favorables de la «mezcla de Kreuzberg», un modelo de gran porvenir para la estructura urbana compleja. Parte de la superficie comercial se usó para oficinas —STERN mismo trabaja en un edificio industrial— para instituciones oficiales, viviendas especiales y para estudios de artistas. Por ello, Kreuzberg es famoso en casi todo el mundo, no siempre para el contento de sus habitantes y trabajadores.

La eliminación o reducción de daños graves al medio ambiente tiene cada vez más importancia. Aunque la renovación cautelosa en sí misma es ecológica por su protección de los recursos existentes, se tienen que tomar medidas nuevas. Solamente así se puede reducir la contaminación, el clima insano, el desgaste de energía y agua y las montañas de basura. Se intentó introducir conocimientos de la biología de la construcción y de la ecología humana en el uso de los materiales y en la aplicación de técnicas de construcción. En dos proyectos modelo fueron aplicados en la práctica y experimentalmente experiencias y conocimientos de la planificación y construcción ecológica en construcción nueva y antigua conceptos integrados y relativos al barrio. Con ello se quería demostrar y difundir en todas las grandes ciudades las medidas ecológicas necesarias.



FIG. 25. Una calle en Luisenstadt después de la renovación.

Se ha realizado lo que hace pocos años ninguno de los expertos hubiera creído posible: el barrio se estabilizó y se revitalizó. Gracias a los alquileres bajos los antiguos inquilinos podían permanecer en sus casas, otros nuevos se han mudado al barrio. La renovación cautelosa y con ella la concentración en las condiciones sociales, económicas y arquitectónicas, el aprovechamiento de los recursos existentes, la estrecha unión entre planificación técnica y social, todo ello ha resultado el camino más adecuado para la revitalización y el rescate de un barrio amenazado. De una situación sin salida se ha desarrollado, otra vez, la esperanza y confianza en el futuro del barrio.

Pero la calma es engañosa y las fachadas renovadas disimulan la miseria que todavía existe: los ingresos por persona solamente llegan a la mitad de la media de Berlín, la cuota de paro es el doble; entre los jóvenes alcanzó más del 50 por 100 en algunas zonas. Una parte muy importante del programa inicial de la renovación cautelosa no ha podido ser realizado hasta hoy: las muchas iniciativas de formación profesional y del fomento de trabajo son muy importantes, pero solamente están en el comienzo. Los programas generales de formación profesional y de trabajo fueron siempre reclamados, pero nunca financiados de una manera adecuada. Parecía que se podía prescindir de ellos, puesto que el barrio daba más una impresión cada vez más ordenada y tranquila. Reinaba la calma, los inquilinos parecían satisfechos, no había enfrentamientos en la calle, ni ocupaciones de edificios, ni manifestaciones a favor de otra política de renovación urbana diferente.

Al estallar los actos de violencia en el primero de mayo de 1987, hecho que se repitió en los años siguientes, se vio que se pueden mejorar las condiciones de vida por las medidas de renovación, pero no resolver los graves problemas sociales. El primero de mayo 1987 fue una explosión de desesperación y de violencia descontrolada, que entonces estuvo dirigida al propio barrio, a los propios vecinos —una fiesta destructiva de los perdedores en medio de las acti-

vidades festivas de la celebración del aniversario de setecientos cincuenta años de Berlín—. La respuesta desamparada del ayuntamiento: más policía y el bloqueo total del barrio peligroso de Kreuzberg por cuatro horas durante la visita del presidente Reagan. Se forzó de nuevo la ghettoización del barrio.

En su lugar se debería asegurar lo logrado y mejorarlo paso a paso durante los próximos años. Pero esto sigue siendo difícil: algunos edificios muestran ya otra vez huellas de abandono: fachadas y escaleras están embadurnadas, los daños de menor importancia no se arreglan.

Pero todavía más importante es que no se puede arruinar un barrio durante diez años sin responsabilizarse de las consecuencias. Aquí crecieron niños y jóvenes que igual que los adultos sólo vieron que los edificios antiguos eran demolidos. Romper ventanas o emborronar paredes y escaleras era una cosa totalmente común. Hoy en día nadie se puede asombrar, que esta gente no tendrá ningún sentimiento para esto, que una ciudad, una calle, un edificio o un jardín pue-

dan ser cosas bonitas que hay que cuidar y responsabilizarse de ellas.

¿Y dónde pueden expresarse las agresiones de los jóvenes que están sin trabajo y a quienes se les demuestra directa o indirectamente que sobran? Va a pasar mucho tiempo hasta que cambien estos comportamientos y no es seguro que lleguen a modificarse.

He intentado mostrarles la historia de la renovación cautelosa y sus motivos, sus principios y métodos. He mencionado algunos problemas sociales y puntos de discusión especiales, lo poco que era posible dentro de esta información global.

No quiero referirme a la nueva situación de Kreuzberg como consecuencia de los cambios de las condiciones generales de la situación política. Es evidente que van a surgir nuevos (o antiguos) problemas en un barrio que, de una situación marginal y aislada, de repente se encuentra de nuevo en su tradicional posición como barrio céntrico dentro de un Berlín reunificado y una región con carácter metropolitano.

#### REFERENCIAS

IBA: Internationale Bauausstellung Berlin 1987-Projektübersicht Stadtneubau und Stadterneuerung.  
Idee, Prozeß, Ergebnis—die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt, Berlin (West), 1984.  
Step by Step, Careful urban renewal in Kreuzberg.  
Berlin, Internationale Bauausstellung Berlin 1987 (Berlin, 1990).

Esta ponencia ha utilizado el informe «Internationale Bauausstellung Berlin und behutsame Stadterneuerung in Kreuzberg» de Michael Kraus, así como el informe oficial de la «Internationale Bauausstellung Berlin 1987». Por estos estudios anteriores, quiero dar las gracias a mis colegas del IBA/STERN.

# LA REHABILITACION DEL CASCO MEDIEVAL DE VITORIA-GASTEIZ, FACTOR DE COHESION SOCIAL

**Luis María Sánchez Iñigo**

La rehabilitación del casco medieval de Vitoria-Gasteiz es sin duda la operación de intervención urbana sobre cascos históricos que más atención despierta hoy entre los responsables del planeamiento en nuestro país. Tanto por sus objetivos prioritariamente sociales que rompen con la línea general de reconstrucción-restauración, como por los novedosos mecanismos administrativos que para su gestión se han creado.

El autor, implicado directamente en esta operación, describe la historia de este centro histórico, resume los graves problemas que han llevado a plantear su rehabilitación y expone pormenorizadamente los criterios de actuación e intervención administrativa que permitirán una ágil gestión en esta operación de planeamiento.

Vitoria-Gasteiz, ciudad de aproximadamente 210.000 habitantes, cuenta en su mismo centro geográfico, situado a horcajadas de una pequeña colina, con un casco medieval que por su morfología constituye un enclave urbano de gran belleza y concreción formales y una muestra casi única de la «ciudad camino» gótica.

Su fundación, por el rey navarro Sancho el Sabio, data de los albores del siglo XII, y tanto su emplazamiento como su trazado, similares a los de otros núcleos urbanos de la región, hablan claramente de su carácter eminentemente estratégico destinado a garantizar la frontera con Castilla.

Después de haber sido conquistada por el rey de Castilla Alfonso VIII, la ciudad se extendió por

## **The rehabilitation of Vitoria-Gasteiz as a factor of social cohesion**

Without a doubt, the rehabilitation of the medieval heart of Vitoria-Gasteiz is the planning operation in a historical centre that is being given most attention in Spanish planning circles. Both its primarily social objectives, that mark a break with the general line of re-building-restoring, and its novel administrative working methods for the carrying through of the project have earned it this notice.

The author, participating directly in the operation, outlines the development of the historic centre, points out the deep seated problems that called for its being rehabilitated and then details the criteria behind the actions and interventions undertaken thus demonstrating how it is that they have allowed for such a deft handling of this planning operation.

ambas laderas de la colina sobre la que se asienta, en dos ensanches, que tuvieron lugar en 1202 y en 1256, respectivamente, con criterios urbanos análogos a los que constituyan el núcleo fundacional.

Así se configuró el plano radioconcentrico elipsoidal de la ciudad primitiva de calles longitudinales estrechas perfectamente ceñidas a la topografía de la colina y que a causa de esta misma topografía pierden su paralelismo y convergen en sus extremos, estando a su vez atravesadas por otras callejas de inferior rango denominadas «cantones».

La ciudad así formalizada permaneció durante casi seis siglos sin experimentar variación ni ampliación alguna, hasta que a finales del siglo XVIII la ciudad amurallada se abre al campo y se produce el ensanche neoclásico.

La trama urbana gótica ha permanecido mila-



FIG. 1. Vista panorámica del casco en la que se aprecia su gran concentración formal.



FIG. 2. Vista aérea del casco medieval y su situación respecto del resto de la ciudad.

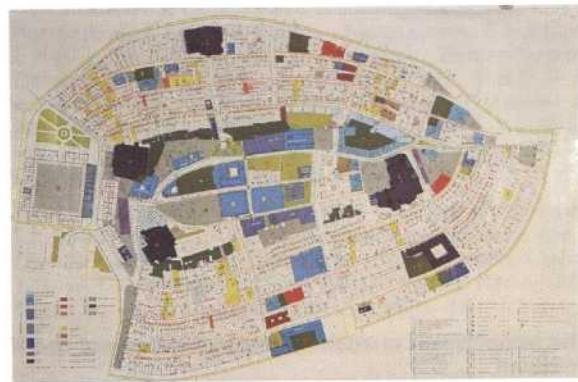


FIG. 3. Parcelario del casco.



FIG. 4. Estado de deterioro de la edificación.

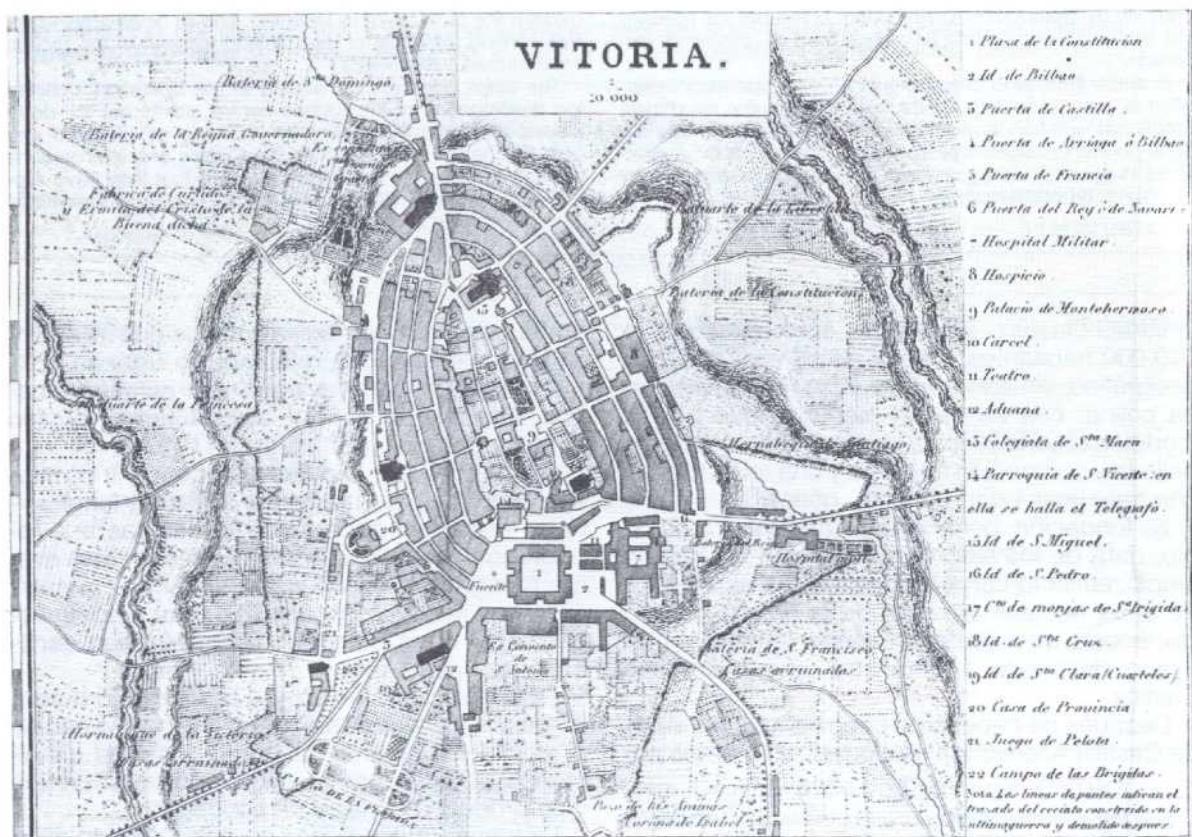




FIG. 5. Estado de deterioro de la edificación.

grosamente intacta hasta nuestros días. Igualmente su tipología parcelaria de parcelas estrechas y profundas ha sido incomprensiblemente respetada por los siglos, excepción hecha de algunas inclusiones renacentistas, que no constituyen alteraciones formales de importancia.

No puede decirse lo mismo de la tipología edificatoria de casas unifamiliares y gremiales con un huerto al fondo, que ha experimentado en el curso de los siglos un largo proceso de transformaciones acordes con técnicas y estilos de diversas épocas, perfectamente asumidas por el conjunto urbano y que se han incorporado de pleno derecho al paisaje urbano heredado.

Así pues, por su permanencia en el tiempo y su exclusividad urbana, no en vano durante seis siglos la ciudad estuvo reducida a su actual recinto medieval, esta zona urbana constituye un compendio de su historia y posee una fuerte carga simbólica y afectiva.

La aparición de barrios periféricos en la ciudad como consecuencia del desmesurado desarrollo industrial iniciado en la década de los años sesenta, originó en Vitoria-Gasteiz, como en tantas otras ciudades que han experimentado un proceso semejante, el éxodo de la población residente en el Centro Histórico hacia estos nuevos barrios. El vacío producido fue llenado por habitantes temporales procedentes de la inmigración que utilizaban el barrio como lugar de alojamiento provisional a la espera de establecerse en otras zonas de la ciudad aparentemente más confortables y más atrayentes. Este ciclo desocupación-ocupación, repetido una y otra vez, desencadenó un vertiginoso proceso de deterioro físico y social del que había sido durante más de ocho siglos el centro de actividad económica y social de la ciudad.

La crisis económica de fin de los años setenta alcanzó a normalizar la tasa de crecimiento de la ciudad, merced a la desaparición de flujo inmigratorio, pero la estabilización demográfica que llevó consigo no consiguió detener el proceso de deterioro y degradación del casco medieval dado que las circunstancias y las tensiones que las habían producido estaban ya sólidamente instaladas en la zona.



FIG. 6. Vista de uno de los angostos espacios interiores de manzana.

En 1982, año en que se produce la decisión política de afrontar su recuperación, la realidad del casco medieval venía determinada por situaciones físicas, socioeconómicas y culturales muy definidas:

Gran movilidad poblacional a la que ya se ha hecho referencia.

Acentuado envejecimiento de la población estable cuya edad media alcanza a los treinta y nueve años frente a los veintinueve que arroja la media del resto de la ciudad. Más del 18 por 100 de los habitantes del casco sobrepasa los sesenta y cinco años y la población infantil está por debajo del 25 por 100.

Bajo nivel de ocupación de las viviendas con dramáticas situaciones de abandono y soledad de sus habitantes. El 18 por 100 de las viviendas está ocupado por una sola persona y el 28 por 100 por dos, siendo en su inmensa mayoría personas de edad muy avanzada.

Graves conflictos humanos tales como el rechazo por una parte de la población de ciertas minorías que presentan importantes dificultades de adaptación.

Un clima de incomodidad y de inseguridad ciudadana debido al establecimiento en la zona del vicio y de la delincuencia.

Las condiciones de habitabilidad y de calidad de vida, muy por debajo de los estándares de otras zonas urbanas alcanzando con frecuencia niveles de todo punto de vista inaceptables, sien-

do entre otras muchas las causas de este hecho la misma estructura urbana compacta del barrio, el mal estado de conservación de los edificios, sus deficientes programas de distribución y dotación de servicios sanitarios, las condiciones de aireación e iluminación totalmente insuficiente y las carencias y deficiencias de las redes públicas de saneamiento y servicios públicos.

La ausencia de equipamientos colectivos tanto escolares como sociales, culturales, asistenciales, deportivos, etc., una débil actividad económica provocada por la casi total desaparición de usos productivos con ocasión del éxodo y de la movilidad poblacional ya citados, y la desaparición de toda expresión cultural son otros aspectos



FIG. 8. *Plaza de la Bullería dentro de la creación de espacios libres*



FIG. 7. *Parque infantil de Etxanobe*



FIG. 9. Edificio rehabilitado para centro social del barrio

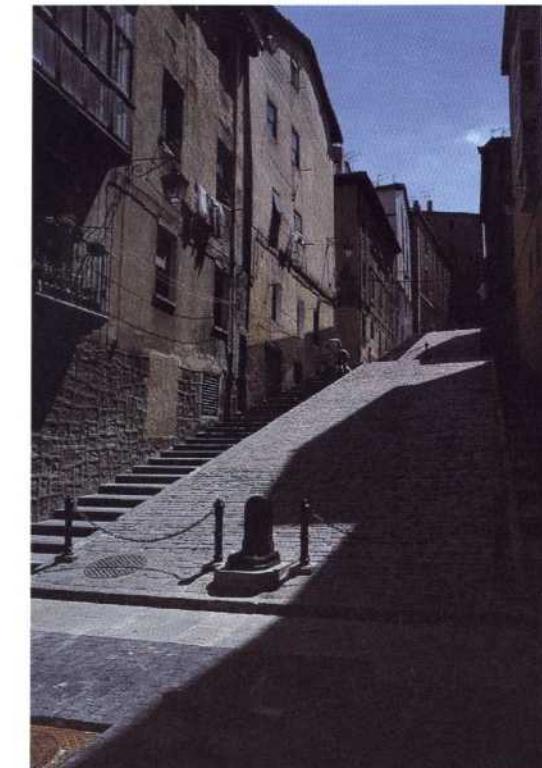


FIG. 10. *Trabajos de pavimentación*

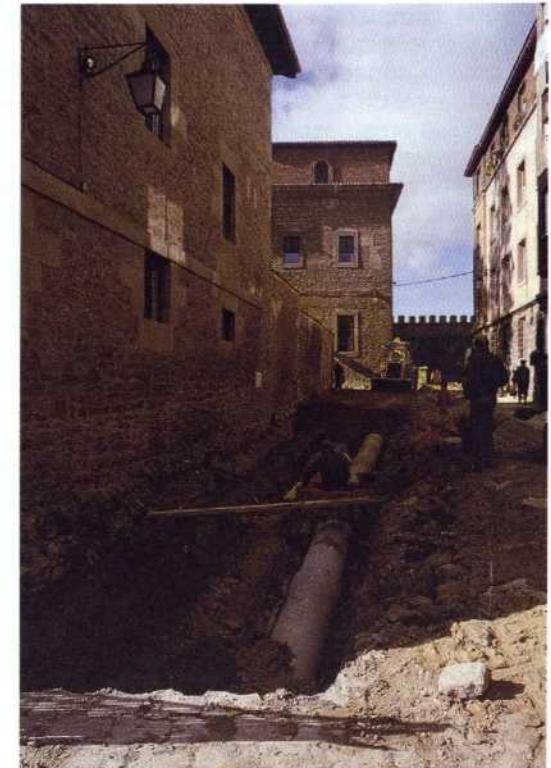
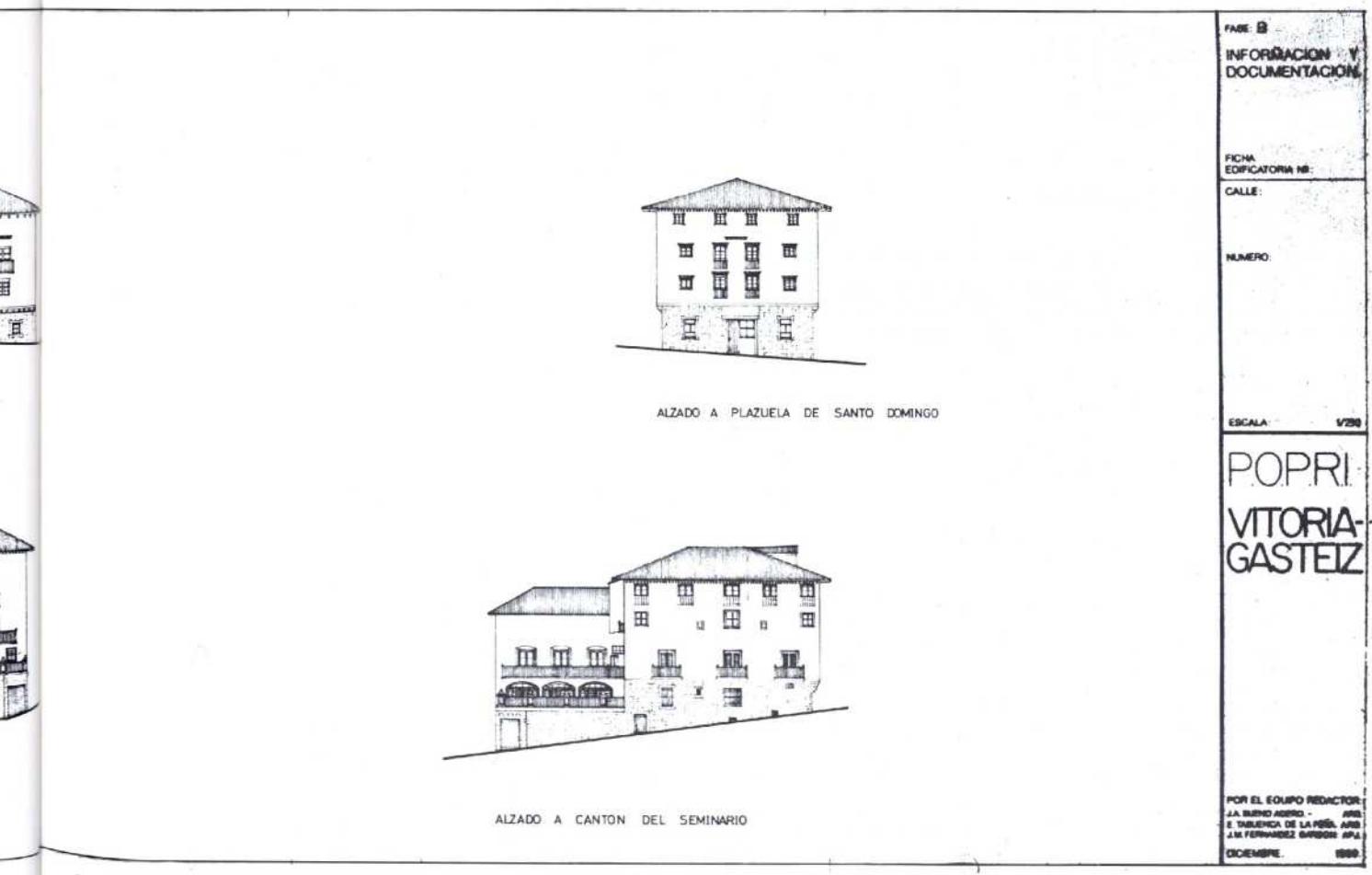


FIG. 11. *Trabajos de infraestructura*



tos que completaban la situación del casco en el momento a que nos hemos referido.

Y como consecuencia lógica de todo ello la pérdida total de su centralidad y de su funcionalidad tanto en su aspecto interno como en su relación orgánica con el resto de la ciudad.

Todo hacía temer en primer lugar por el abandono total del barrio y después por su destrucción, llevando consigo la pérdida de las raíces históricas y culturales de la ciudad y originando una tragedia urbana y social de dimensiones imprevisibles.

Ante esta alarmante situación el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz diseñó a principios de 1983 un Plan de Rehabilitación que calificó de «integrado», queriendo significar con ello que dicho Plan, trascendiendo de los aspectos puramente formales y arquitectónicos, debía procurar soluciones adecuadas y debidamente articuladas a las carencias y a los problemas humanos, sociales y culturales y económicos de los habitantes del barrio.

Como instrumento de gestión que le permitiera llevar a cabo su proyecto con agilidad y eficacia la Corporación Municipal constituyó en 1982 una Sociedad Anónima de capital íntegramente municipal, cuyo objeto social consiste exclusivamente en la rehabilitación integrada del casco medieval y cuyos órganos de dirección y administración, así como sus obligaciones y atribuciones, están reguladas por las disposiciones legales ordenadoras del Régimen Jurídico de las Sociedades Anónimas.

Esta Sociedad goza de total autonomía incluso presupuestaria respecto de la estructura organizativa municipal.

## CRITERIOS DE ACTUACION

Entre los criterios que inspiraban la filosofía del Plan y sus mecanismos de actuación hay que destacar el carácter *eminente social* que en el mismo se le atribuía al concepto de rehabilitación.

En el discurso urbanístico de aquel momento estaban instalados dos términos que por razón de su polisemia se utilizaban en ocasiones como equivalentes: restauración y rehabilitación. Este hecho resultaba muy peligroso, sobre todo en nuestro centro histórico en el que coexistían aspectos históricos, morfológicos y sociales de gran entidad y que por esa indefinición conceptual podían ser objeto de tratamientos erróneos.

Por ello fue preocupación primordial del Plan definir claramente, sin lugar a dudas, su interpretación del concepto de rehabilitación. A diferencia de la restauración que contemplaba el hecho edificatorio o urbano exclusivamente desde una perspectiva histórico-estética haciendo abstracción de su vocación funcional, la rehabilitación debería de salvar los valores formales del edificio y del espacio conectándolos con el fenómeno humano del que constituían escenario natural.

Por ello no parecía prudente ser demasiado estricto a la hora de introducir en el análisis urbanístico rigurosos predicados historicistas con carácter exclusivo porque podrían llevar peligrosamente, en una regresión de situaciones históricas, a olvidar la realidad física y humana que habíamos heredado.

Tampoco se estimó conveniente la consideración de presupuestos pura y exclusivamente fascistas. No cabe duda de que uno de los más importantes objetivos que se perseguía en el plan de rehabilitación era el mantenimiento de su morfología, de la trama urbana y de las tipologías existentes. Pero si la interpretación rígida de estas exigencias impedía la adecuación de la edificación o del conjunto urbano para ejercitarse la función o el uso que le correspondía, habría que pensar en permitirse algunas licencias que sin entrañar graves atentados contra las preexistencias permitieran su adecuación a la realidad.

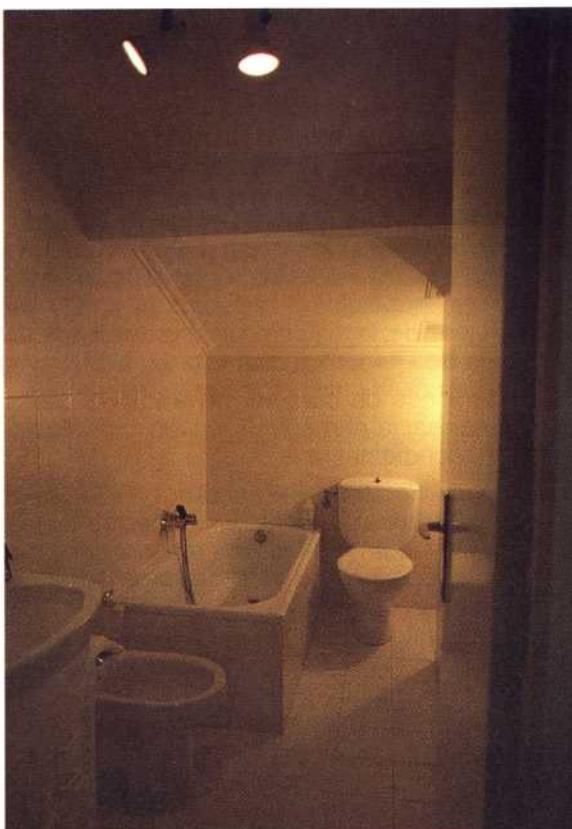
No parecía aceptable que por una voluntad desproporcionada de recuperar situaciones históricas hipotéticas o presumibles, que por preservar a ultranza las constantes morfológicas y tipológicas, supuestamente originales, o por aplicar criterios funcionalistas o higiénicos, deseables pero frecuentemente inviables, se crearan unas condiciones imposibles de asumir por el mismo centro histórico. La intención quedaría en pura intención y el proyecto pasaría, como tantos otros, a engrosar los archivos municipales.

Parecía más conveniente y más realista considerar la posibilidad de una ligera transgresión de la rigurosa interpretación histórica, si con ello se posibilitaba la adecuación habitativa de los edificios. Se consideró más eficaz y hasta más ortodoxo introducir ligeras alteraciones en la tipología edificatoria heredada, que mantener a ultranza esa tipología, si este mantenimiento implicaba condiciones higiénicas totalmente inaceptables.

Otro aspecto importante a destacar es el carácter *global* y no sectorial del Plan. El carácter social de la rehabilitación antes mencionado y la diversidad de circunstancias presentes en el barrio excluían una estrategia operativa basada en acciones puntuales, desconexas y dispersas en el tiempo, que atendiendo a situaciones singulares no garantizaban la solución integrada que el barrio precisaba.

Se optó más bien por una metodología y una mecánica de acciones pluridisciplinares y simultáneas, resultantes de los aportes y carencias existentes, suficientemente diversificadas y articuladas que procurase de forma conjunta y coincidente la solución adecuada a todos y cada uno de los problemas que configuraban la realidad física y social del barrio.

La *participación de los habitantes* en el proceso de recuperación del barrio, en evitación de la postura pasivo-receptiva que caracteriza la conducta de los ciudadanos ante las intervenciones públicas; la *racionalidad de la inversión* atendiendo a exigencias de eficacia y de justicia dis-

FIG. 12. *Interiores de viviendas rehabilitadas.*FIG. 13. *Interiores de viviendas rehabilitadas.*FIG. 14. *Ejemplo de comercio rehabilitado.*

tributiva; *el realismo y el posibilismo* de las opciones de forma que resultaran fácilmente asumibles por la realidad del casco constituyeron criterios encaminados a satisfacer la vocación del cumplimiento del Plan.

## OBJETIVOS

Los objetivos fijados en el Plan de Rehabilitación del Casco Medieval son de carácter físico y socioeconómico.

Entre los primeros cabe mencionar:

- Mantenimiento de la morfología urbana y de las tipologías existentes tanto parcelaria como edificatoria, y ello en atención a los indiscutibles valores históricos, arquitectónicos y ambientales que caracterizan este sector urbano.

- Creación del soporte físico necesario para la recuperación de la zona.

- Rehabilitación del parque de viviendas.

- La salvaguarda del patrimonio histórico-artístico y mejora de la calidad urbana y del impacto visual.

En el ámbito socioeconómico se fijaron los siguientes objetivos:

- Fijación de la población actual.
- Conservación de la composición social existente y regeneración del tejido social.
- Mejora de los niveles de habitabilidad.

FIG. 15. *Reunión de la comisión consultiva permanente.*

- Desarrollo equilibrado y controlado de los usos.
- Reactivación económica del casco.
- Dotación de equipamientos comunitarios.
- Desarrollo cultural y
- Restitución del equilibrio urbano entre el barrio y el resto de la ciudad.

## ACCIONES

El conjunto de acciones emprendidas de forma global y debidamente interrelacionadas para alcanzar los objetivos expuestos, se producen en el:

- Medio físico.
- Medio social.
- Medio cultural.
- Medio económico.

y pueden ser de carácter público, si se producen por iniciativa de la Administración Municipal y son financiadas a su cargo, o privadas, cuando se realizan por iniciativa de los particulares, aun cuando exista una importante contribución municipal tanto económica como de cualquier otra índole.

### Acciones en el medio físico

Son todas aquellas encaminadas a constituir el soporte físico preciso, a que antes se ha hecho referencia, para que puedan desarrollarse con dignidad todas las facetas de la vida de los habitantes del casco medieval.

Las acciones en el medio físico de carácter público están constituidas fundamentalmente por:

- Renovación total de las redes de saneamiento, distribución de agua, electricidad, gas y teléfono, así como el mobiliario urbano y alumbrado público.

- Creación de un sistema de espacios libres de uso público, parques infantiles, etc., destinados a saldar el déficit existente en el casco, habida cuenta de la compacidad de su estructura urbana.

- Ordenación del tráfico y creación de zonas peatonales.

- Adquisición y adecuación de un sistema de edificios singulares destinados a albergar

equipamientos docentes, asistenciales, sociales, culturales, sanitarios, etc.

- Rehabilitación pública de viviendas destinadas a alojamiento provisional de personas afectadas por los programas de rehabilitación, a cesiones gratuitas, a usufructos vitalicios o para su adjudicación en propiedad en condiciones muy cómodas a personas de recursos económicos muy limitados.

- Salvaguarda del Patrimonio Histórico-Artístico.

- Mejora de la calidad urbana mediante la supresión de elementos distorsionadores.

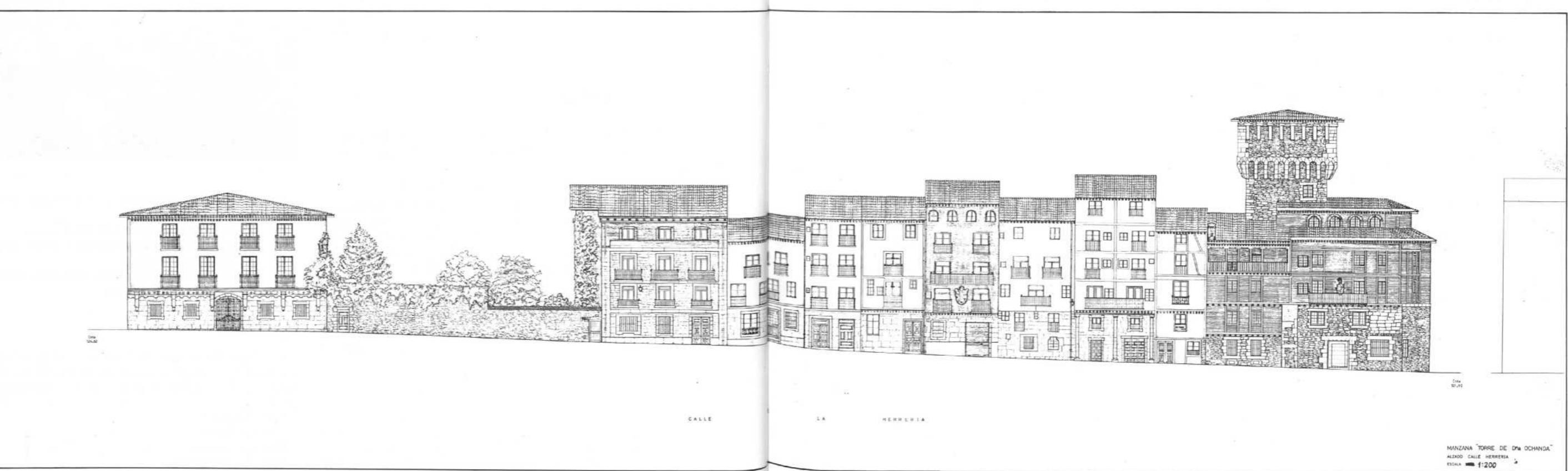
Las acciones de carácter privado orientadas igualmente hacia el medio físico las constituyen las correspondientes a la:

- Rehabilitación de viviendas por iniciativa de sus moradores mediante la concesión de importantes ayudas y estímulos de toda índole, pero sobre todo económicos, procedentes de la Administración Pública.

- Estas ayudas económicas se determinan en función de los ingresos familiares, de la composición familiar y de la relación existente entre los ingresos y el importe de los trabajos precisos.

### Acciones en el medio social

Todas las acciones llevadas a cabo en el medio social revisten carácter público y se encuadran en tres grupos de programas:



a) *Programas de prevención* dirigidos fundamentalmente a la infancia por medio de equipos interdisciplinares con el fin de detectar sus problemas y corregir sus carencias en contacto directo y permanente con las familias, los educadores y los Servicios Sociales de base, aplicando en cada caso los recursos precisos.

b) *Programas de recuperación o de integración social* orientados a los colectivos marginados y que tienen un carácter específico según sean los destinatarios: predelincuentes, toxicomanos, grupos étnicos, jóvenes no escolarizados, etcétera.

Entre ellos se pueden citar a título de ejemplo:

- Programas de educación compensatoria.
- Escuelas taller.
- Talleres ocupacionales.
- Programa de educación especial.
- Centros de rehabilitación.
- Programas de reinserción.
- Etcétera.

c) *Programas para la tercera edad* consistentes en:

- Creación de residencias-hogar para personas de edad avanzada.
- Atención a domicilio, tanto doméstica como sanitaria.
- Unidades de atención de día.
- Clubes para jubilados.
- Etcétera.

Dentro de este apartado de acciones públicas

de índole social hay que mencionar el conjunto de aquellas destinadas a generar cauces y flujos de relación con el resto de la ciudad entre las que cabe señalar la creación, dentro del ámbito territorial del casco, de equipamientos y servicios del sistema general de ciudad tales como centros culturales universitarios, administrativos, etcétera.

### Acciones en el medio económico

La casi total desaparición de la actividad comercial y artesanal en el barrio reclamaba una fuerte y resuelta intervención institucional destinada a corregir la insuficiencia funcional y de relación que este hecho había originado.

Como acciones en este terreno cabe citar las siguientes:

- Creación de un Plan de Ayudas Económicas para la implantación y desarrollo de actividades productivas, articuladas en función de parámetros profesionales, económicos y de ubicación.

- Asistencia técnica, jurídica y de gestión tanto a los comerciantes existentes en el casco, como a aquellos que proyectan instalarse en él.

- Programas de inducción y apoyo para la creación de nuevas empresas preferentemente constituidas por jóvenes y dentro de éstos los provenientes de las Casas de Oficios Municipales.

— Conjunto de acciones de acompañamiento orientadas a la revitalización del barrio, tales como ferias, muestras, exposiciones, semanas monográficas, quincenas comerciales, campañas de promoción, etcétera.

### Acciones en el medio cultural

Finalmente el conjunto de intervenciones municipales encaminadas a la rehabilitación integrada del casco medieval se completa con las acciones en el medio cultural, ámbito éste de suma importancia en la recuperación del mismo y en el que se había alcanzado bajísimos y preocupantes niveles.

Las acciones orientadas a conseguir la recuperación y la elevación del nivel cultural de los habitantes del barrio se agrupan en dos bloques:

a) *Programas de formación* como pueden ser:

- Programas de educación para adultos.
- Aulas de cultura.
- Talleres de pintura, modelado, música, cine, etcétera.

b) *Manifestaciones culturales* como:

- Ciclos de conferencias.
- Conciertos musicales.
- Representaciones teatrales.
- Exposiciones comentadas.
- Etcétera.

A fin de alcanzar el mayor grado de participación ciudadana en el análisis, en el diagnóstico y en las decisiones relativas a los problemas del

barrio, se ha constituido una Comisión permanente, compuesta por las Asociaciones de Vecinos, las organizaciones y movimientos cívicos de carácter social y cultural existentes en la zona y los representantes de diversos servicios municipales (Protección Ciudadana, Bienestar Social, Medio Ambiente, etc.).

Finalmente parece oportuno resaltar un aspecto muy importante de la rentabilidad social de la Rehabilitación Urbana concebida en los términos expuestos: la incidencia positiva de esta práctica urbanística en la disminución de las tasas de paro que afectan de manera preocupante a estos sectores urbanos marginados.

Esta incidencia se produce, al menos en el caso de Vitoria-Gasteiz, por tres vías diferentes.

1.<sup>a</sup> A través de los programas de reinserción que restituyen a los individuos marginados la capacidad de considerar el trabajo, que antes despreciaban, como un valor social positivo.

2.<sup>a</sup> A través de los programas de formación orientados a jóvenes carentes de toda formación profesional.

3.<sup>a</sup> A través de la creación de empleo propiamente dicha, de forma directa, como consecuencia de la implantación de nuevas actividades productivas (comercio, artesanía, hostelería, etcétera) o de forma indirecta por medio de los trabajos de rehabilitación que por sus especiales características precisa de más mano de obra que la nueva construcción (hasta un 35 por 100), siendo además mano de obra especializada lo que lleva consigo la orientación de los nuevos trabajadores hacia estas especialidades propias de la rehabilitación.

# EL URBANISMO PRECOLOMBINO

**José Alcina Franch**

Partiendo de la heterogeneidad cultural de la América precolombina, el autor aborda el debate sobre el concepto de «lo urbano» en base a la clasificación de las distintas sociedades del continente antes de la llegada de los españoles, trazando un detallado esquema en el que se relaciona cada una de estas culturas con su grado de desarrollo urbano: aldeas, pueblos, villas o ciudades.

La polémica sobre la diferencia entre centro ceremonial y unidad urbana o sobre el distinto significado de la ciudad preindustrial frente a la industrial, son analizados en este texto en el que se repasan las definiciones y conceptos ligados al hecho urbano para aplicarlo a las concentraciones de población que en Mesoamérica alcanzaron los 300.000 ó 400.000 habitantes antes de que los europeos las conociesen.

## Planning before Columbus came

Taking as his starting point the vast variety of Pre-Columbian cultures, the author goes on to consider the idea of settlements in terms of that multi-form society that was the continent's before the arrival of the Spanish, drawing up for us as he does so a detailing schema that interrelates each of the cultures then to be found in terms of its settlement type: hamlets, townships, estates or cities.

Arguements as to what is a centre of ceremonies, what a city as such or the sense we could give to a pre-industrial city as against another thus developed are examined in this paper which, in so doing, re-appraises the terms and concepts proper to the settlement phenomenon so that these might be better applied when describing population groupings that in Mesoamerica at times could total some 300,000 to 400,000 inhabitants before the coming of the Europeans.

Es importante que, antes de abordar el tema central de esta conferencia, el *urbanismo* en la América precolombina, hagamos una presentación, aunque sea muy sucinta, de la heterogeneidad cultural que apreciamos en el Nuevo Mundo, antes de la llegada de los europeos.

En el mapa que mostramos (fig. 1) vemos al continente americano, tal como lo podrían haber contemplado los primeros europeos que llegaron a América, si hubiesen tenido los conocimientos que tenemos nosotros ahora, cuando ya se produjo el contacto y todo se ha transformado en documentación arqueológica e histórica. En el mapa se ha marcado en negro todas las áreas que podríamos considerar en este momento como el de las altas civilizaciones prehispánico-

cas. Pero más allá de esa zona, ¿cuál era la situación del resto del continente? En la región *Intermedia*, es decir, en Centroamérica, las Antillas y el Norte y Noroeste de Suramérica, así como en el Noroeste y Sureste de Norteamérica, hay una serie de grupos étnicos que, sin haber alcanzado el nivel de desarrollo sociocultural de los Estados y las altas civilizaciones, ya tenían jefes políticos y un principio de clasificación social: son esas sociedades a las que llamamos ordinariamente *Jefaturas*, *Señoríos* o *Cacicazgos*. Todo el resto del continente, tanto en América del Norte, como en Suramérica, las sociedades indígenas se hallaban en el nivel de lo que podemos llamar «sociedades igualitarias» y que particularizando algo más podríamos definir como *Bandas* o *Tribus*.

Los primeros españoles que llegaron a América, quizás considerasen a todos los indios como



FIG. 1. América en 1492: blanco: área de bandas de cazadores-recolectores; rayas verticales: área de las tribus; rayado oblicuo: área de las jefaturas; negro: área de los estados y altas civilizaciones.

verdaderos «salvajes»; sin embargo, una persona tan sensible e inquieto, como bien preparado intelectualmente, cual era Fray Bartolomé de Las Casas se dio cuenta de las grandes diferencias entre unos pueblos y otros y nos lo dejó dicho con claridad y sencillez:

«... en las escrituras profanas y sagradas, se hallan tres maneras o linajes de bárbaros. La primera es, tomando el vocablo largamente, por cualquier gente que tiene alguna extrañeza en sus opiniones o costumbres, pero no les falta policía ni prudencia para regirse. La segunda especie es porque no tienen las lenguas aptas para que se puedan explicar por caracteres y letras como en algún tiempo lo eran los ingleses (...) La tercera especie de bárbaros son los que por sus perversas costumbres, rudeza de ingenio y brutal inclinación son como fieras silvestres que viven por los campos sin ciudades ni casas, sin policía ni leyes, sin ritos ni tratos» (Casas, 1965, pp. 281-82).

La clasificación de las sociedades americanas, tal como lo hace Fray Bartolomé de Las Casas, viene a equivaler a la que en el siglo xix hace Lewis H. Morgan de: Salvajismo-Barbarie-Civilización (Morgan, 1946), por lo que la aportación de Las Casas puede considerarse un hito importante en la evolución del pensamiento evolucio-

nista que culminará con Morgan, Marx y otros en el siglo XIX.

Es evidente que en la actualidad no podemos sostener ese *evolucionismo*, a la manera en que se hacia en el siglo pasado, como un proceso de cambio sociocultural hacia el *progreso*, sino más bien como un proceso de adaptación a medios naturales diferentes. Los grupos humanos de la América precolombina, que habían ingresado en el Nuevo Mundo, a través del estrecho de Bering, se adaptan a los diferentes ambientes del continente, constituyendo cuatro formaciones socioculturales que representan, en realidad, cuatro formas diferentes de organizarse social, política y culturalmente.

A partir del cuadro que adjuntamos, vamos a examinar los diferentes factores que vienen a definir la evolución del *Urbanismo*. Tomaremos para ello, como guía de nuestra exposición, la clasificación de Elman R. Service (1962) acerca de la evolución de las formas políticas —Bandas, Tribus, Jefaturas y Estados— lo que nos permitirá tener una visión «horizontal» de los problemas. El nivel de las *Bandas* dentro de las sociedades a las que hemos calificado de «igualitarias», puede presentar grupos de población sumamente pequeños, de hasta 100 personas, que podrían ser calificadas de *microbandas*, o bien, de entre 100 y 500 habitantes, a las que llamaríamos *macrobandas*. Las primeras representarían una densidad de población de hasta 0,6 habitantes por kilómetro cuadrado, mientras las segundas estarían en torno a un habitante por kilómetro cuadrado. Tanto unas como otras se asentaría en *campamentos*, su sistema económico sería fundamentalmente el de *reciprocidad* y su producción de alimentos sería el combinado de recolección-caza-pesca, con énfasis en alguno de esos procedimientos en función del medio o de la temporada.

Lo que ha sido definido como organizaciones políticas *tribales*, con un «jefe» ocasional y sin desigualdades sociales, puede representar concentraciones de población de hasta 3.000 habitantes, lo que en términos de densidad puede representar de dos a tres habitantes por kilómetro cuadrado. La forma de asentamiento viene definida por el concepto de *aldea*, mientras el sistema económico sigue siendo el de reciprocidad y la producción es *hortícola*, aunque no deja de practicarse la caza-pesca-recolección.

El nivel de las *jefaturas*, *señoríos* o *cazicazgos* que equivale a la sociedad de *rangos* y representa el nacimiento de las desigualdades sociales y económicas, llega a alcanzar niveles de concentración de población entre 500 y 20.000 habitantes, lo que equivale a densidades de población de 4 a 50 habitantes por kilómetro cuadrado. Para este nivel de desarrollo sociocultural las unidades de asentamiento podrían ser *pueblos* o *villas*, según la cantidad de población concentrada. El sistema económico predominante en esta fase sería el de *redistribución*, pudiendo considerarse como sistema de producción fundamental el de la *hidroagricultura*, sin que los

CUADRO 1

Organización social (1)	Organización política (2)	Población	Densidad de población (3)	Patrones de asentamiento	Sistema económico (4)	Producción	Creencias
SOCIEDAD DE CLASES	ESTADOS	5.000 a 1.000.000 hab.	+ de 100 hab. (urbanismo) 50-100 hab.	URBES INTERCAMBIO CENTROS CEREMONIALES	monetarios	AGRICULTURA HIDRAULICA	SISTEMA ECLESIASTICO RELIGION
SOCIEDAD DE RANGOS Linajes	JEFATURAS Señoríos o Cacicazgos	500 a 20.000 hab.	4 a 50 hab.	VILLAS PUEBLOS	REDISTRIBUCION	HIDRO-AGRICULTURA	MAGIA: Shamanismo
FAMILIAS EXTENDIDAS	TRIBUS	100 a 3.000 hab.	2 a 3 hab.	ALDEAS	RECIPROCIDAD	HORTICULTURA	
FAMILIAS NUCLEARES	BANDAS	MACROBANDAS 100-500 hab. BANDAS hasta 100 hab.	1 hab. hasta 0,6 hab.	CAMPAMENTOS		CAZA-PESCA RECOLECCION	ANIMISMO

(1) Basado en Fried, 1967.

(2) Service, 1962.

(3) Basado en Sanders-Price, 1968.

(4) Polanyi, 1976.

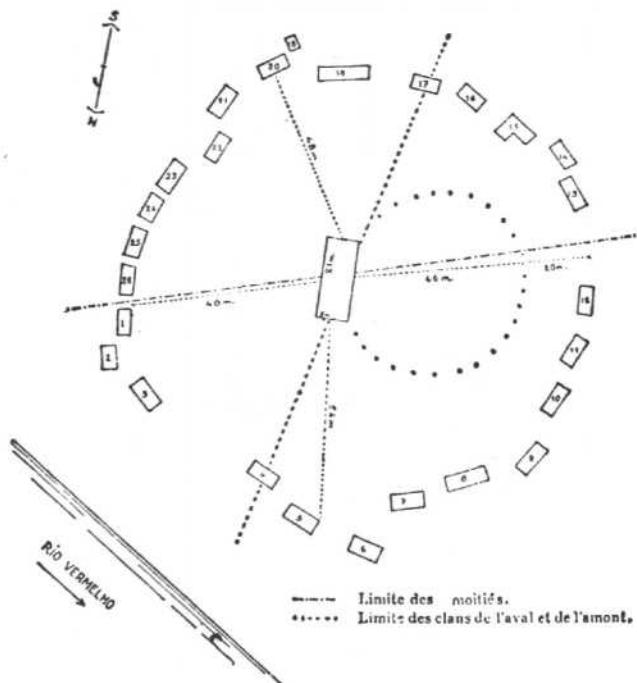


FIG. 2. Plano de la aldea Kejara de los indios Bororó (Brasil), típica de las organizaciones tribales.

sistemas anteriores dejan de contribuir a la producción total.

Por último, el nivel de desarrollo político al que conocemos con el nombre de *Estado*, representa el nacimiento de una sociedad de clases, con concentraciones de población que oscilan de los 5.000 al millón de habitantes, con densidades de población que en el nivel más bajo puede ser de 50 a 100 habitantes por kilómetro cuadrado y a partir de 100 habitantes por kilómetro cuadrado, cuando se alcanza el nivel típico del *Urbanismo*.

En este nivel, el patrón de asentamiento típico es el de las ciudades y las urbes antiguas; el sistema económico típico es el de *intercambio*, con la aparición de los mercados ya sean de trueque o monetarios, al tiempo que la producción aumenta considerablemente al utilizarse el sistema característico de la agricultura hidráulica, típico del Modo Asiático de Producción, según la terminología marxista.

De acuerdo con lo que acabamos de decir, el *urbanismo* constituye el último nivel de desarrollo en el proceso de los patrones de asentamiento humano, cuya secuencia sería: campamento-aldea-pueblo-villa-centro ceremonial y/o ciudad-urbe.

Los estudios llevados a cabo en fechas recientes por los etólogos y especialistas en primatología, nos permiten poder entrever hoy, con alguna mayor precisión, cómo sería el patrón de asentamiento en esa sociedad «prística», de los recolectores-cazadores-pescadores. Su característica más destacada es la de corresponder a una sociedad nómada o trashumante, como la de gorilas o chimpancés, los cuales crean sus *nidos* en lugares adecuados, pero a los que raramente regresan, mientras que los humanos «reutilizan sus puntos fijos, transformándolos en *hogares-base*, por tratarse primordialmente de lugares de distribución, preparación y hasta conservación de alimentos y, además, centros de reunión intra e intergrupal» (Sabater, 1985, p. 79).

Aunque este tipo de campamentos es utilizado por todos los grupos de cazadores-recolectores del mundo, incluidos los americanos, los casos mejor estudiados corresponden a los *bosquimanos Kung* del Kalahari, que viven en grupos familiares de cuatro a seis individuos y que recorren el área de caza-recolección, en la que

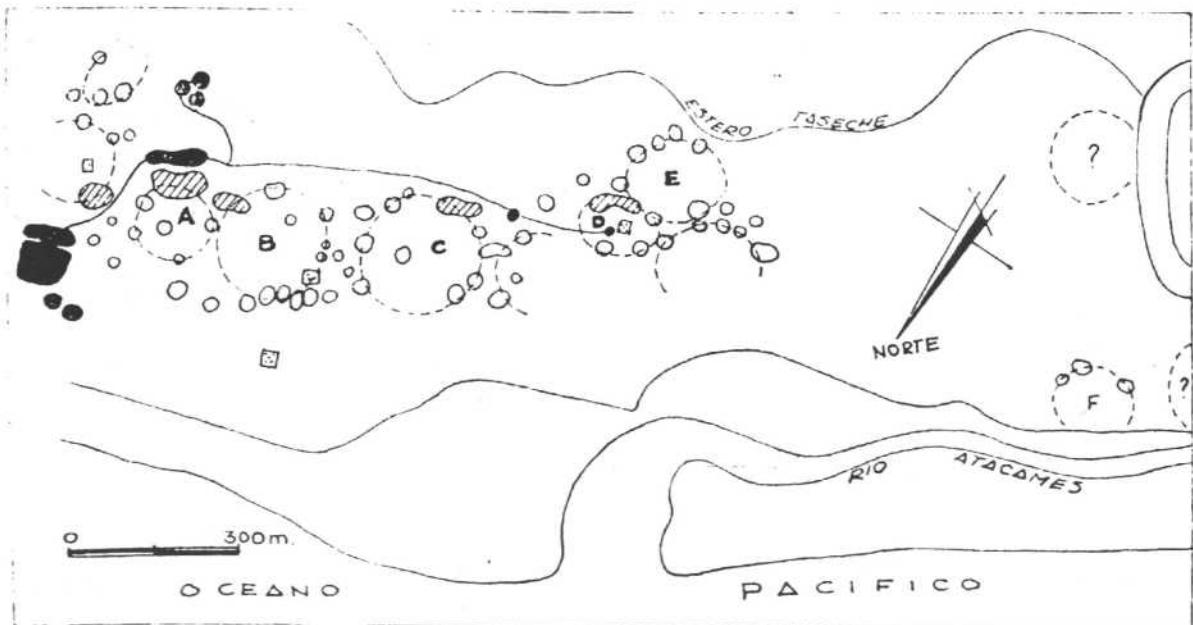


FIG. 3. Plano de la villa de Atacamos (Esmeraldas, Ecuador) de 700 a 1550 d. C., con indicación de cuatro plazas, montículos ceremoniales (rayado oblicuo) y aguadas (negro).

construyen 28 campamentos a lo largo de veintiséis semanas, de los cuales solamente 23 fueron ocupados una sola vez.

Entre los tipos de *chozas* utilizadas por estos grupos, quizás la más extensamente distribuida es la de forma semiesférica, con varas curvadas que se hincan por ambos extremos en el suelo, dejando un espacio que se cubre con grandes hojas. Un segundo tipo es el de *paravientos*, de base rectangular y cubierta de corteza, hojas o pieles. Las *casas rebundidas* son típicas de los cazadores boreales o subboreales, como los esquimales, cuyas chozas de nieve representan un tipo de adaptación al medio muy característico. Por último, las tiendas cónicas son típicas de los cazadores de las praderas.

Las unidades sociales que en un campamento pueden ser de cuatro a seis, ocupan unos 25 metros cuadrados y las cabañas se suelen disponer de manera circular, mirando las entradas hacia el centro. Las chozas sirven para dormir o para protegerse de la lluvia, pero los hogares se sitúan en el exterior. Los campamentos permanentes de los cazadores se suelen situar en las proximidades de manantiales y, en ocasiones, están construidos por casas comunales que pueden ser de gran tamaño, como la de los *Onge* que tenía hasta 144 metros cuadrados.

Este tipo de asentamiento corresponde a las *bandas* de recolectores-cazadores-pescadores de casi toda Norteamérica y buena parte de Sudamérica, sobre todo en las Pampas y Patagonia, es decir, a todos los grupos a los que Julian H. Steward designó con el nombre de *Tribus Marginales*.

Ya hemos dicho que las *aldeas* constituyen el patrón de asentamiento característico de las formaciones tribales. Para el caso americano, la adaptación de las *tribus* se hace sobre todo en áreas de bosque tropical lluvioso, donde hallamos una alta densidad de población. «En las selvas tropicales se practica una forma específica de producción neolítica. Caracterizada por técnicas ingeniosas de cultivo de *tala y quema*, se orienta generalmente hacia el aspecto agrícola, ya sea asociado con la recolección de algunos alimentos, ya sea contando hasta cierto punto con algunos animales domésticos.» (Sahlins, 1972, p. 50.)

La descripción que nos proporciona Lévi-Strauss (1955, pp. 187-88) para una aldea *Bororó*, puede servir de modelo para los vecinos *Kayapó* (Meggers, 1976, p. 103). Estas son aldeas de forma circular, con una serie de chozas —28 en el caso del poblado de Kejara de los *Bororó*— que dejan un amplio espacio interior, en cuyo centro se sitúa la casa de los hombres, de mayor tamaño que las restantes y que se ordenan teniendo en cuenta las dos «mitades» del grupo social, divididas por una línea diametral.

En el caso de los *Camayurá*, el patrón de asentamiento consiste en un conjunto de seis grandes casas en un círculo como de 100 metros de diámetro, dejando en el centro una plaza vacía, a excepción de un pequeño edificio en el que se

guardan las flautas sagradas. Las casas comunales agrupan a las familias conyugales en áreas restringidas, en las que las hamacas del hombre y la mujer se superponen, quedando los hijos mayores alrededor y los pequeños con la madre (Meggers, 1976, p. 71).

Así como no existen en la práctica evidencias arqueológicas de campamentos de cazadores para el continente americano o son evidencias muy escasas, lo que sabemos hoy acerca de poblados aldeanos de agricultores del *Formativo* de América, es ya mucho. Para citar solamente unos ejemplos, tendríamos que hacer referencia a la serie de descubrimientos de viviendas y de aldeas más o menos completas en Mesoamérica (Flannery, 1976), especialmente en los valles de México y Oaxaca, pero también en las tierras bajas del Golfo de México y en la costa de Guatemala. Otro tanto podemos decir de los hallazgos en Ecuador, tales como la planta de una casa en el sitio de Las Vegas o el poblado de Cotoollao (Quito) o el de Real Alto en el Guayas.

El patrón de asentamiento de las *Jefaturas o Señoríos* es, ordinariamente, muy variable, ya que, al tiempo que se concentra en poblados que pueden llegar a tener varios miles de habitantes, verdaderas *villas*, especialmente cuando incluyen la residencia del *jefe*, pueden presentar por otra parte, un aspecto disperso en forma de pequeños caseríos e incluso de casas aisladas.

Si, utilizando en primer lugar, datos de carácter etnohistórico, tomamos como ejemplos relativamente diferentes los casos de *taínos* en las Antillas y de los *cañaris* en la Sierra Sur del Ecuador, podremos comprobar que la población de esas sociedades se concentra en pequeñas aldeas, caseríos y aun viviendas aisladas. Tanto en el caso de los *taínos* como de los *cañaris*, parece seguro que tenían algunas poblaciones que podrían ser calificadas de «cabeceras» donde se concentraba la población hasta un nivel que permite hablar de un cierto sistema «semiurbano».

En el caso de los *cañaris* tenemos la descripción y localización de *Hatun-Cañar* y también las evidencias arqueológicas de *Ingapirca* que equivale al *Hatun-Cañar* de los documentos. La zona arqueológica en cuestión, que fue excavada por nosotros hace algunos años (Alcina, 1978) parece ser un asentamiento de tipo disperso en un área relativamente extensa y de la que tenemos suficientes datos para afirmar que se trata de una alta concentración de población cañar en torno a una serie de monumentos centrales de evidente valor religioso y ceremonial, como la *pacarina* que debió estar situada donde hoy se halla el *Castillo* y seguramente también el *Ingachungana*, área junto a la cual las instalaciones residenciales, los depósitos y las construcciones de carácter defensivo completan un organismo semiurbano de carácter muy variado y con una aparente desarticulación.

Otro caso de «cabecera» de *Jefatura* puede ser *Atacames*, localidad situada en la costa de Esmeraldas que también hemos excavado hace

no mucho tiempo (Alcina-Peña, 1979). Este asentamiento del que tenemos fechas radiocarbónicas desde 770 d. C. y que por informaciones etnohistóricas sabemos que pervivía en el siglo xvi cuando llegaron los españoles, se desarrolló entre dos líneas o fronteras casi paralelas: el bosque y el mar. Más allá de esas fronteras se sitúan las actividades de caza y recolección de bosque o de pesca y recolección marisquera; todas las restantes actividades se desarrollan en ese ámbito: comercio, artesanía o comercio.

El asentamiento propiamente dicho, sin embargo, está representado por una unidad compuesta de los siguientes elementos: a) templos; b) viviendas; c) enterramientos; d) aguadas; e) plazas. De esos elementos, el que representa el núcleo integrador es la plaza, ya que a su través se aglutan los demás. El sistema de *aguadas* y *pozas*, que aprovecha las aguas de lluvia o las subterráneas del estero Taseche, pone en comunicación cada una de esas unidades.

Del conjunto de datos manejados para Atacames podemos concluir que se trata de un centro semiurbano compuesto, al menos, por cinco plazas —hay indicios de hasta un total de 11— y organismos circulares en los que el perímetro está formado por viviendas, con una casa ceremonial, «templo» o casa de los hombres, situada ordinariamente en el lado Sur, junto al bosque, con una casa o zona para enterramientos, en la parte central de la plaza. El modelo utilizado para cada una de estas unidades tiene un gran parentesco con el patrón tribal, pero su reproducción hasta un número tan elevado de veces, concuerda con la concentración de población —2.655 habitantes sobre una superficie de 1,9 kilómetro cuadrado— que podemos esperar para la cabecera de una jefatura de regular importancia demográfica (Guinea, 1977).

Este es el tipo de poblado al que estamos denominando ordinariamente *Villa* o pequeña ciudad, que ha superado el máximo rural, ya que se halla en 1.397 habitantes por kilómetro cuadrado pero no ha llegado al umbral del fenómeno urbano que, en opinión de Schaedel (1969) se halla en torno a los 2.000 habitantes por kilómetro cuadrado. El calificativo de semiurbano que hemos utilizado en varias ocasiones para designar a este asentamiento viene a marcar ese nivel de transición entre lo típicamente *rural* y lo específicamente *urbano*.

## CENTROS CEREMONIALES

Antes de pasar a estudiar el problema concreto de los centros ceremoniales, conviene que abordemos la oposición entre ciudad y centro ceremonial, en el contexto del *urbanismo*. En primer lugar hay que poner un énfasis especial en el hecho de que el urbanismo es un proceso dentro del *continuum* de los sistemas de asentamiento que ordinariamente se sitúa entre lo que llamamos con mayor o menor propiedad *villa* (town) y *ciudad* (city): en algún caso, como acabamos

de indicarlo, podemos hablar de *semiurbano* y en otras ocasiones habría que referirse a «asentamientos urbanos» sin que ello implique que se trata de una ciudad o de un centro ceremonial.

Desde otro punto de vista hay que destacar que cuando empleamos la expresión de «verdaderas ciudades» —con casas, calles, callejones, plazas, etc.— estamos implicando la existencia de «falsas ciudades»; esas falsas ciudades serían, por ejemplo, los centros ceremoniales. Como dice Bernal (1985), es difícil pensar en una civilización no urbana, y ése sería el caso de la civilización maya, si no considerásemos que los centros ceremoniales son equivalentes a las ciudades. Por ello no parece «conveniente dividir la etapa del urbanismo en *centros ceremoniales* y *ciudades urbanas*» (Olivé, 1985, p. 99), aunque Wheatley argumenta con abundante documentación que la mayor parte de los procesos de urbanismo se iniciaron mediante centros ceremoniales, si bien debieron servir para fines diferentes, como de almacenamiento, redistribución, mercado y residencia (Service, 1984, p. 304).

Aún hay que añadir otra consideración que entendemos muy pertinente para comprender cuál es el centro del problema: aunque el tipo urbano que todos conocemos es el de las ciudades concentradas, con alta densidad de población, habitando zonas en la forma antes dicha de calles, plazas, etc., no debemos olvidar que hoy ese modelo se está transformando mediante las llamadas «ciudades jardín», «ciudades dormitorio», etcétera, lo que hace que la llamada *city* se reduzca a cumplir funciones económicas comparables a las rituales y religiosas de los centros ceremoniales antiguos. En otras palabras: las *ciudades* pueden presentar la forma «clásica», tan conocida y también otras no tan comunes, pero si tan eficaces para cumplir las funciones específicas de una ciudad. En ese sentido los «centros ceremoniales» no son solamente una etapa en el proceso hacia la ciudad, sino otra forma de ciudad en la que lo que queda a la vista no es sino el corazón monumental de un asentamiento cuyas sinas habitacionales no monumentales debían expandirse a su alrededor.

Otra cuestión es la de los orígenes de los *centros ceremoniales* que indudablemente hay que ver en las villas. Para Lanning (1967, p. 36) hay varios tipos de villas: «la que podemos llamar *villa rural* no nucleada y acoráctica (...) la *villa urbana*, era nucleada y sincoráctica. Mientras la villa rural era esencialmente una aldea de gran tamaño, la villa urbana era una versión pequeña de las antiguas ciudades. Ellas probablemente tenían diferentes grados y tipos de especialización, los mercaderes y oficiales gubernamentales se concentrarían probablemente en las villas urbanas mientras los especialistas en las villas rurales serían principalmente artesanos. Otros tipos de villas existirían indudablemente, incluyendo asentamientos nucleados, acorácticos con altares que funcionarían como pequeños centros ceremoniales para villas y aldeas vecinas».

Personalmente he señalado (Alcina, 1986, y



FIG. 4. Palenque: templos del Sol, de la Cruz y de la Cruz Foliada. Típico ejemplo de área religiosa de un centro ceremonial maya.



FIG. 5. Tikal: palacios de la Acrópolis Sur. Ejemplo de área residencial de los sacerdotes en un centro ceremonial maya.

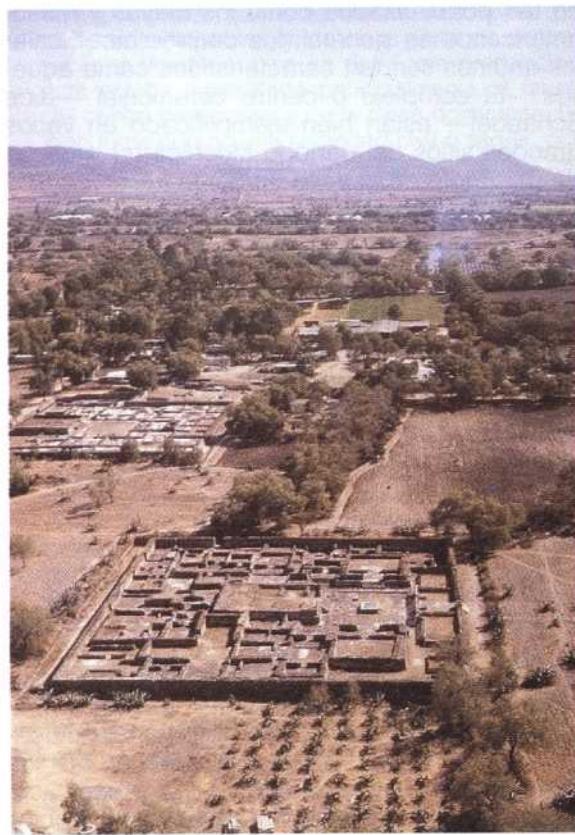


FIG. 6. Teotihuacan: zona residencial junto al centro ceremonial de la ciudad de Teotihuacan, en el altiplano central de México.



FIG. 7. Tlatelolco: Templo Mayor de la ciudad de Tlatelolco en México D. F. Ejemplo de área ceremonial en una ciudad del Post-Clásico final de México.

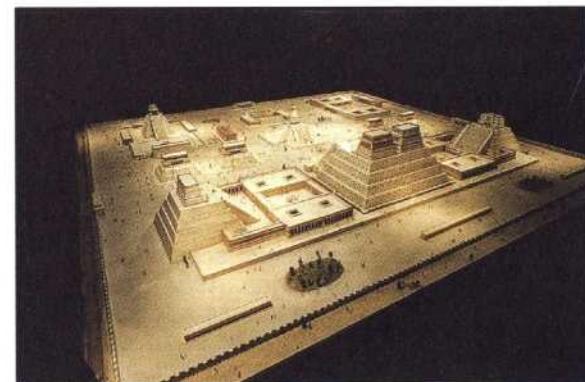


FIG. 8. Tenochtitlan: Maqueta del centro ceremonial de la ciudad de Tenochtitlan, capital del imperio azteca.

Alcina-Palop, 1985) al estudiar la estructura funcional de las *jefaturas*, la necesidad de relacionar internamente las áreas sagradas, el mercado y la fiesta, especialmente en aquellos asentamientos en que la concentración semiurbana coincide con la existencia de un *santuario* regional, a donde acuden en peregrinación los miembros de numerosas naciones o grupos étnicos —posibles tribus o linajes diferenciados— que ordinariamente se hallan en continua competencia y, por consiguiente, con enfrentamientos bélicos constantes. La necesidad de paz para la

celebración de aquellas peregrinaciones coincidía con la necesidad de un territorio pacificado para la celebración de *mercados* internacionales donde, utilizando primero un sistema de trueque y quizás, muy poco después un sistema monetario, se alcanzan grados de intercambio de materias primas y productos manufacturados que hasta entonces no era posible. El caso lo hemos podido rastrear en relación con una ciudad o centro ceremonial como La Tolita, en Ecuador (Alcina, 1979), donde la instalación de una guaranición que garantizase aquella paz se llega a

perpetuar como una tradición hasta el siglo XVIII. La fiesta que acompaña ordinariamente, tanto a las celebraciones religiosas como a los mercados, sería la garantía de que las prácticas exogámicas realizasen un necesario mestizaje entre los grupos étnicos involucrados en el afianzamiento de aquel ceremonial (Alcina, 1990).

Sea el *centro ceremonial* una primera etapa del urbanismo, o una forma de adaptación al medio ambiente de algunas regiones del mundo americano precolombino, o aun del mundo entero, el hecho es que se ofrece con frecuencia en el medio al que estamos aludiendo en estas páginas, por ello conviene disponer de una adecuada definición, tal como la que nos proporciona Lanning:

«Centros ceremoniales: un grande y elaborado complejo de estructuras ceremoniales, faltando una población grande y de permanente residencia, que sirve como punto focal para muchos asentamientos sobre una gran área. Centros ceremoniales representan lo fundamental en nucleación y sincorismo mientras ellos son el núcleo y la mayor parte de la población es rural. Habitados permanentemente sólo por un pequeño cuerpo de sacerdotes-administradores y personal cuidador, eran visitados por la población solamente en ocasiones rituales. Un centro ceremonial puede ser visualizado como la sección nuclear de una gran ciudad despojada de sus distritos residenciales. Ciudades y centros ceremoniales eran raramente encontradas en la misma región en la misma época; más bien representan métodos alternativos de organizar la población de una gran área» (Lanning, 1967, p. 37).

La definición de Lanning habría que matizarla en algún sentido, al destacar el hecho de que con bastante frecuencia el centro ceremonial cuya población interna suele ser escasa, aunque hay ocasiones en que se hace mayor, está sostenido por una «población básica de apoyo a veces ralamente diseminada en distancias considerables que acude al centro solamente en ocasiones especiales» (Service, 1984, p. 304). El ejemplo etnográfico quizás más adecuado y específico para este supuesto es el de los centros ceremoniales de los Cayapas actuales en la cuenca de los ríos Santiago-Cayapas, en Ecuador (Moreno, 1979).

De otra parte, aunque Lanning afirma que centro ceremonial y ciudad «representan métodos alternativos de organizar la población de una gran área», hay ocasiones en que la convivencia es absoluta. Si consideramos Teotihuacán como un ejemplo típico de «ciudad» del período clásico, en Mesoamérica y Tenochtitlan, como lo propio del postclásico, tendremos dos casos en los que, si bien la «ciudad» es un ejemplo típico del urbanismo planeado, es igualmente cierto que en ambos casos el centro ceremonial, convive con la ciudad planeada, refugiándose precisamente en su centro geográfico, a modo de corazón, donde late toda la vida de la ciudad. En el caso de Tenochtitlan ese centro ceremo-

nial quedaría, además, aislado dentro de un recinto que lo delimita claramente.

En el caso andino, donde quizás no resulta tan clara la convivencia de ambos sistemas, parece evidente que muchos de aquellos centros ceremoniales siguieron usándose hasta tiempos de la Conquista y aun después (Schaedel, 1969, p. 8), aunque es evidente que los centros ceremoniales fueron típicos del primer milenio d. C.

Los ejemplos más característicos de centros ceremoniales para toda la América precolombina son, evidentemente, los mayas, donde el complejo de pirámides con templos y tumbas, los «palacios», juegos de pelota, cenotes, chultunes, temazcales, etc., quedan enlazados mediante calzadas, plazas, escalinatas, etc., en una estructura planeada muy característica. Aunque no tan popularizados como los mayas y mesoamericanos en general, los centros ceremoniales andinos son tan característicos como aquéllos. «El complejo o centro ceremonial —dice Schaedel— están bien ejemplificado en varios grandes sitios del período Mochica (ej. Huacas de Chimbote en el Valle de Santa y Campanilla-Tres-Huacas en el Valle de Chicama) bien entendido que muchas de ellas fueron reutilizadas y modificadas subsiguientemente. El corazón del tipo es la pirámide con plaza. En los grandes ejemplos las pirámides principales tienen cámaras adjuntas: en cualquier caso el concepto es el de un agregado de pirámide. En Nepeña, Pañamarca reconstruido, proporciona todas las características aunque su actual fachada es tiahuanacoide.» (Schaedel, 1966, p. 532.)

## CIUDADES

Una vez que, al menos pretendidamente y, desde luego, desde nuestro punto de vista, dejamos aclarado el problema del significado de los «centros ceremoniales», debemos abordar el problema de lo que, como decíamos más arriba, muchas veces llamamos «verdaderas ciudades». El nacimiento de las ciudades, en opinión de Adams, es fundamentalmente un proceso social que, en realidad, expresa más los «cambios en la interacción del hombre con sus compañeros que en su interacción con su medio ambiente» (Adams, 1979, p. 11).

Tomando como buena la definición de ciudad que nos ofrece Lanning, diríamos que ésta es «un asentamiento grande, permanentemente y aglutinado, con una población mayor que 5.000 personas. Aunque ciudades acoríticas de gran tamaño son conocidas por todo el mundo, especialmente en África, las ciudades del antiguo Perú eran probablemente todas sincoríticas. Eran ciertamente todas especializadas y muchas o todas eran nucleadas. Las más grandes ciudades eran capitales de antiguos Estados, sedes de religiones estatales y centros de innovación y prestigio. Muchas de ellas eran también centros de mercado, pero mercados prominentes podían también estar localizados en villas pe-

queñas. Las ciudades usualmente proporcionan claras evidencias de estratificación social en distritos residenciales de diferente grado de lujo y riqueza» (Lanning, 1967, p. 36).

Aunque en el caso del área andina el nacimiento de las ciudades parece remontarse al período Intermedio Temprano, es en el Horizonte Medio cuando el cambio alcanza una más amplia difusión de manera que en las etapas sucesivas se viven las consecuencias de los cambios de ese período. Esa idea, que había sido intuida por Rowe, Schaedel y Hardoy, ha sido analizada y descrita de manera muy precisa por Canziani:

«La ciudad Wari ya no tenía más como eje central las actividades del centro ceremonial, del templo, fuente de poder de una clase sacerdotal que concentró anteriormente en torno suyo toda una serie de especialistas, guerreros, siervos y esclavos, que componían la población de estos primeros centros urbanos donde, si bien se daba una producción, ésta estaba supeditada principalmente al fausto del centro ceremonial y de la clase dominante. En Wari toma cuerpo una sociedad civil o segral, quizás de tipo guerrero, en la que las actividades religiosas pasan a un segundo plano. En las ciudades Wari, además del carácter administrativo propio de una organización estatal de tipo imperial, donde las ciudades y el modelo de asentamiento en general juegan un rol fundamental en la estrategia de dominación y control de un vasto territorio destaca el desarrollo de una amplia actividad productiva que involucra y concentra en éstas a un ingente número de artesanos y especialistas dedicados a la producción de cerámica, tejidos, metales, piedra, madera, adornos, etc. Pero en este caso se trataría de una producción urbana que se plantea como alternativa a la producción agrícola que se desarrolla en el campo. Qué nivel alcanzaba la contradicción ciudad-campo es algo que aún no sabemos con exactitud; lo que sí es un hecho es que esta contradicción estaba ya planteada en el seno de la sociedad Wari» (Staino-Canziani, 1985, p. 14).

El fenómeno descrito por Canziani en relación con el problema del nacimiento de las ciudades en el medio ambiente de los Andes Centrales, podría generalizarse a todo el continente y aún podría elevarse a categoría universal, si tenemos en cuenta que el poder religioso que se pone de manifiesto en los centros ceremoniales, es sustituido en un momento determinado por un poder civil o segral, político, militar, administrativo y mercantil que no destruye al poder religioso o sacerdotal, pero que lo sitúa junto a aquellos otros poderes.

El caso de una ciudad como Teotihuacán en la que el poder religioso y sacerdotal parece ser decisivo, a juzgar por la importancia del centro ceremonial y los barrios residenciales supuestamente sacerdotiales, debe explicarse de manera diferente a como se manifiesta en el contexto andino con la aparición del poder Wari.

Un caso diferente es el del área maya, durante el Postclásico. Aquí, «Borhegyi y Willey han hecho una muy clara distinción (...) indicando que un tipo de *villa* (llamada "villa defendible y concentrada" por Willey y "villa de jurisdicción

extendida" por Bohegyi) se desarrolló en tiempos del Postclásico en el área maya, pero que verdaderas *ciudades* no se desarrollaron. Las diferencias entre los dos autores para definir una *ciudad* como opuesta a una *villa* parecen residir en un énfasis más tecnológico y cuantitativo en Willey y más cualitativo en Borhegyi» (Schaedel, 1969, p. 11).

El hecho de la *ciudad* contemplado desde la perspectiva de la geografía actual plantea igualmente problemas de difícil solución, «mientras que algunos consideran la ciudad como el mayor logro de la humanidad, otros autores consideran la ciudad como un centro degradante de la condición humana» (Puyol *et al.* 1986, p. 54). Esa es, entre otras, una de las causas por lo que resulta tan difícil proporcionar una definición adecuada de *ciudad*, con la que los autores que se ocupan del tema se hallan mínimamente de acuerdo. Esa heterogeneidad se puso de manifiesto de manera muy llamativa cuando en 1977 la ONU seleccionó los criterios de definición de la ciudad en 133 países. «En 33 casos se utiliza el tamaño de la población. Sin embargo, mientras que Suecia y Dinamarca fijan el límite en más de 200 habitantes, Canadá en 1.000, Estados Unidos en 2.500, Bélgica en 5.000, España en 10.000, Japón en 30.000...» (Puyol *et al.*, 1986, p. 55).

De lo que llevamos dicho se deduce que el número de definiciones sobre ciudad sólo es comparable con su disparidad formal o de fondo. Mumford (1961, p. 384) afirma que «la ciudad es una colección de formas arquitectónicas en el espacio y un tejido de asociaciones, corporaciones e instituciones que ocupan esta estructura colectiva y han interactuado con ella a lo largo del tiempo. El tamaño y complejidad de la ciudad están directamente relacionados con los de la cultura que acumula y transmite», de lo que se deduce la práctica imposibilidad de separar el fenómeno urbano del resto de los aspectos de la civilización a la que pertenece.

Hardoy (1964, pp. 16-17) ha reunido una serie muy numerosa de definiciones, especialmente obra de sociólogos, economistas y urbanistas de las que hemos seleccionado algunas. Para Wirth la ciudad es «un establecimiento permanente relativamente grande y denso de individuos socialmente heterogéneos». El ya citado Sjoberg ve a la ciudad «en contraste con una aldea, como teniendo mayor tamaño, densidad y heterogeneidad e incluyendo a una amplia variedad de especialistas no agrícolas entre los cuales los de mayor significación son los *literati*», poniendo el énfasis, como ya discutimos más arriba en la cuestión de la escritura, lo que resulta difícil de admitir, especialmente en el caso americano. Para el urbanista Bartholomew, «la ciudad es un establecimiento permanente, relativamente grande y denso de individuos ocupados en actividades económicas distintas». De los economistas destacaremos dos definiciones. Para Sombart «una ciudad es una gran concentración de personas que dependen para su subsistencia de la

producción de los agricultores», mientras que Weber definía a la ciudad como un *mercado* «cuando los habitantes locales satisfacen una parte económica sustancial de sus necesidades diarias en el mercado local y hasta su alcance esencial mediante productos que la población local y la del *hinterland* inmediato producen para su venta en el mercado o adquieren de otras maneras».

Por nuestra parte y atendiendo a algunas de las afirmaciones que se han hecho en los párrafos anteriores, definiríamos la ciudad como una estructura arquitectónica en la que habita permanentemente un grupo social funcionalmente diverso, de gran tamaño (a partir de 2.500/10.000 habitantes) y alta densidad demográfica (en torno a 2.000 habitantes por km<sup>2</sup>), cuya actividad económica en un 75 por 100 como mínimo no es agraria, pero que depende para su subsistencia de la producción agrícola de su entorno inmediato. La ordenación urbana tiene que ver fundamentalmente con la concepción cosmológica de la civilización a la que pertenece, al mismo tiempo que responde a necesidades de vialidad e intercomunicación institucional e individual de los componentes del grupo social concentrado en este tipo de asentamientos.

Esa alta concentración de población plantea problemas de carácter múltiple: abastecimientos de agua y productos alimenticios, materias primas para la construcción de la fabricación artesanal; drenaje y cremación de basuras; enterramientos, y servicios tales como los de defensa, salud, educación, almacenamiento de alimentos, etcétera (Schaedel, 1969, p. 11). Todo ello implica la investigación funcional de los edificios, lo que en muchas ocasiones resulta muy difícil o prácticamente imposible, para el caso de las ciudades arqueológicas que, o bien han llegado hasta nosotros sin que hubiese una investigación adecuada, como es el caso de la mayor parte de las ciudades incaicas, o bien no se aplican estrategias de investigación que nos lleven a la averiguación de ese extremo, todo lo cual contribuye a que se perpetúen interpretaciones tradicionales puramente especulativas. Es necesario, pues, que se apliquen criterios objetivos al análisis de edificios dentro de conjuntos urbanos que nos permitan interpretar de manera correcta algunos de los parámetros en los que entendemos que se produce el asentamiento al que llamamos *ciudad*, de acuerdo con los términos de la definición que acabamos de dar.

Es temprano, pues, para la elaboración de una tipología de las ciudades, pero cabe avanzar algunos conceptos que permitan una aclaración en el futuro. Este es el caso del concepto de *ciudad preindustrial* elaborado por Sjoberg para

distinguirlo de *ciudad industrial*. Considerando la tecnología como el hecho decisivo en este caso, marca los siguientes rasgos diferenciales: «1) una población escasa, siendo el tamaño más frecuente entre 10.000 y 50.000 habitantes; 2) carácter de ruta y encrucijada de caminos; 3) funciones administrativas, políticas y religiosas; 4) una morfología con la presencia de varios recintos amurallados separadores de grupos étnicos; 5) estructuralmente se caracterizó por una diferenciación clara del centro-periferia. El centro reúne edificios del poder y ocupan el lugar físico prominente. En la ciudad hay una marcada segregación social y los diferentes espacios urbanos son multifuncionales. La morfología y estructura urbanas reflejan una organización económica y política en la que la industria depende esencialmente de la fuerza animal» (Puyol *et al.*, 1986, p. 58).

Service (1984, pp. 304-05) ha señalado algunos tipos específicos de ciudades, tal por ejemplo, el de la ciudad fortificada: «Si se intensificaba la producción de alimentos a causa de las necesidades de defensa contra las incursiones, la ciudad podía llegar a ser muy grande. Una ciudad defensiva de este tipo que necesitaba acomodar en determinadas épocas a toda la población, tendría que proporcionar también todas las demás funciones, lo que supondría un nuevo impulso para su crecimiento. Teotihuacan, Chán-Chán y las ciudades chinas y de la Baja Mesopotamia fueron aparentemente ciudades de esta especie combinada.»

De otra parte, lo que fueron centros ceremoniales «subsistieron sólo como ciudades ceremoniales con poblaciones relativamente dispersas como la mayoría de los centros mayas, olmecas, chavinos. Algunas otras fueron centros ceremoniales con aldeas separadas independientes, de artesanos, como en Egipto. Y otras combinaron un centro ceremonial y administrativo con mercados, almacenamientos, etc., logrando un tamaño imponente, sin ninguna medida defensiva muy evidente, como en el caso de las ciudades del valle del Indo» (Service, 1984, p. 305).

Los tamaños de estas ciudades arcaicas llegaron a ser considerables. Para la región Norte de Mesoamérica decía hace ya años Pedro Armillas que se podía asignar a «Tenochtitlan-Tlatelolco 300.000 habitantes; 400.000 al área metropolitana Texcoco-Cuatlichán-Huexotla-Atenco. Huejotzingo y Cholula parece se acercaban al cuarto de millón y Chalco es posible que alcanzara 100.000. En Colima y áreas vecinas, Sauer menciona ocho ciudades, aunque de tamaño mucho menor que las del centro de México. En ellas se concentraba un quinto de la población de aquellas provincias».

## BIBLIOGRAFIA

- ADAMS, Robert N. (1979) (1960): «The origin of cities», *Civilization*, Scientific America, núms. 11-17, San Francisco.
- ALCINA FRANCH, José (1978): «Ingapirca: arquitectura y áreas de asentamiento», *Revista Española de Antropología Americana*, vol. 8, Madrid, pp. 127-46.
- (1979): *La Arqueología de Esmeraldas (Ecuador): Introducción general*. Memorias de la Misión Arqueológica Española en el Ecuador, vol. 1, Madrid.
- (1986): «El concepto de "jefatura" en el contexto de la evolución social», *Arbor*, tomo CXXIII, Madrid, núm. 482, pp. 35-54.
- (1990): «El complejo santuario-mercado-festival y el origen de los centros ceremoniales en el Área Andina Septentrional». *Homenaje a Richard P. Schaedel*, University of Texas Press, Austin (en prensa).
- ALCINA, J., y PALOP, Josefina (1985): «En torno al concepto de Jefatura». *Actas del II Congreso Iberoamericano de Antropología*, Las Palmas, pp. 137-55.
- ALCINA, J., y DE LA PEÑA, R. (1979): «Patrones de asentamiento indígena en Esmeraldas durante los siglos XVI y XVII». *Actes du XLIIe Congrès International des Américanistes*, vol. IX-A, París, pp. 283-301.
- BERNAL, Ignacio (1985): *Teotihuacan. Guía oficial*, INAH-Salvat, México.
- CASAS, FR. Bartolomé de las (1965): *Tratados*, Fondo de Cultura Económica, México.
- FLANNERY, Kent V. (ed.) (1976): *The Early Mesoamerican Village*, Academic Press, New York.
- FRIED, Morton H. (1967): *The evolution of political society*, Random House, New York.
- GUINEA BUENO, Mercedes (1977): «Demografía y adaptación ecológica: un estudio arqueológico», *Arqueología de España y América*, Madrid, pp. 175-87.
- HARDOY, Jorge E. (1964): *Ciudades precolombinas*, Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- LANNING, Edward P. (1967): *Peru before the Incas*, Prentice-Hall Inc. Englewood-Cliffs, NJ.
- LEVI-STRAUSS, Claude (1955): *Tristes tropiques*, Union Générale d'Editions, París.
- MEGGERER, Betty J. (1976): *Amazonía. Un paraíso ilusorio*, Siglo XXI, México.
- MORENO, Isidoro (1979): «Ecología y sociedad de los Cañapales de Esmeraldas: los patrones de asentamiento», *Actes du XLIIe Congrès International des Américanistes*, vol. IX-A, París, pp. 319-33.
- MORGAN, L. H. (1946): *La Sociedad Primitiva*, Lautaro, Buenos Aires.
- MUMFORD, Lewis (1961): *The City in History*, New York.
- POLANYI, Karl (1976): «La economía como actividad institucionalizada», en *Comercio y mercado en los imperios antiguos* (Polanyi-Arensberg-Pearson eds.), Barcelona, pp. 289-316.
- PUYOL et al., Rafael (1986): *Diccionario de Geografía*, Anaya, Madrid.
- SABATER PI, Jordi (1985): *Etiología de la vivienda humana. De los nidos de gorilas y chimpancés a la vivienda humana*, Labor Universitaria, Barcelona.
- SAHLINS, Marshall D. (1972): *Las sociedades tribales*, Nueva Colección Labor, Barcelona, p. 134.
- SANDERS, William T., y PRICE, Barbara (1968): *Mesoamerica. The evolution of a Civilization*, Random House, New York.
- SCHAEDEL, Richard P. (1966): «Urban growth and ekistics on the Peruvian coast», *Actas del 36 Congreso International de Americanistas*, vol. 1, Sevilla, pp. 531-39.
- (1969): «On the definition of civilization, city and town in prehistoric America», *Actas del 37 Congreso International de Americanistas*, vol. 1, Buenos Aires, pp. 5-13.
- SERVICE, Elman R. (1962): *Primitive social organization*, Random House, New York.
- (1984): *Los orígenes del Estado y de la Civilización*, Alianza Universidad Textos, Madrid.
- STAINO, Sergio, y CANZIANI, José (1984): *Los orígenes de la ciudad*, Ediciones INDEA, Lima.

# LOS SIGNIFICADOS URBANOS Y ARQUITECTONICOS EN LA EVOLUCION DE LA CIUDAD HISPANO-ANDINA

**Alfredo Lozano Castro**

Diversos estudios, ensayos, discursos, trabajos, etc., sobre la «ciudad hispanoamericana», concuerdan que la fundación de ciudades en América representó algo así como la implantación de una forma de vida civilizada en los pueblos nativos indígenas, convirtiéndose dicho acontecimiento en una de las aportaciones culturales del viejo al nuevo continente.

Este criterio, que sostienen en la actualidad algunos sectores del pensamiento iberoamericano, plantea algunos interrogantes:

¿Ha sido verificado este criterio en la realidad geográfica del vasto territorio americano con el detenimiento indispensable para llegar a conclusiones ciertas?

¿Responde este criterio a la realidad de los conocimientos alcanzados por las civilizaciones prehispánicas y en particular la civilización andina representada en su última fase de evolución autárquica por la cultura inca?

¿Tenía dicha cultura una forma de organización territorial?

Este artículo intenta desde nuestra propia experiencia ofrecer respuestas partiendo del análisis de un caso particular, las ciudades hispanoandinas del Ecuador.

**Urban and architectural meanings in the evolution of spanish-andine cities.**

A host of studies, papers, speeches, theses and what you will on «The Spanish-American City» seem to agree that the founding of these answered something akin to a wish to set up forms of civilized life amongst the native population and that thus these represent a cultural gift of the Old to the New World.

Though this idea has been taken up by certain sectors of Ibero-American thinking of late, one or two doubts as to its validity could still be raised, or so the paper claims.

Has it in fact ever been put to the proof in terms of the immensity of the americas in such a way that such an examination could offer some hard and fast conclusions, we are asked?

Does it answer to that stake of affairs that our knowledge of pre-hispanic civilizations allows us now to understand? this mos especially when considering the andine culture as then bodied forth in the last flowering of Inca cultures evolution in autarchy.

Was this culture orgainized in a territorial way?

The paper, based as it is on the author's own experience, offers answers to these questions that take the Hispano-Andine cities of Ecuador as their touch stones.

## ANTECEDENTES

De forma previa indicar que estamos conscientes de la ardua tarea que supone un trabajo de investigación sobre las ciudades de fundación española en América, que iniciaron un proceso continuo e ininterrumpido que trasciende a diversas actividades de la denominada «cultura hispanoamericana», a su poder de creatividad, e incluso hasta su propia identidad.

Por otra parte debemos dejar constancia de que el análisis de este proceso, en algunos aspectos, alcanza ciertas limitaciones porque estamos sumergidos en él y resulta ingenuo pretender una perspectiva justa de sus dimensiones.

**Alfredo Lozano Castro** es Arquitecto Urbanista. Becario Postdoctoral del CSIC.

Hasta el momento, las distintas aportaciones o estudios de investigadores y especialistas en el tema, han sido adscritas a tres formas de entender el problema: unas sostienen que el origen del urbanismo hispanoamericano se debe a las fuentes clásicas y a las de origen español; otras mientras tanto aluden a la influencia mediterránea, aumentada por la teoría urbana desarrollada en el Renacimiento; y una tercera que insiste en la importancia de la urbanística prehispánica (Solano, F., 1982). A nuestro modo de ver el problema esto quiere decir que el debate está abierto y que sin duda los nuevos planteamientos que vayan en tal o cual dirección servirán para enriquecerlo y tener mayores elementos de juicio a la hora de evaluar los distintos criterios, a la luz de los acontecimientos históricos.

## MARCO TERRITORIAL Y ENFOQUE METODOLOGICO

Atendiendo a la magnitud y extensión del marco geográfico en el que está inscrito el tema en cuestión, se ha elegido un ámbito de referencia concreto tomando el caso particular del Ecuador, en donde se analiza el proceso histórico de conformación de las ciudades de fundación española en la región interandina; en este sentido, ha sido importante estudiar desde una visión global —histórica/antropológica— la experiencia urbana y arquitectónica que se ha suscitado en las diversas etapas de configuración de estas ciudades, intentando interpretar y descodificar los datos testimoniales concretos, ubicados en cada secuencia evolutiva.

La experiencia nos enseña que el estudio de la evolución de la ciudad «hispanoandina» y de los fenómenos urbano-arquitectónicos no pueden ser realizados a través de un enfoque sectorial, o desde los presupuestos de una sola disciplina, a riesgo de repetir conclusiones de soberbia conocidas; es imprescindible establecer un enfoque integral o multidisciplinario que se apoye en una concepción global del proceso socio-espacial, en el cual los diversos aspectos (socioeconómicos, administrativos, jurídico-políticos e ideológico-culturales), estén relacionados en mutua y constante interacción. Para ello se requiere de una variedad de disciplinas y es indudable que sin el auxilio urgente y necesario de la metodología e información antropológica, arqueológica, etnohistórica, y otras disciplinas afines, no hubiera sido posible elaborar criterios de síntesis transdisciplinarios sin cuyo concurso el esfuerzo realizado sería inútil.

Por otra parte, debemos tener en cuenta que la interpretación del fenómeno urbano-arquitectónico que surge a partir del siglo XVI en América, ha sido realizada en el marco de un esquema conceptual de referencia que de forma implícita o explícita hace alusión a una concepción etnocéntrica de dicho fenómeno, unificando a partir de este siglo sobre los mismos rieles, la historia de los pueblos americanos con la historia de la civilización occidental e integrándola en un proceso civilizatorio único, desde donde es analizada bajo unos mismos parámetros, pautas, creencias, valores y tradiciones.

Desde esta postura resulta harto difícil entender que las culturas americanas fueron avasalladas y en gran parte exterminadas, vieron detenida su creatividad propia y fueron colonizadas; sus invenciones en la vida material, social e intelectual han sido despreciadas por el deleite de asignar a otras culturas el privilegio de haber representado la cuna y la aurora de la civilización.

En este contexto podemos decir que esta postura responde a la realidad estudiada simplista-mente, lo cual impide reconocer en el caso que nos ocupa las propias concepciones espaciales latentes en una u otra cultura, y las distintas aportaciones de cada una de ellas a partir del encuentro entre ambas culturas: la andina (indíge-

na) y la hispana (europea). La reinterpretación del proceso civilizatorio desde nuestra experiencia de pueblos y culturas extraeuropeas hacen una realidad más compleja que permite caracterizar el proceso de ocupación territorial (fundación de ciudades), no sólo desde aquella visión teñida de valiente aventura y leyenda, sino en la real dimensión en la cual los conquistadores arrasaron civilizaciones tan grandes como la suya propia procediendo a ocupar los principales centros existentes e importantes asentamientos nativos, ubicados en las regiones de mayor densidad poblacional.

En suma, para entender el problema en cuestión debemos tener presente los distintos presupuestos culturales sobre los que descansa la organización de una sociedad y que se inicia a partir de la relación sociedad-naturaleza; es decir, cómo los individuos se relacionan con la naturaleza, cómo se apropián y transforman los recursos naturales, lo que a su vez posibilita comprender cómo se relacionan entre sí y cómo están organizados, lo que ayuda a explicar las formas de apropiación del territorio y distribución de los recursos naturales, y en último término los hechos urbanos y manifestaciones arquitectónicas que surgen de este proceso y hacen posible su desarrollo.

En tales circunstancias, a tenor de los enfoques citados, los problemas a investigar en el caso de las ciudades hispano-andinas del Ecuador, han sido abordados desde un esquema investigativo que contempla dos niveles de análisis: la periodización cronológica o secuencia vertical evolutiva; y la secuencia horizontal que establece el análisis conceptual del proceso cultural hispano-andino que se manifiesta a través de la conformación de las ciudades.

Estos niveles propuestos están concebidos en mutua y dinámica interrelación, de manera que a partir de lo general se llegue a lo particular y viceversa; bien sea de arriba hacia abajo en la secuencia vertical, o entre cada uno de los apartados de la secuencia horizontal. El primer nivel o periodización cronológica se establece en tres grandes etapas, a saber:

I. Etapa Prehispánica, que comprende aproximadamente desde el año 2000 A. C. hasta el año 1534, estudiando con énfasis especial el período Inka (siglos XV-XVI).

II. Etapa Colonial, que abarca los casi tres siglos de dominio colonial español, desde el año 1534 hasta el año 1822.

III. Etapa Republicana, definida a partir del nacimiento del estado republicano, año 1830 hasta el año 1980. En este período se distinguen por lo menos tres subetapas:

Desde el año 1830 hasta 1895, caracterizada en principio por la inestabilidad política, aunque posteriormente se consolida el estado republicano.

Las transformaciones políticas a consecuencia de la revolución liberal, año 1895, acompañada del rol agroexportador que asume el país, gene-

ran, entre otros fenómenos, la ampliación de la base económica e incremento del comercio externo e interno, que repercute en la movilidad poblacional y crecimiento de las ciudades, que tiene un duro estancamiento por la crisis del mercado internacional en 1930.

El período entre los años 1930-1980 comprende la crisis y deterioro del modelo agroexportador, que conduce a ensayar un nuevo modelo de crecimiento económico denominado de sustitución de importaciones, lo que produce nuevos cambios en el desarrollo de las ciudades. Por último, la explotación petrolera que se inicia en la década del setenta, aunque sirvió para apuntalar el débil proceso de industrialización y reforzamiento de algunas actividades económicas, en general ocasionó la profundización de los desequilibrios regionales y de la riqueza social en el conjunto del país.

En cuanto al segundo nivel o análisis del contenido, el tema del origen de la ciudad «hispánicoamericana» ha sido discutido desde diversas posturas y nuestra intención no es demostrar el grado de antigüedad de las ciudades en América. De ninguna manera se intenta ganar una carrera contra el tiempo que sería falsa, pero bien vale aclarar conceptos y datos, cuya respuesta y crítica, si bien pueden ser discutidas ya que todo es relativo, ponen a la América indígena (Andina) en una situación histórica que no se compadece con los hechos reales. En este sentido la problemática a investigar se realiza en tres apartados fundamentales entrelazados en secuencia horizontal; cada uno de ellos aparece ser una pieza relativamente autónoma en períodos de tiempo y temática específica, mas todo el argumento está tejido por su significación.

El primer apartado, de carácter general, es una introducción histórica a la organización territorial, económica y sociocultural de la región andina ecuatorial, y pretende reconstruir el contexto histórico de la formación social ecuatoriana.

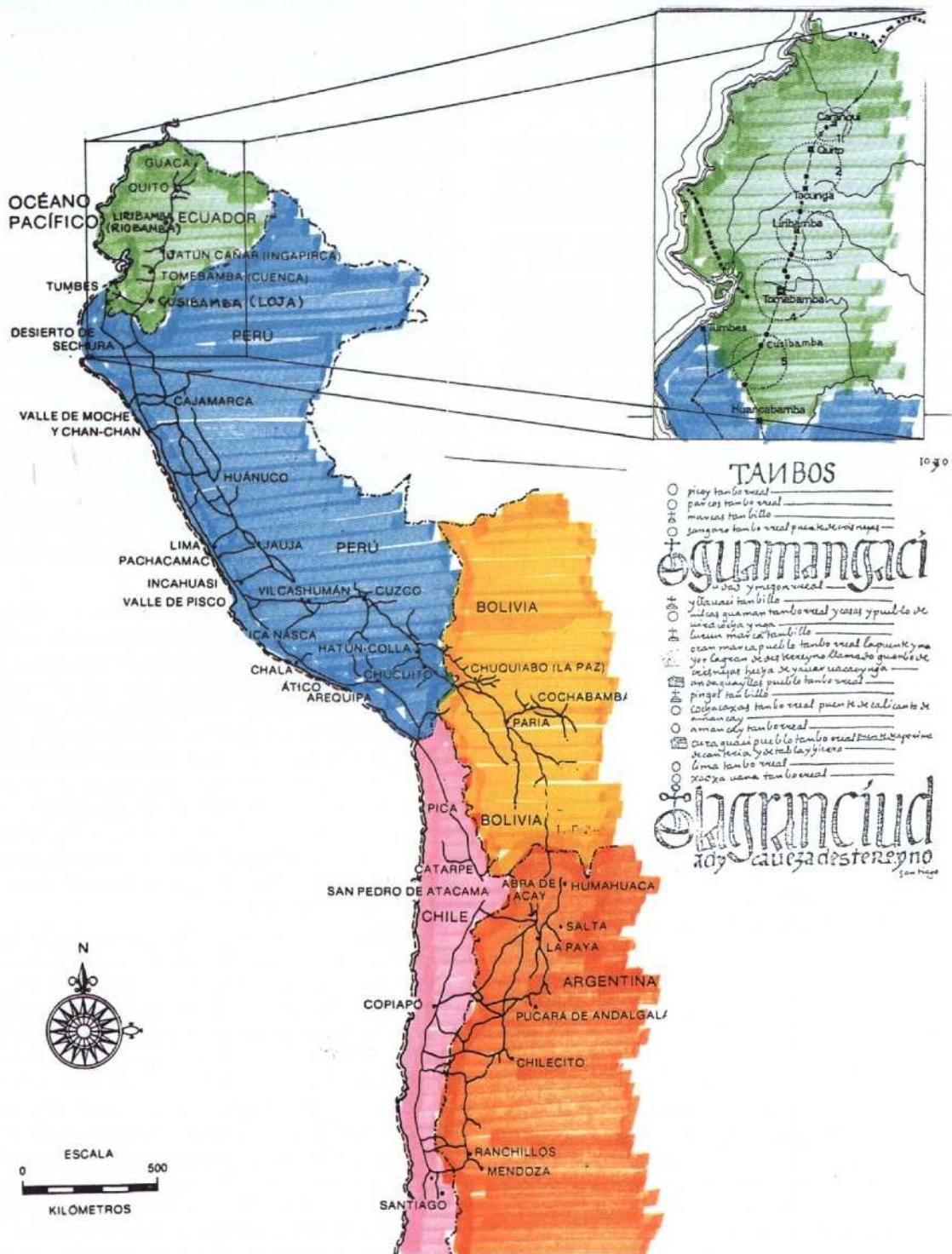
El segundo apartado analiza el proceso de configuración territorial hispano-andina, a partir de las distintas formas de organización del espacio en las culturas: indígena (andina) e hispana (europea), que se expresan en el trazado de la ciudad y las tipologías edificatorias, es decir las características urbano-arquitectónicas. Se ha puesto especial énfasis en el primer período del encuentro cultural andino e hispano, pues creemos es de importancia para el desarrollo del estudio; el posterior crecimiento urbano a partir de la etapa republicana incorpora nuevos trazados y una diversidad de estilos arquitectónicos importados desde los centros de irradiación cultural, que en gran medida mediatisa la expresión urbana y arquitectónica en estas ciudades.

El tercer apartado, a nuestro juicio el de mayor aportación, intenta precisar, cómo la concepción del espacio y la ciudad son hechos culturales que pueden ser ordenados según los lineamientos de una particular cosmovisión y de las relaciones naturaleza/sociedad, vigentes en una

u otra cultura. En este sentido una de las premisas que se desarrollan, es que el concepto de ciudad en el siglo XVI no es el mismo en Europa y América; y que la reflexión sobre el proceso de formación de la ciudad (hispánico-andina) es el que nos conduce a la búsqueda de los elementos singulares y contradictorios que aparecen y se sustituyen en un movimiento reiterativo y progresivo a la vez, lo cual lleva al conocimiento de una nueva realidad en el manejo del espacio, que no fue la continuación natural de la una ni la otra cultura. La nueva expresión desde la perspectiva de la concepción cultural del espacio visualizada a través de la conducta social, comenzó a ser, si cabe el término, la lucha soterrada de dos formas de comportamiento: la indígena y la española. Una lucha inconsciente entre la continuidad de la cultura indígena que debido a su fortaleza no ha sido anulada pese a ser despreciada, y aquella europea que desde el momento mismo de su ubicación e imposición de un nuevo uso de la ciudad indígena ha sido siempre una posibilidad diferenciadora del *status socioeconómico y cultural*.

Ultimamente a través de los avances científico-técnicos de diversas disciplinas como la Arqueología, Antropología Cultural, Astronomía, Etnohistoria, Economía Política, etc., se han podido reconstruir muchos de los logros de las culturas prehispánicas, lo que ha significado una ayuda inmejorable para el conocimiento cabal de dichas culturas, permitiendo identificar al mismo tiempo las formas de ordenación territorial y establecer las premisas básicas de la concepción del espacio en correspondencia con presupuestos geométricos adquiridos del profundo conocimiento de la Astronomía.

En síntesis, la investigación pretende verificar los presupuestos de la organización territorial hispano-andina y la concepción del espacio que subyace en ella, identificando las causas que generaron la apropiación-distribución del territorio y de las distintas actividades que dieron origen a nuevas formas de ordenación de los centros poblados (trazado de pueblos y ciudades) y manifestaciones arquitectónicas (tipologías edificatorias), que permitan precisar el significado de la continua evolución de la ciudad hispano-andina y demostrar la persistencia de su concepción cultural: indígena y europea, destacando la influencia del proceso de dominación territorial, socioeconómico, jurídico, político e ideológico cultural; además de las peculiaridades propias del medio geográfico y otros aspectos que tienen gran trascendencia en el proceso urbano arquitectónico. La variedad de ciudades con estas características a lo largo y ancho de la América Andina, permite contemplar la capacidad de adaptación de las formaciones sociales nativas a este proceso, lo que posibilita al mismo tiempo apreciar los elementos constitutivos de la tradición andina e hispana.



Contenido: TAMBOS Y CENTROS PÚBLADOS PRINCIPALES EN LA REGION ANDINA ECUATORIAL	Escala: Indicada.
Fecha: Madrid, Abril 1989	
Fuente: Arquitectura y Urbanismo Antiguo Peru. Lima 1981	MAPA N°1

## CONFIGURACION DE LA CIUDAD HISPANOANDINA

El estudio de la configuración de la ciudad hispano-andina, tomando el caso particular de la ciudad de Cuenca (Ecuador), ha posibilitado comprobar que la ancestral concepción cultural del espacio vigente en la cultura andina, a raíz de la implantación de una nueva forma de organización territorial que respondía a una distancia matriz cultural importada desde Europa, a través de la cultura hispana, originó un proceso de superposición entre las distintas concepciones espaciales que ha dado lugar a la desintegración de la antigua concepción; este fenómeno en ciertos casos presenta aspectos de síntesis y en otros de nueva realidad.

La comprensión de la concepción del espacio en la cultura indígena andina ha permitido desentrañar los significados urbanos y arquitectónicos en la evolución de la ciudad hispano-andina. Proceso que se inicia con la desarticulación de la organización territorial indígena, lo cual significó la transmutación de conceptos, superposición de trazados y edificación que inaugura una nueva forma de hacer ciudad; todavía subsiste en la ciudad de Cuenca la forma ancestral de representación del lugar sagrado o ceremonial que revestía de personalidad a la comunidad y donde ésta acudía a reafirmar su identidad en las celebraciones festivo-rituales.

Respaldados por una serie de testimonios documentales y evidencias arqueológicas, se demuestran los presupuestos básicos que sustentan el proceso de configuración de la ciudad hispano-andina, cuyo contenido esencial de forma simultánea denuncia su antiguo carácter de ciudad o centro indígena, sobre el que se realiza una fundación española que da origen a la «nueva» ciudad.

Con la ayuda de las fuentes tempranas e información procedente de disciplinas como la Arqueología, Etnohistoria, Antropología, Astronomía, Geometría, Geografía (entre las principales), se han podido obtener importantes datos que permiten conocer no sólo cómo se planificaban las ciudades o centros provinciales indígenas en el extenso marco geográfico de la América Andina, organizado por los Inkas en el *Tawantin suyu*, sino también entender de qué forma se llevó a cabo el proceso fundacional hispano de villas y ciudades en la región andina ecuatorial (mapa 1).

En cuanto a la planificación de los centros provinciales indígenas, la identificación y reconstrucción de la ciudad indígena de Tumipampa, donde posteriormente se funda Cuenca, construida por el gobierno Inka en la última fase de evolución autárquica de la cultura andina, ha permitido deducir los conocimientos alcanzados en materia de ordenación territorial, que dicho sea de paso, por las evidencias encontradas guardan estrecha relación con la Astronomía Quechua e Inka; en este sentido, estudios ante-

riores (Milla Villena, 1983) han comprobado que deducidos de los conocimientos astronómicos, y en este caso concreto de la constelación de la cruz del sur, el hombre andino descubrió que la relación entre el brazo menor y el brazo mayor es igual a la relación que existe entre el lado de un cuadrado y su diagonal, axioma geográfico que da origen a la proporción ritual andina.

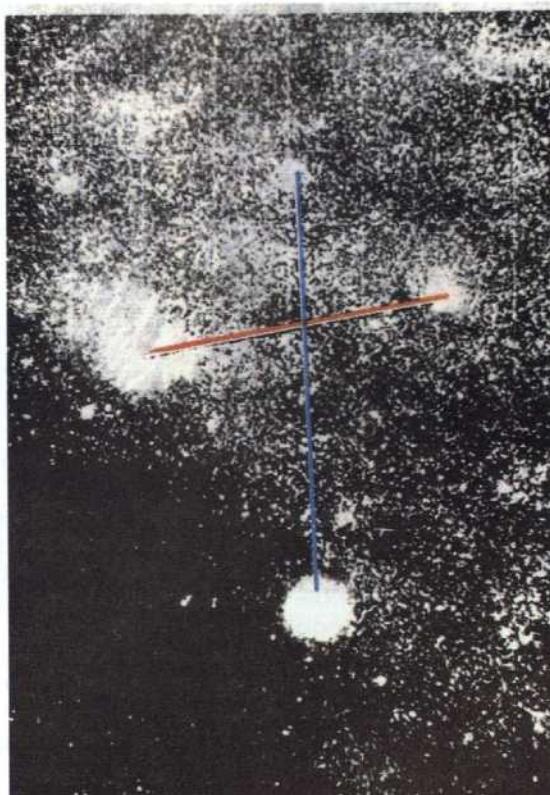
El desarrollo continuo y unitario de la civilización andina permitió que los Inkas, recogiendo el legado de culturas precedentes, tengan un sistema geométrico proporcional de medidas basado en la cruz cuadrada, que permite a través de un cuadrado unitario desarrollar en base a diagonales sucesivas un sistema de medidas que fue utilizado para el diseño de los espacios arquitectónicos, urbanos y regionales; las manifestaciones artísticas: cerámica, textiles, escultura, etcétera (fig. 1).

El sistema de medidas inkaico ha sido comprobado a lo largo de la región interandina ecuatorial (Lozano Castro, 1988), de norte a sur, región donde antiguamente existían importantes centros poblacionales como: Quito, Ricaurte, Tumipampa y Cusipampa, que serán objeto de las fundaciones de las ciudades de Quito, Riobamba, Cuenca y Loja, respectivamente. En una extensión aproximada de 700 kilómetros se ha podido reconstruir el tramo septentrional de la red vial inkaica o *Capac Ñan*, que atravesaba de norte a sur, todo el *Tawantin suyu*, cubriendo aproximadamente una extensión de 3.000 kilómetros, desde el sur de la actual república de Colombia, pasando por Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y el noroeste argentino.

Según la versión del cronista indígena Felipe Guaman Poma de Ayala, en esta principal arteria vial se extendía una red jerárquica de asentamientos de población: desde los pequeños Tambillos para el descanso de los viajeros, pasando por los Tambos de fin de jornada o viaje, pueblos y centros ceremoniales hasta las cabeceras provinciales, donde se ubicaban las ciudades a semejanza del Cusco, la capital del *Tawantin suyu*.

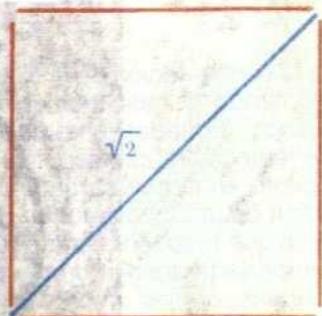
El punto de partida, no sólo para la reconstrucción del camino, sino también para la del centro provincial de Tumipampa, ha sido la intersección de los cuatro caminos que convergen en la antigua ciudad, y cuyo trazado contiene el esquema ritual andino, donde además se dibuja la figura de un puma, el felino andino de carácter mitológico, considerado el padre de la humanidad, y totém de la ciudad. Su razón de ser obedece a que también representa la constelación del felino relampagueante o *Choquechinchay* en quechua, cuya aparición en el firmamento anuncia acontecimientos astrales de mucha importancia.

Según la mitología andina y amazónica, esta constelación, que tiene la forma de un felino en actitud de acecho, tal como se puede apreciar en el diagrama del templo del sol, que nos ha legado el cronista indígena Joan de Santacruz Pachacuti, origina los eclipses de luna, coinciden-



## LA PROPORCIÓN SAGRADA

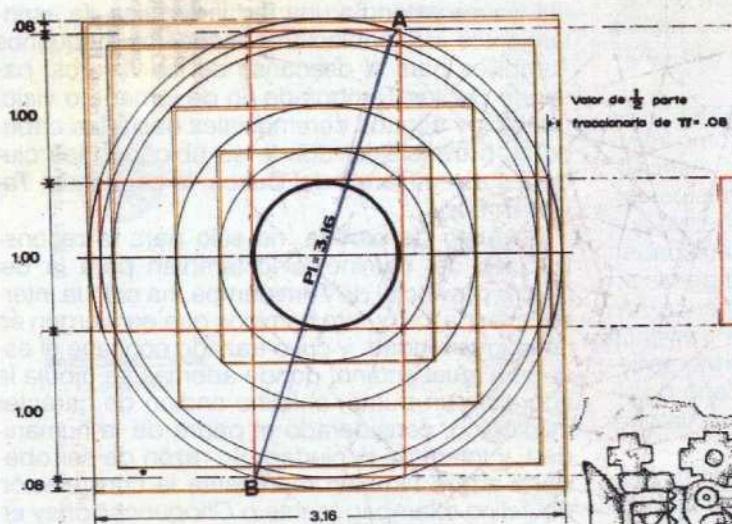
Graf 3



Graf. 2

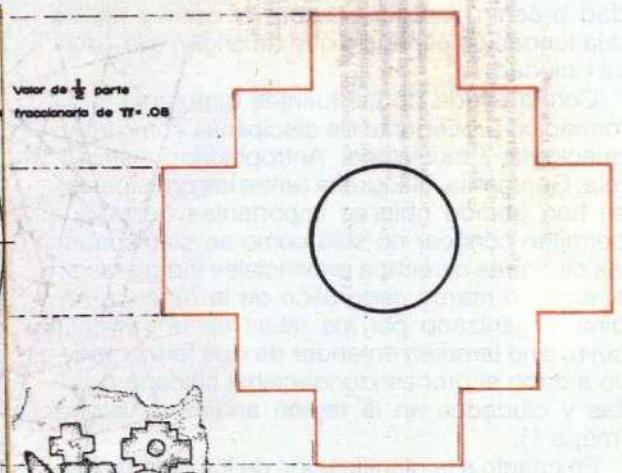
Graf. 2

## CALCULO GEOMETRICO GRAFICO DE LA CUADRATURA DE LA CIRCUNFERENCIA Y LA PARTE FRACCIONARIA APROXIMADA A $\pi$



### A B GRAN DIAGONAL = $\pi$

## **EXPRESIÓN RITUAL DE LA FÓRMULA BÁSICA DE LA CRUZ CUADRADA**



FORMULA RITUAL DE LA CRUZ CUADRADA  
CONSERVADA EN LAS GALERIAS DE LAS  
VIGAS ORNAMENTALES DEL TEMPLO DE  
CHAVIN DE HUANTAR. ANCASH - PERU

## DIAGRAMAS : GEOMETRICO Y RITUAL

Cratifer N° 61

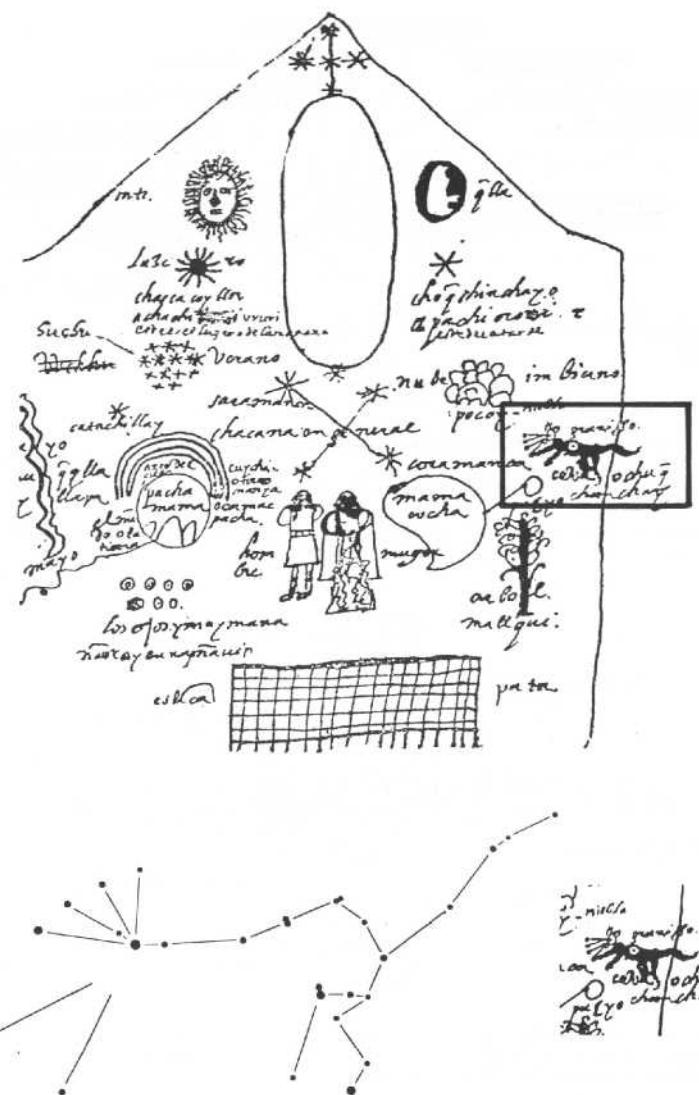


FIG. 2. Mapa cosmográfico de Santa Cruz Pachucuti Yamqui Salcamayhua. Fuente: Chavín de Huantar. Tomo I, pág. 25.

do su aparición estelar con dicho acontecimiento (figs. 2, 3, 4 y 5).

Por otra parte tenemos que indicar que la representación simbólica de las constelaciones de la Cruz del Sur, y *Choquechincha*, está codificada en el arte textil y cerámico, así como en los morteros de piedra ceremoniales (figs. 6-18).

Ampliando la explicación de la reconstrucción de la ciudad de Tumipampa, ésta ha sido posible, a más de la ayuda de los datos etnohistóricos y arqueológicos, por el concurso de importantes trabajos lingüísticos, cuya información es básica para determinar la trayectoria de los caminos que salen de la ciudad en dirección de los cuatro *suyu*, coincidentes, por otro lado, con los cuatro puntos cardinales. Luego de haber determinado el punto de intersección de los caminos, se ha procedido con el auxilio del sistema de medidas inkaico, tomando la braza como unidad (1,40 metros), a conformar un cuadrado unitario, que por diagonales sucesivas forma la cruz cuad-

drada; la ubicación e identificación de la constelación del felino también ha sido posible por el hallazgo de vestigios arqueológicos y la toponimia del lugar. El centro sagrado o ceremonial estaba concebido para las prácticas rituales y celebraciones alusivas al culto estelar, especialmente los solsticios de verano e invierno, o fiestas del *Intiraimi*, siendo un lugar de encuentro y regocijo para todos los habitantes situados en las *llajtakuna* o aldeas vecinas.

Por otra parte, según se puede deducir, al interior del centro sagrado o ceremonial representado por la figura del puma, se sitúan los templos dedicados a las divinidades estelares (sol, luna y otras constelaciones); alrededor del lugar sagrado están las *Wacas* o adoratorios, señalizados por los ceques, las líneas imaginarias que se originan en el desarrollo de la cruz cuadrada, y el diagrama ritual.

Por último se debe hacer una interesante observación en el sentido de que la ciudad indige-



FIG. 3. Constelaciones de Estrella a estrella, con sus identificaciones correspondientes en la astronomía quechua y en la occidental.

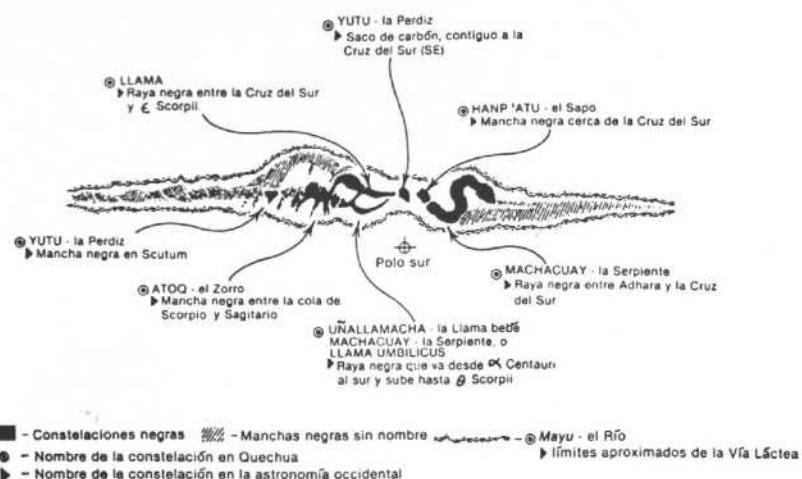


FIG. 4. Constelaciones Negras con sus identificaciones correspondientes en la astronomía quechua y en la occidental.

Fuente: «La Orientación en la Astronomía Quechua e Inca». Urton Gary. En la Tecnología en el Mundo Andino, págs. 478-480. México, 1985.

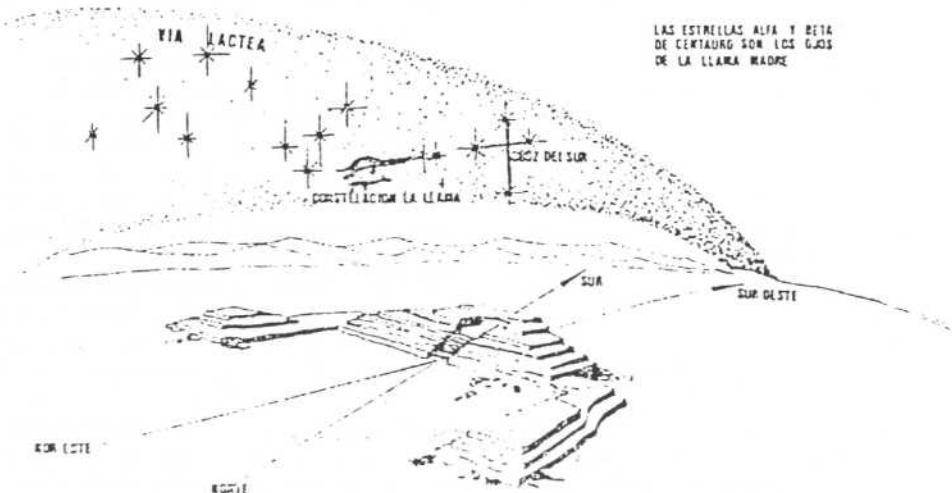


FIG. 5. Orientación-estelar de los templos andinos.

Fuente: Génesis de la cultura andina, pág. 32.

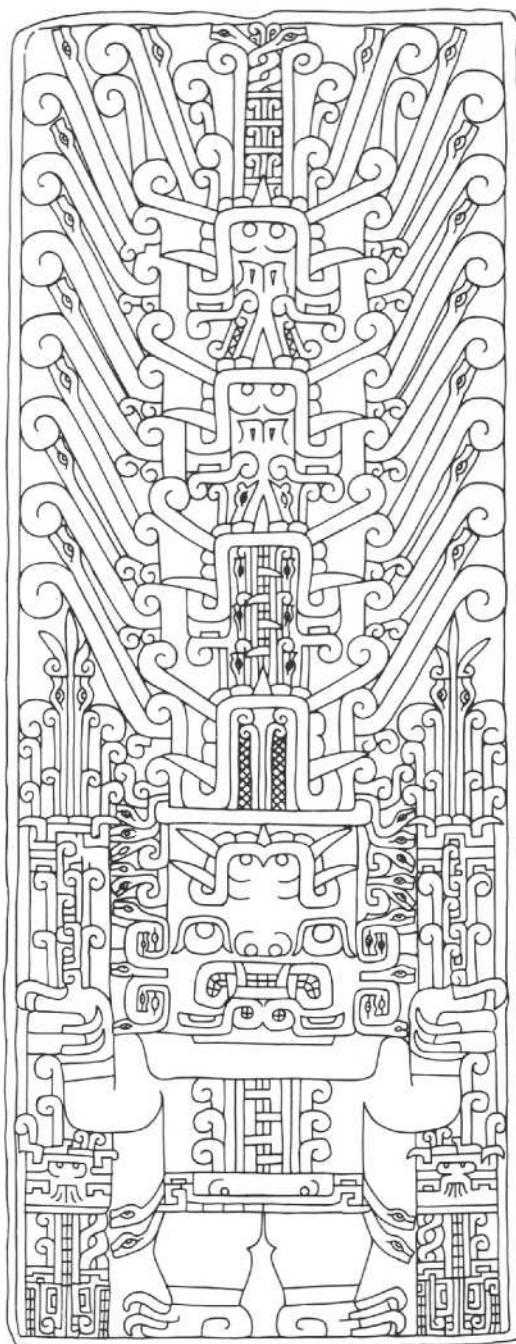


FIG. 6. «Estela Raimondi». Representa al Dios Jaguar o Wiracocha. Personificación de los fenómenos meteorológicos: lluvia, trueno y rayo.

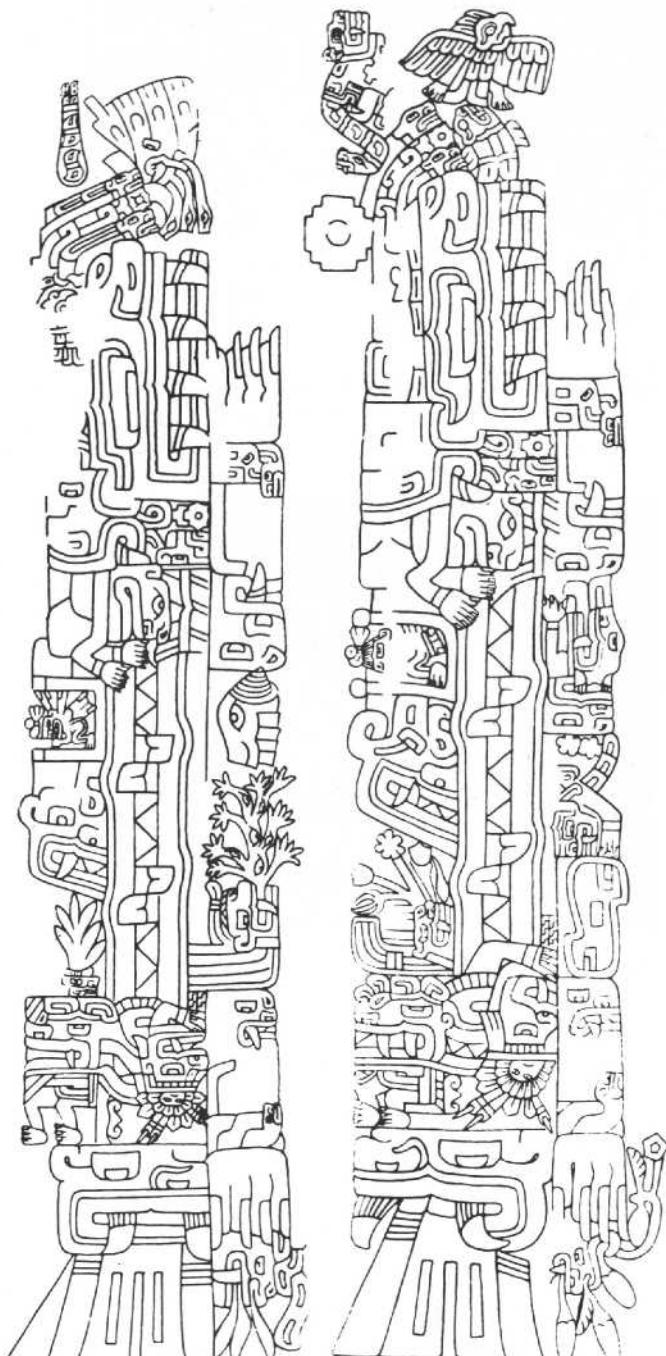


FIG. 7. Representación de las divinidades del Obelisco Tello, en donde se distinguen grandes bocas, cabezas y cuerpos cortados, y plantas. En la parte superior destacan el felino, el ave y el pez.

Fuente: Perú. Durch die jahrtausende. Kunst und kultur im lande der inka. Museum zu Allerheiligen. Noviembre, 1984. Págs. 34 y 37.

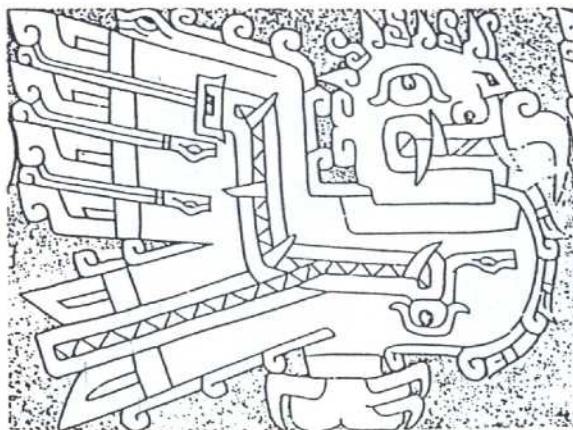


FIG. 8. Grabado de la cornisas del Templo de Chavín. Fuente: Obra citada, pág. 276.



FIG. 9. Lanzón localizado en el Templo de Chavín. las cabezas felinoides de la sección superior e inferior reaparecen en distribución distinta en las columnas. Fuente: Perú. «Durch die jahrtausende. Kunst und kultur im lande der inka. Museum zu Allerheiligen». Noviembre, 1984. Pág. 237.

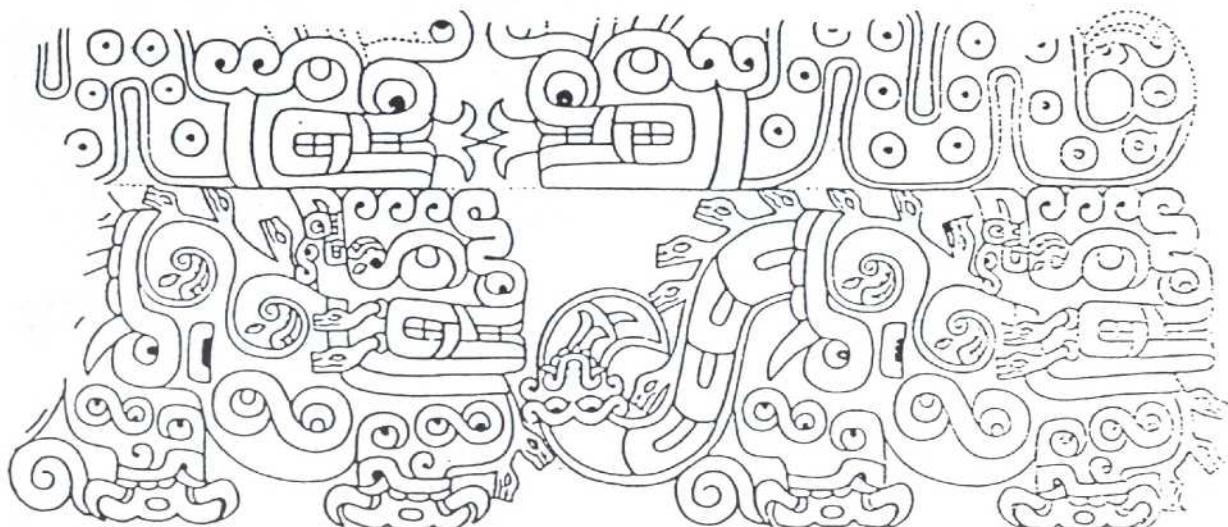


FIG. 10. Felinos y serpientes en la cornisa del Templo nuevo de Chavín. Fuente: Perú. «Durch die jahrtausende. Kunst und kultur im lande der inka. Museum zu Allerheiligen». Noviembre, 1984. Pág. 243.



FIG. 12a. *Puma. Escultura en piedra: estilo del arte de Chavín.* Fuente: «*Las Antiguas Culturas del Perú*», págs. 32-161. J. Alen Mason. FCE. México, 1978.



FIG. 12b. *Escultura de puma de oro.* H. Sechtman et al: *Estudios de arte precolombino*, núm. 16. Washington, 1975. Fuentes: Perú. Durch die Jahrtausende, Kunst und Kultur im Lande der Inka. Museum zu Allerheiligen. Nouhe, 1984, pág. 441.

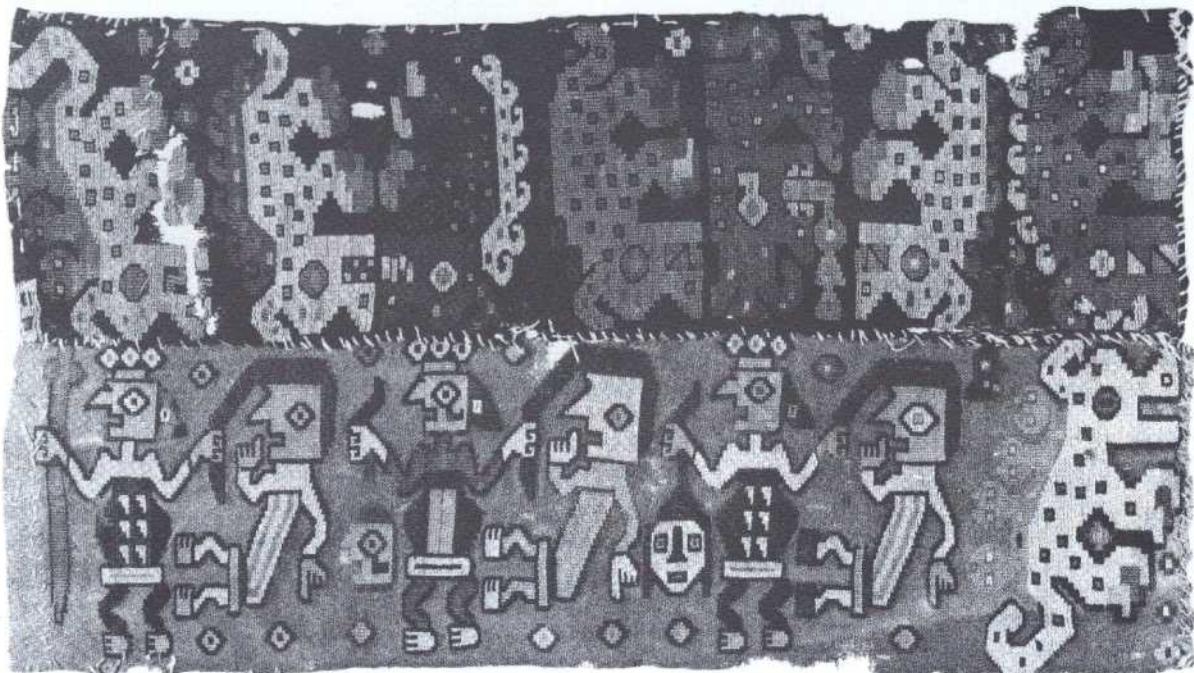


FIG. 13. *Textil en el que se distinguen figuras felinas.* Fuente: Perú ... (op. cit.), pág. 339.

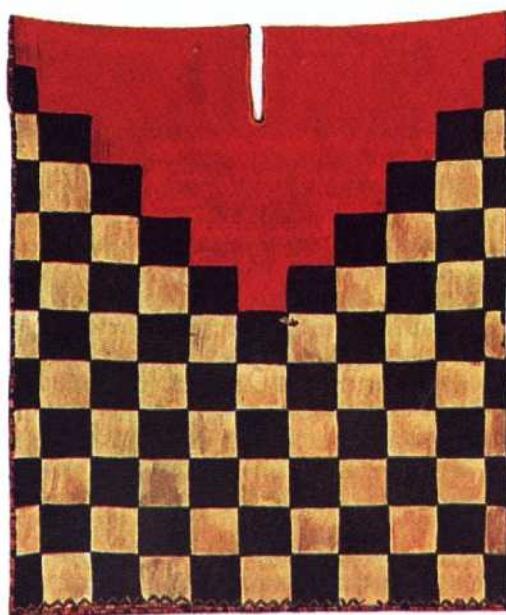


FIG. 14. *Prenda de la época inca, de ornamentación ajedrezada.* Fuente: *Idem. fig. 13, pág. 372.*

na se construye a imagen del Cusco, el control principal del *Tawantin suyu*, considerado como el centro del mundo, en tal virtud, todo centro o cabecera provincial que configura la geografía sagrada Inka, tiene como principios ordenadores de la organización territorial y social un patrón basado en presupuestos astronómicos, geométricos y mítico-religiosos.

En este orden de cosas la ciudad está concebida en el marco de la totalidad, es parte de un paisaje indivisible, el de la naturaleza; en ella está representada la cosmovisión del pensamiento indígena, acuden a ella cada vez que celebran rituales y festividades alusivas a sus creencias y culto estelar. El centro sagrado o ceremonial se justifica en la medida que refleja el mismo orden del cosmos andino, simbolizado en el mundo existencial, es decir las tres partes que conforman la totalidad: *Awa Pacha* (mundo de arriba), *Kai Pacha* (mundo de aquí), *Uku Pacha* (mundo de abajo), que se corresponden a su vez con la bipartición del espacio, señalizadas en las

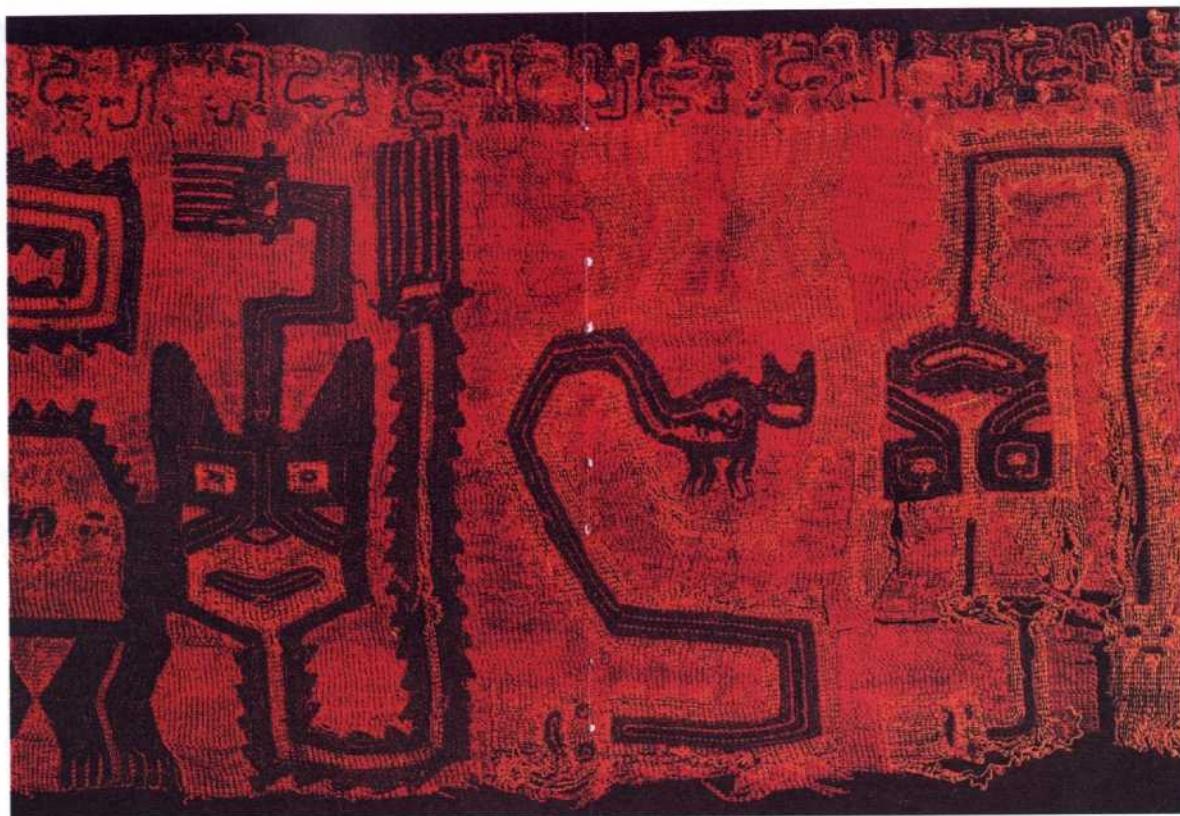


FIG. 15. Textil nazca, con motivos felineos. Fuente: *Culturas Clásicas Prehispánicas*, pág. 88. Anaya. Madrid, 1988.

dos mitades: *Anan (Awa Pacha)* y *Urin (Uku Pacha)*; y la cuatripartición, a través de la señalización de los cuatro *suyu* o sectores cardinales (*Chinchay, Colla, Anti, Conti*).

Estos conceptos que se derivan de la observación astronómica y en particular: la orientación celeste de la Vía Láctea y la Cruz del Sur, pueden verificarse en la ciudad de Tumipampa, que demuestra que el sitio donde se asienta fue el resultado de una meditada elección y selección topográfica; sus planificadores buscan el aprovechamiento de los recursos naturales (agua, abundancia de tierras cultivables, clima) y una privilegiada ubicación y posición astronómica estratégica. Luego se procede a ordenar la ciudad de acuerdo con la traza geométrica ritual que articula la división de los *Tupu* o solares y la señalización de las *Wacas* o adoratorios, a través de los *ceque*, las líneas imaginarias que parten de la *kancha* principal.

La división en mitades: *Anan/Urin* se orienta por la rotación aparente de la Vía Láctea, que desde un punto fijo de la tierra con doce horas de diferencia dibuja dos ejes: el noreste/suroeste y el noroeste/sureste, que se corresponden también con los cuatro sectores de la ciudad (Urton, Gary, 1985).

Al trazado geométrico se debe añadir el esquema mágico religioso donde se dibuja la figura del puma, el animal de carácter sagrado en la mitología andina y que representa la constelación de *Choquechinchay*; al interior de la figura

se sitúan los templos y *kanchas* principales teniendo como eje central de referencia la cruz cuadrada deducida, de forma análoga a la figura anterior, de la constelación de la Cruz del Sur, situada en la parte central de la Vía Láctea, o *Mayu*, considerado como río sagrado (plano 1).

En cuanto al proceso de fundación de la ciudad de Cuenca, hacia 1535, los primeros españoles se sitúan alrededor de la parte inferior del lugar sagrado indígena, formando un asiento que se denomina Santa Ana de los Ríos; luego de transcurrir algunos años, en 1557 fundan la ciudad de Cuenca en la parte central de la ciudad indígena. Esta fundación replantea los ejes existentes, efectuándose la superposición de los dos trazados, lo cual introduce algunas modificaciones en cuanto al uso y organización de la ciudad; en el plano formal la repartición y distribución de solares entre los conquistadores y las órdenes religiosas ocasiona la conformación de cuadras (manzanas), que en el primer caso (cuatro vecinos por cuadra), modifica las dimensiones de los *Tupu* o solares indígenas; y en el segundo caso, se procede a la sustitución de los templos dedicados al culto estelar por iglesias y conventos para el culto de la nueva religión católica (plano 2).

De otra parte la forma de la ciudad que surge de la repartición de lotes o solares presenta coincidencias entre los ejes de orientación del centro indígena, marcado por los cuatro caminos de acceso a la ciudad y los ejes ortogonales del tra-

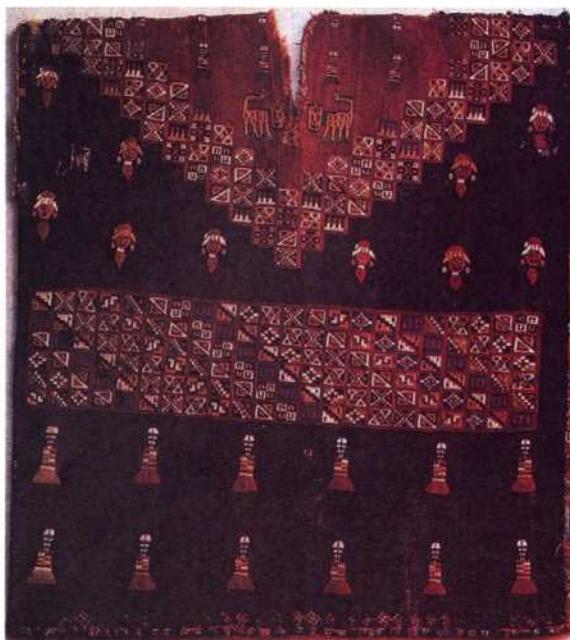


FIG. 16. Prenda textil estilo inca. Fuente: *Idem. fig. 14, pág. 84.*

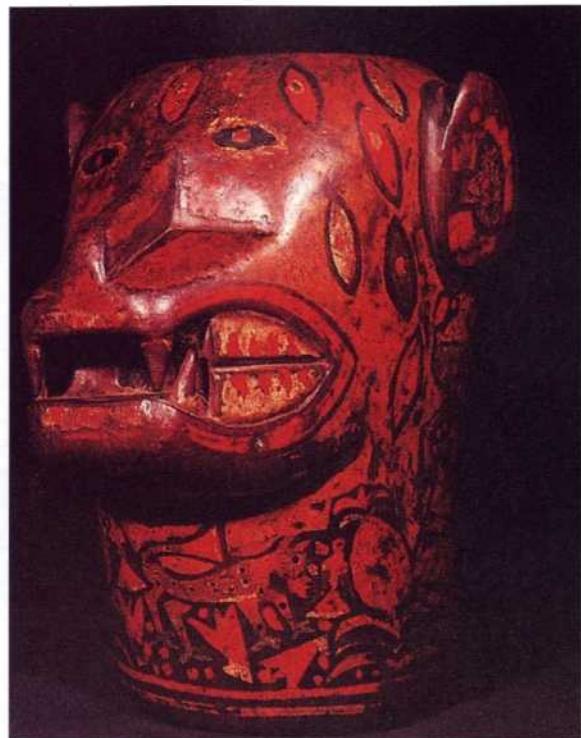


FIG. 17. Cerámica con figura de felino, elemento fundamental del panteón tutelar andino. Fuente: «Los Incas», pág. 97. Anaya. Madrid, 1988.

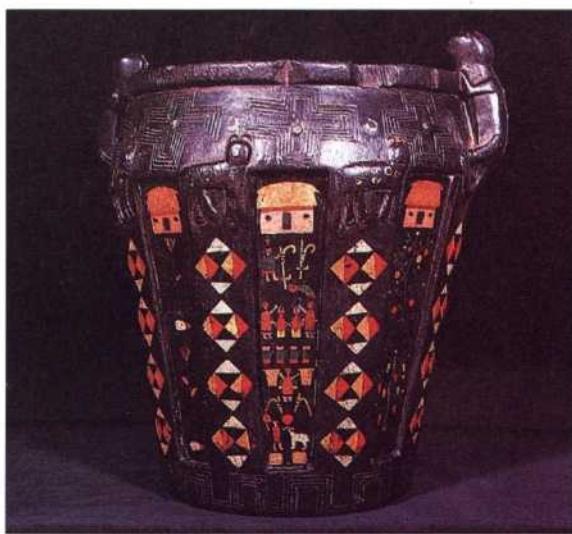


FIG. 18. Kero Inka con diseños geométricos y asa en forma de telino. Fuente: «Los Incas», pág. 118. Anaya. Madrid, 1988.

zado hispano que conforman una cuadrícula, en este caso con un módulo de 84 metros de lado, cuya aplicación fue generalizada en las ciudades conquistadas.

En relación al origen de la forma cuadrangular han sido propuestas algunas hipótesis que intentan explicar la génesis del trazado, pero ninguna de ellas tiene en consideración los principios geométricos indígenas, fundamentados en el conocimiento de la Astronomía; dichos principios están expresados en diversos vestigios arqueológicos, entre los que se cuentan: construcciones de edificios, observatorios, geoglifos, etc.; mas las patentes muestras del arte cerámico y

textil, que de manera continua durante el milenario período de evolución autárquica se localizan en toda la extensa área cultural andina (ver figuras 13-18).

Con estos antecedentes y de acuerdo a las fuentes etnohistóricas, la fundación de ciudades en los Andes ecuatoriales o más exactamente en las cuencas interandinas donde se encontraban las densidades más fuertes de población, se realiza en los antiguos centros indígenas rodeados generalmente de diversas comunidades, lo cual presenta ventajas y facilidades al conquistador, para el aprovechamiento de los recursos humanos y naturales, razones más que suficientes para explicar las fundaciones de Quito, Riobamba, Cuenca y Loja, a lo largo del callejón interandino. En este sentido las nuevas ciudades nacen al amparo de las condiciones físicas preexistentes, apareciendo la forma cuadrangular como la más idónea para su organización, y que se compone de una plaza central flanqueada por la iglesia mayor, las casas de gobierno, cárcel y pícota, solares para los conquistadores y vecinos, además de señalar sitios para ejidos de la ciudad y carnicería.

El núcleo inicial de la ciudad determina la ubicación de las autoridades civiles y religiosas, así como de la población española; mientras tanto las *llajtakuna* o barrios indígenas se sitúan alrededor de la ciudad como estaban antiguamente, dado que el centro ceremonial era un lugar ocupado sólo en las celebraciones rituales, este hecho marcado por las diferencias culturales origina en lo posterior una segregación social que

será profundizada por el acaparamiento por parte de los conquistadores residentes en la ciudad del excedente generado por la explotación indígena.

En el ámbito sociocultural estos cambios originan profundos desarraigos en las creencias indígenas, pues la invasión del lugar sagrado produce un «fenómeno de disociación», o pérdida de conciencia de la comunidad con respecto al espacio central en donde se sitúan los templos principales del culto estelar, lugar de celebraciones rituales en las fechas que señala el respectivo calendario astronómico.

En el plano geopolítico la escala del territorio donde están emplazadas las ciudades fundadas, las convierten en centros de gran estabilidad y posibilidades de crecimiento; surgen cargadas de significación cultural y de responsabilidad de supervivencia, siendo un instrumento de dominación y conquista, aspecto de primordial importancia que no escapa al fundador/conquistador hispano.

En resumen, la ciudad fundacional que se establece como una necesidad política, administrativa, económica, social y religiosa, se sustenta inicialmente en la base económica (agrícola), indígena, y en la explotación de su población; una vez controlado el centro real y simbólico de la organización indígena, no variaron mucho las pautas que lo apoyaban y muy pronto se establecieron las vías de comunicación con el exterior, iniciándose la explotación de vastas regiones mineras y la incorporación de variados cultivos y ganado desconocido en la región.

Con estos antecedentes la primera red de asentamientos establecida por los españoles en los territorios ocupados por las culturas indígenas más avanzadas, estuvo apoyada en las ciudades y pueblos existentes o fue determinada por la existencia de una densa población indígena; la síntesis de este proceso en el aspecto formal da lugar a una tipología característica que definirá en su diseño y ordenación una nueva concepción cultural de la ciudad.

Durante los casi tres siglos de dominio colonial español, las ciudades de Quito, Riobamba, Cuenca y Loja cumplen las funciones propias de un centro poblado organizado: tienen un carácter administrativo, porque son sede de una Gobernación o Corregimiento; cumplen una función religiosa, con varias iglesias, conventos y monasterios, que cumplen la tarea de evangelizar a la población indígena; y por último tienen también una función económica, quizás la de mayor importancia, ya que a partir de la ciudad se organiza la producción de las tierras aledañas, así como los intercambios orientados a su beneficio, convirtiéndose de esta manera en el centro que unifica todas las actividades: político-administrativas, jurídicas, socioeconómicas, religiosas y culturales, en el contexto regional.

En este período las características de la ciudad hispano-andina se definen por las necesidades de la administración colonial (civil y religiosa), y de los sectores criollos de mayor prosperidad económica, crece en el aspecto urbano y

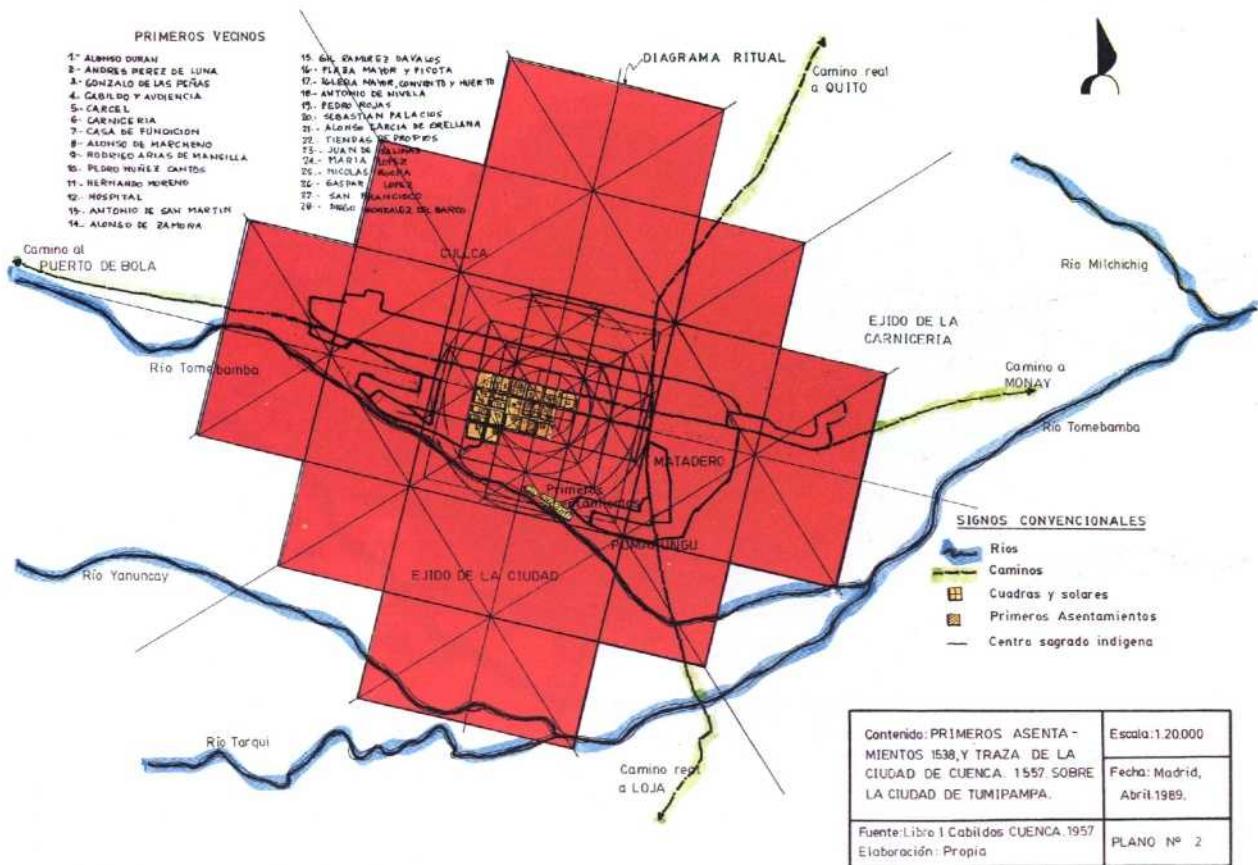
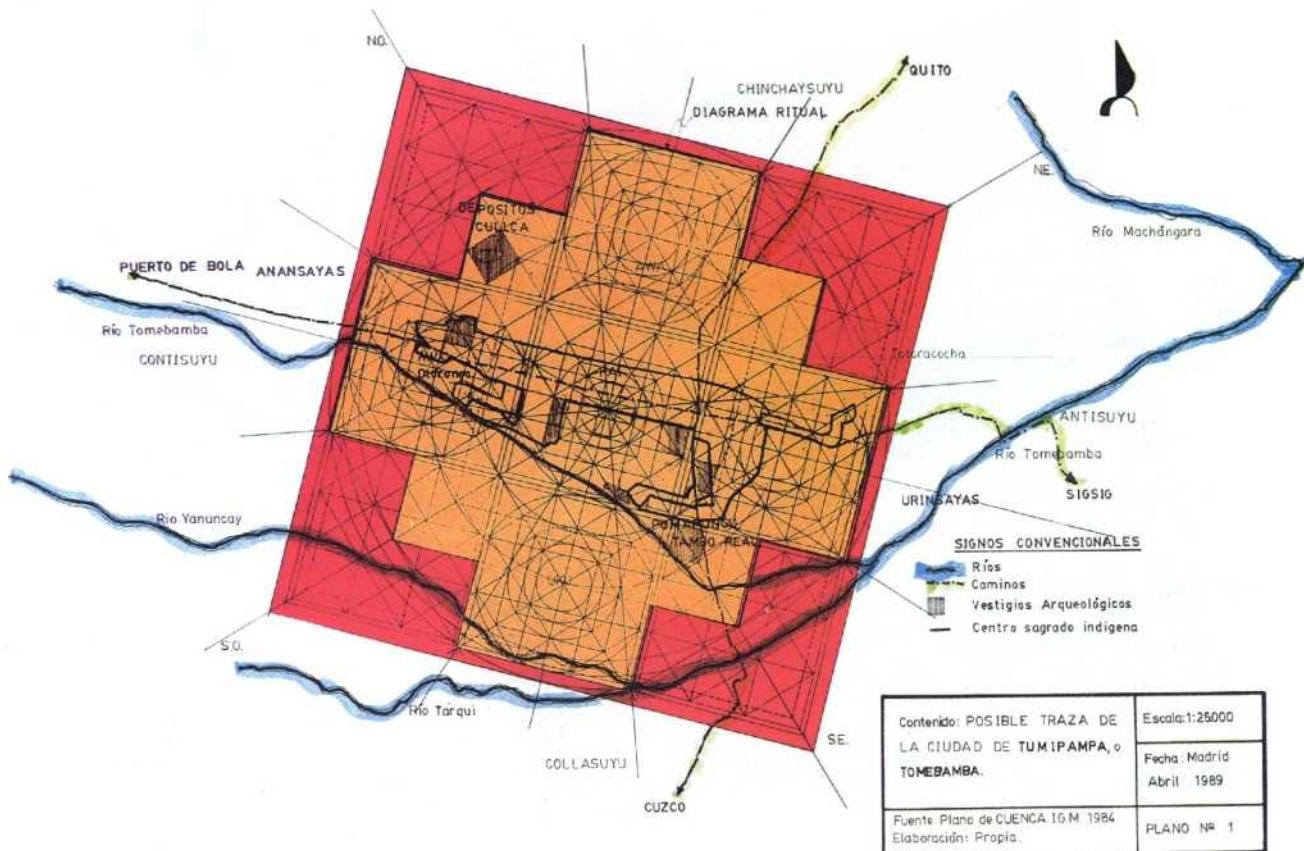
arquitectónico supeditada a dichos intereses, incorporando a través de la construcción edilicia (iglesias, conventos, casas de gobierno, etc.), nuevas tipologías importadas desde Europa y que para su construcción cuentan con la participación gratuita de la mano de obra indígena, obligada a repetir estos modelos (plano 3).

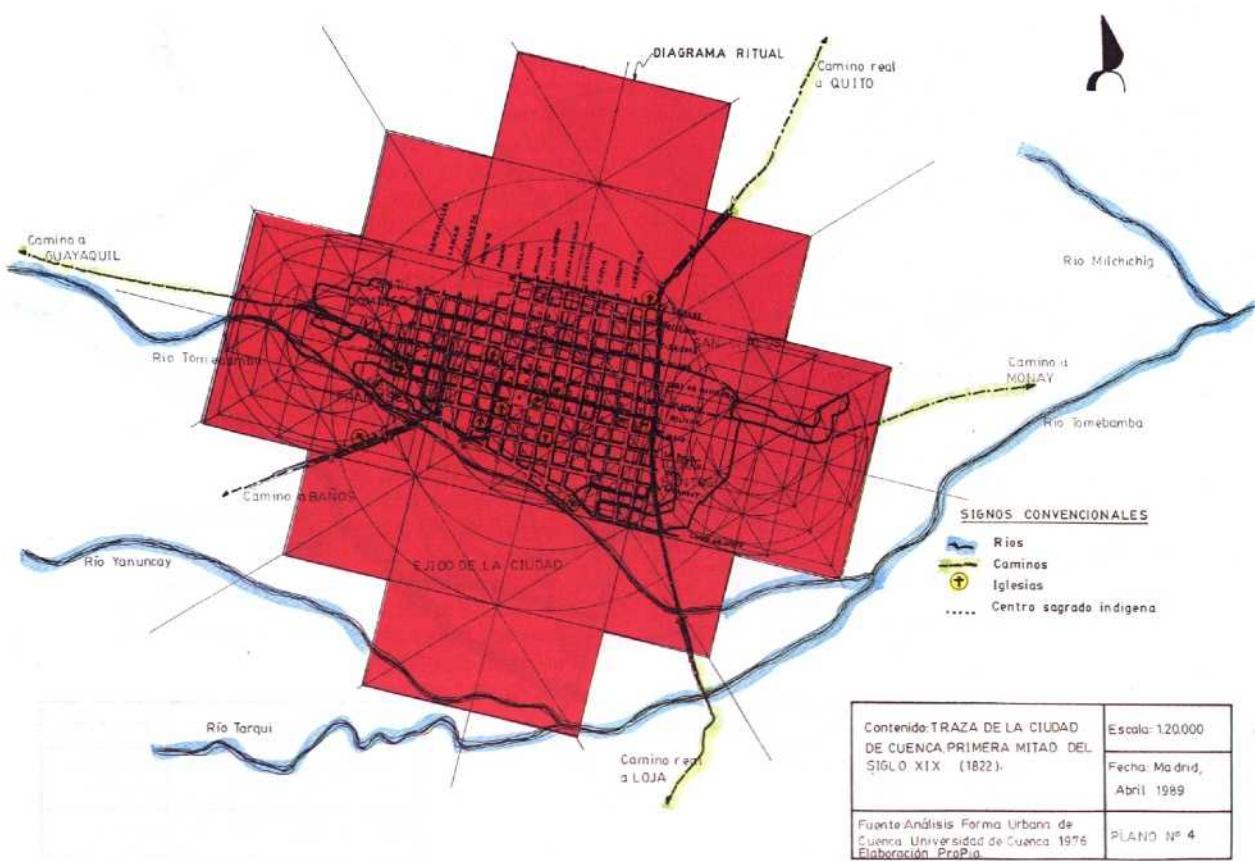
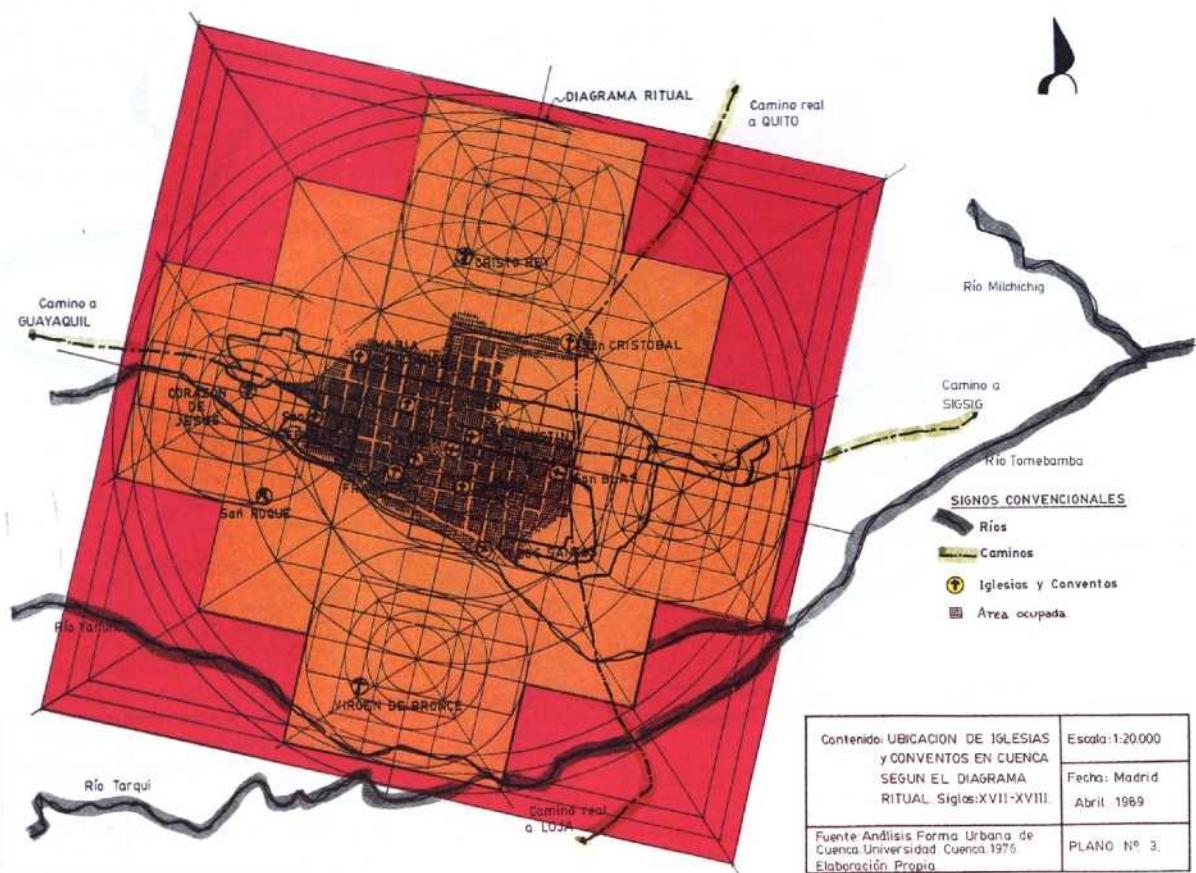
La síntesis estilística de la expresión europea, renacentista y barroca se traslada en general a la ciudad hispano-andina, reelaborándose estos conceptos, a partir de los condicionamientos ecológicos, económicos y las técnicas constructivas, imperantes en la próspera sociedad colonial, reflejada en la gran cantidad de edificios religiosos (iglesias, conventos y monasterios), que guardan semejanzas y analogías en cuanto a su monumentalidad uso/función y significado, por el hecho de haber sido construidos bajo modelos y principios europeos. Estos rasgos de monumentalidad que se desarrollan en la arquitectura religiosa desde las primeras etapas de configuración de la ciudad hispano-andina llegaron a servir de «modelo» para la arquitectura civil.

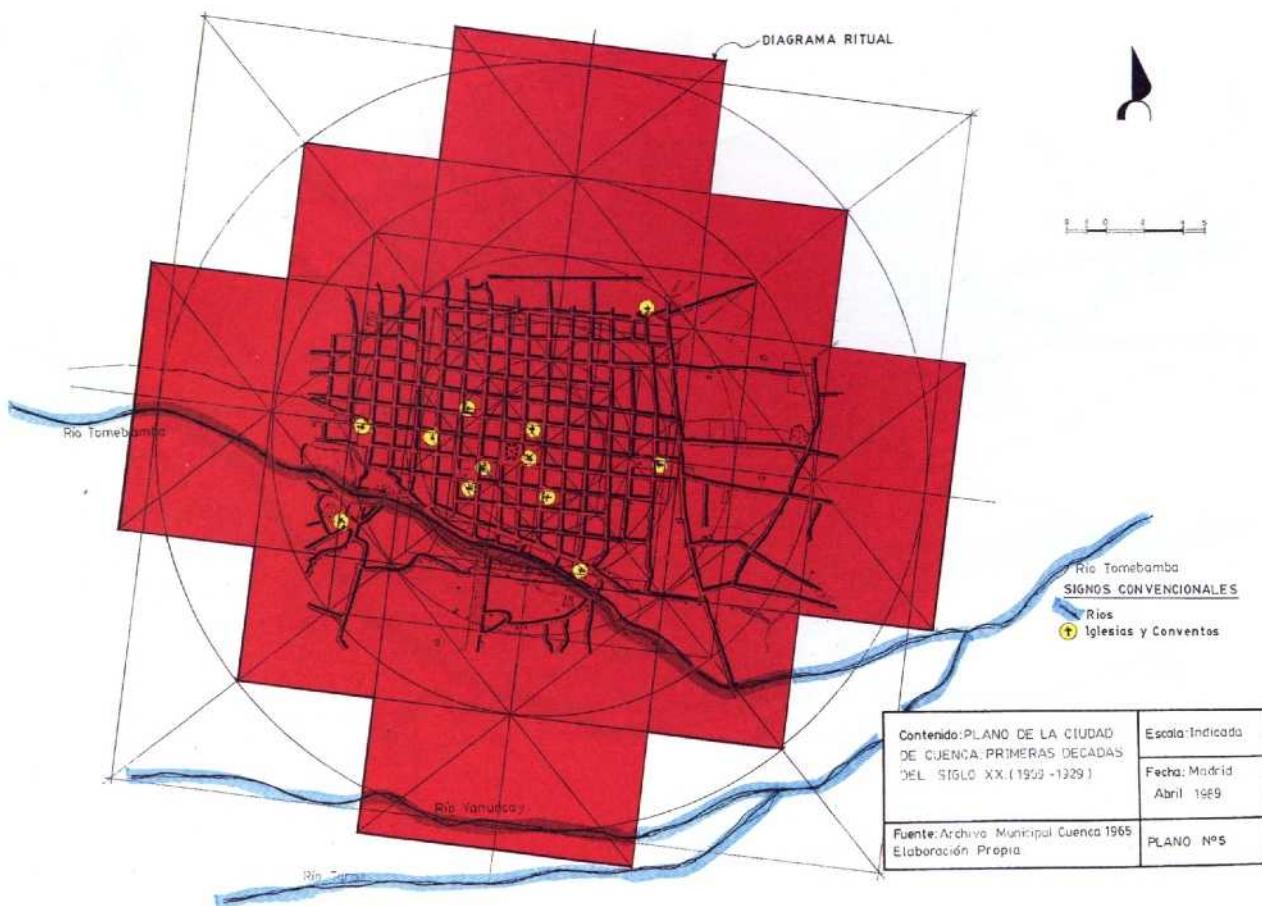
En las ciudades de Quito, Riobamba, Cuenca y Loja, las congregaciones de Franciscanos, Dominicos, Mercedarios, Agustinos, fundan y construyen en el centro de cada ciudad sus conventos e iglesias; al mismo tiempo también se edificaron otros conventos de menos volumen e importancia, destinados a las comunidades de religiosas. Si bien en principio todas estas construcciones tienen un carácter rústico, con el paso del tiempo y la obtención de recursos provenientes de la población indígena, se pudieron levantar grandes edificios dispuestos a la manera de los existentes en España o Italia, con la salvaguardia de la incorporación de exuberantes decorados que deslumbran por la opulencia de los retablos, quizás trasmutada de los antiguos templos indígenas, decorados con chapas de oro y piedras preciosas; la totalidad de los valores simbólicos cristianos encuentra lugar junto a los motivos autóctonos, simbiosis de símbolos y motivos ornamentales, cuya valoración ha dado lugar a diversas polémicas entre los especialistas.

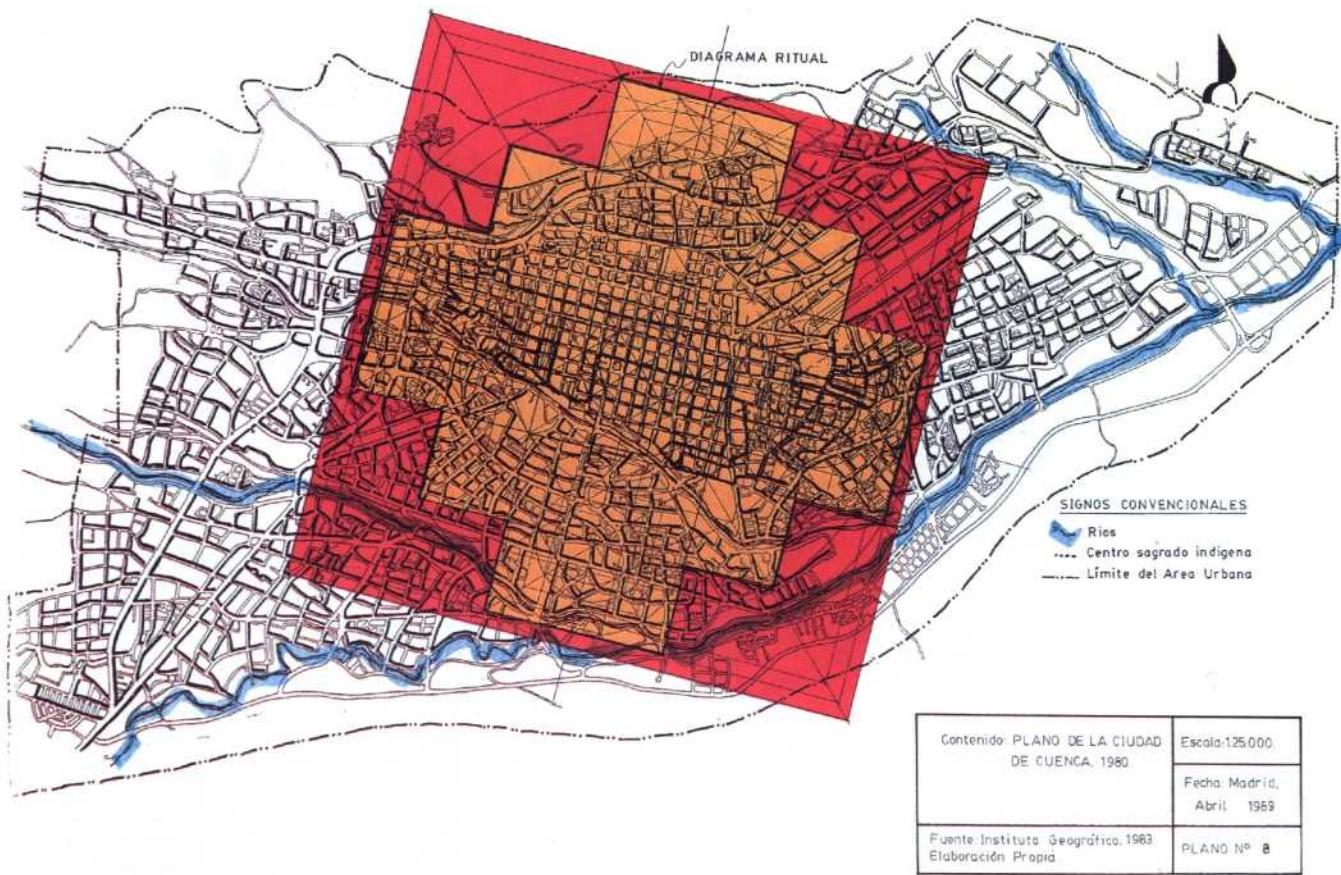
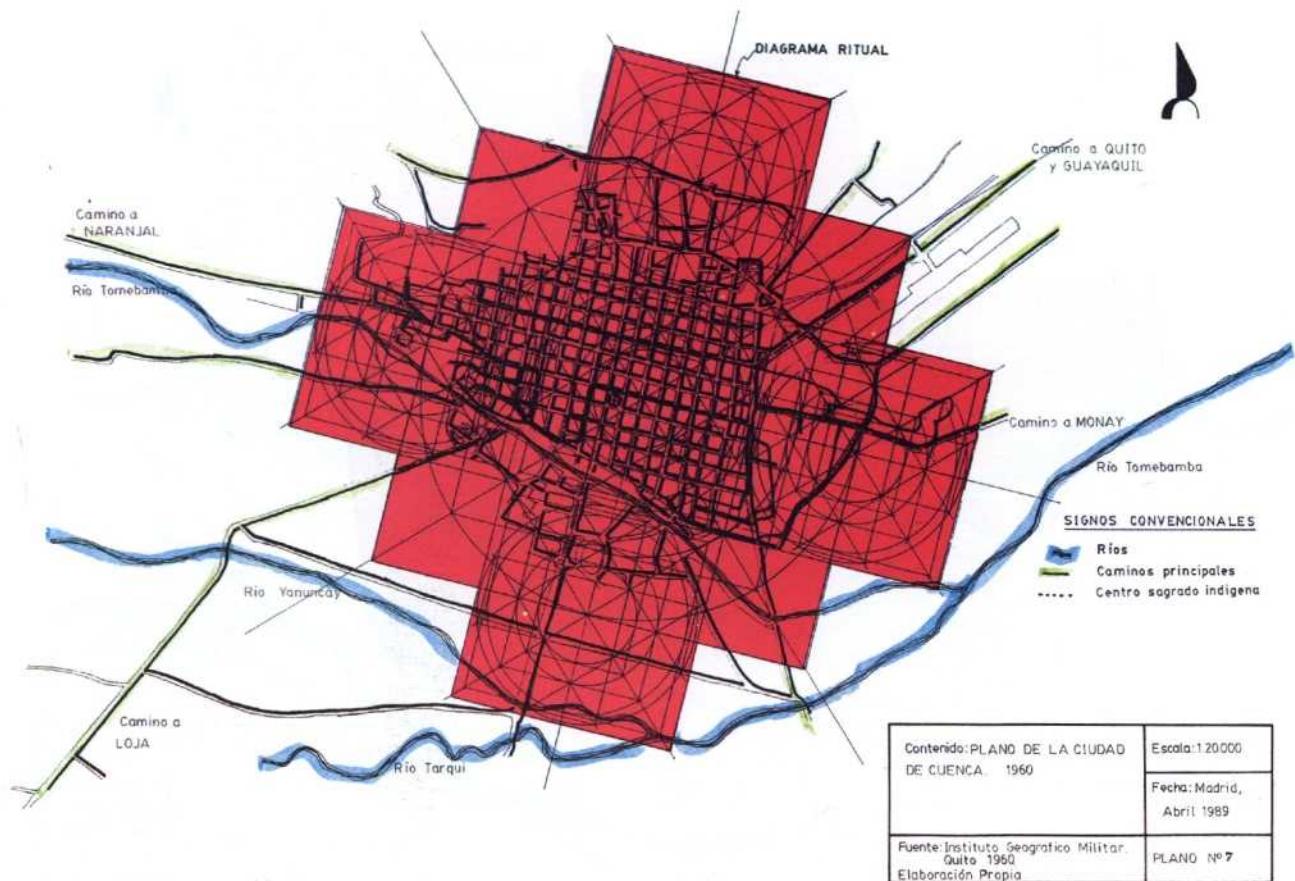
En este orden de cosas es indiscutible el hecho de que algunas ciudades fueron centros que alcanzaron un cierto nivel artístico y que propiciaron además la divulgación normativa e imitativa de modelos que representan una gama variopinta de expresiones formales y estilos tan disímiles, como el románico, gótico, renacentista, barroco, etc.; interpretados a juicio de los críticos con la peculiar «sensibilidad indígena» en la ejecución de sus obras.

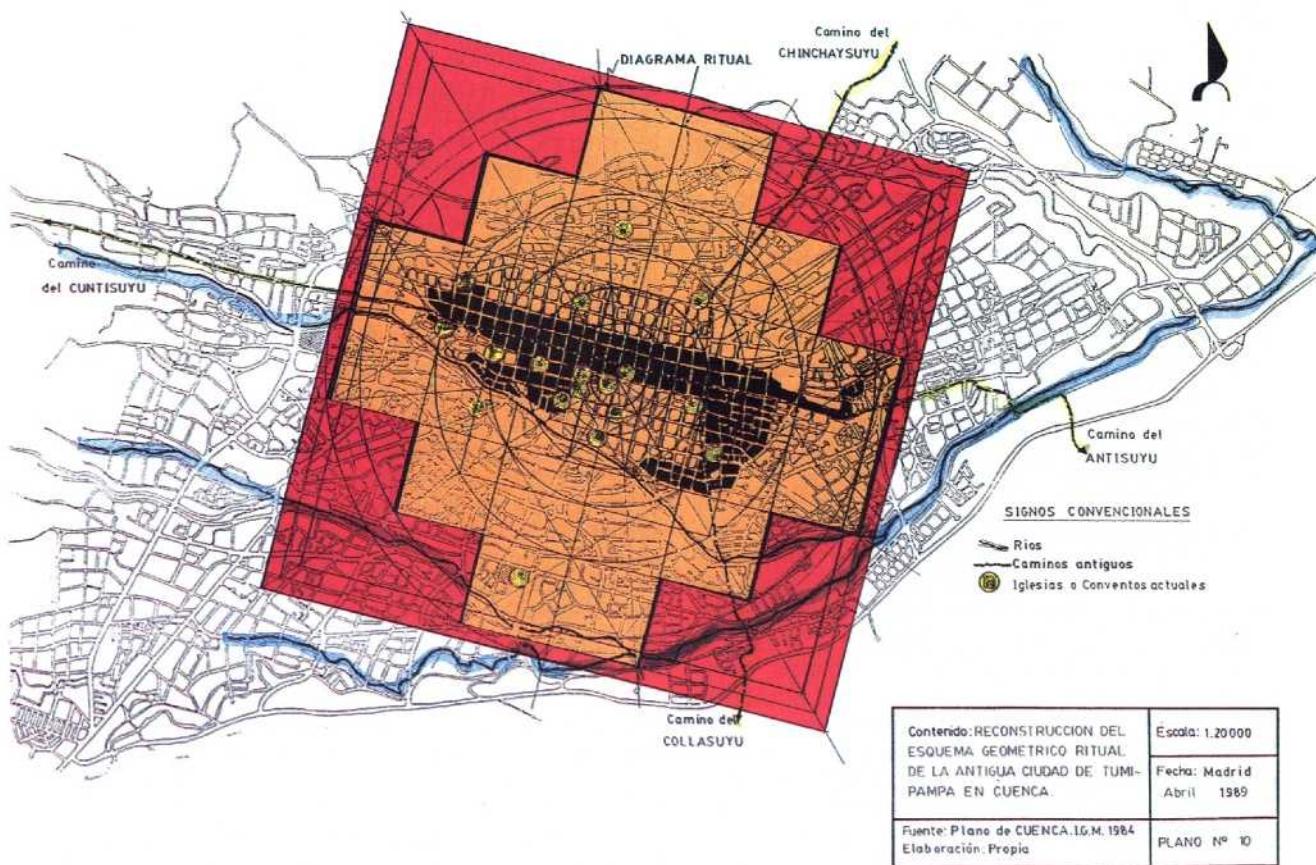
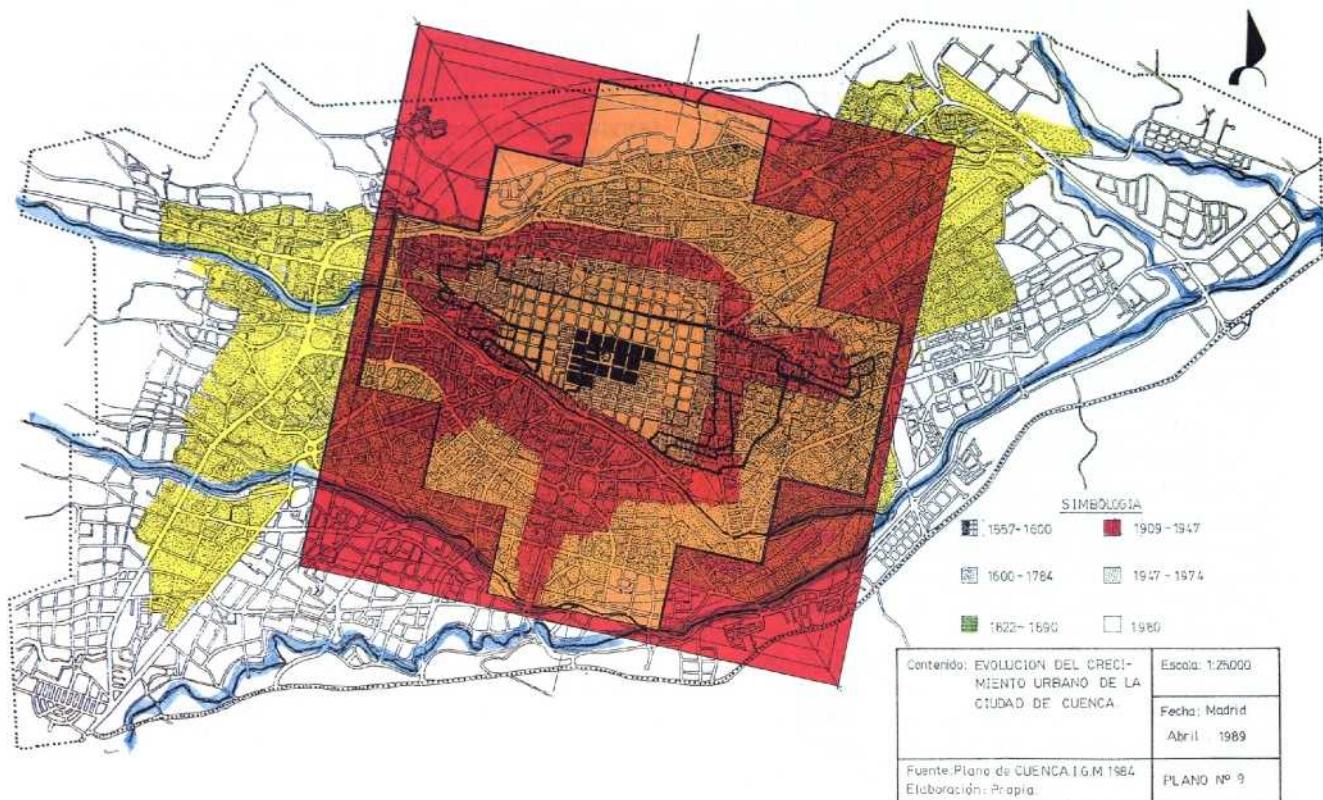
La independencia política de España está acompañada del nacimiento del estado republicano, cuya base territorial administrativa mantiene la misma organización de la colonia en lo que respecta a las entidades territoriales. La vida republicana distingue por lo menos tres fases en el proceso de configuración de la ciudad: la primera desde 1830 hasta 1895, período que consolida el estado criollo, cuyos postulados están inspirados en teorías políticas de otras latitudes, soslayando la realidad de una nación mayorita-











riamente indígena; la dependencia a las nuevas potencias emergentes en el nuevo orden económico mundial, canaliza el afán de colonización y explotación de recursos en el monocultivo agrícola, situación que repercute en la incorporación de nuevos patrones y formas de vida en las ciudades, bien sea por la movilidad poblacional o por el incremento del comercio interno y externo.

En el ámbito cultural las élites criollas profundizan esta dependencia con los centros europeos, Francia e Inglaterra especialmente; se continúa con la imitación de modelos y estilos que mezclan con las viejas formas coloniales, nuevas tendencias y estilos derivados del neoclásico y romanticismo francés, implantados en las ciudades como símbolo de la arquitectura civil republicana y del gusto afrancesado del momento; influencia que se extenderá hasta el primer cuarto de este siglo.

De forma paulatina, la aparición de los modelos norteamericanos viene a la par con la dependencia respecto a los Estados Unidos, modelos que irán sustituyendo a las viejas casonas, dando paso a la difusión de nuevos patrones que incluso incorporan una forma de vida propia.

El rigor, durante la primera y segunda fase (1830-1895/1895-1930) la implantación del modelo económico agroexportador configura a nivel local el desarrollo desigual y combinado de la formación social ecuatoriana, patente en las ciudades, en donde las transformaciones más significativas se operan con la aparición de nuevas tipologías y renovación de la edificación; las actuaciones urbanísticas se limitan a la ampliación del viario o incorporación de infraestructura, aunque en ambos casos se mantienen las directrices fundamentales del trazado original de la ciudad (planos 4 y 5).

La tercera fase (1930-1984), y en especial a partir de la segunda mitad del presente siglo, la ciudad sufre un espectacular crecimiento, como nunca lo había hecho en los siglos anteriores, desbordando los límites del núcleo histórico; este acelerado crecimiento ha ocasionado la ampliación y ensanche de las ciudades, incorporándose en cada caso (Quito, Riobamba, Cuenca y Loja), distintos trazados al antiguo núcleo central, propuestos por otros tantos Planes de Regulación Urbana, que hacen su aparición como instrumentos técnicos aplicables a la solución de los problemas de la ciudad (planos 6, 7 y 8).

En cuanto a las tipologías arquitectónicas, en este período continúa la tradicional imitación de modelos externos; ahora es el estilo internacional, identificado con los edificios en altura y hormigón armado, que se distinguen entre sí, por los diferentes servicios que prestan a la población (conjuntos de apartamentos, hoteles, oficinas públicas, entidades bancarias y financieras, etcétera). En lo que respecta a los nuevos sectores residenciales, destaca la implantación generalizada de viviendas unifamiliares aisladas (chalet), como tipología predominante, privilegiando el consumo individual del espacio, sin tener en consideración la estructuración del con-

junto urbano de la ciudad, es decir, los espacios de uso público necesarios para el desarrollo de las actividades sociales y de participación de la comunidad.

Paradójicamente, la saturación del núcleo central o histórico ha posibilitado verificar el trazado de la ciudad de Tumipampa y comprender la pervivencia ancestral de la concepción cultural del espacio vigente en la conciencia colectiva indígena.

A casi cinco siglos de la fundación de Cuenca y por consiguiente durante el largo proceso de configuración urbana se constata la persistencia del antiguo trazado de la ciudad indígena de Tumipampa, sobre el que se levantó la ciudad española. El crecimiento de la ciudad se ha ido adaptando al esquema del centro sagrado indígena, de manera que el trazado de cuadras y calles inconscientemente ha logrado conservar la figura del puma, el felino andino de carácter mitológico que representa el lugar sagrado donde se situaban los templos para el culto estelar, las plazas y otros edificios principales de la ciudad indígena.

No cabe duda que las primeras instrucciones de la fundación hispana y la consecuente repartición de cuadras y solares se adaptaron a las características del antiguo centro; un análisis exhaustivo de las principales vías de comunicación, barrios de la ciudad, localización de iglesias y la ancestral pervivencia de las prácticas festivas y rituales, que llenaban de significación a la ciudad indígena, están vigentes en la ciudad de Cuenca (plano 9).

Todavía a pesar del tiempo transcurrido, la memoria histórica de las comunidades y barrios aledaños de la ciudad, que tienen un gran componente de población indígena, reviven el carácter cultural del antiguo centro de la ciudad con motivo de las festividades astrales, que ahora coinciden con las conmemoraciones de la religión católica: Navidad, Las Cruces, Corpus Christi, y que a todas luces denuncian la función cultural que cumplía la ciudad en el contexto local y regional.

Es importante destacar que a pesar de las vicisitudes y el tiempo transcurrido, el centro de la ciudad indígena sigue siendo el lugar de encuentro y elemento de referencia esencial para las comunidades indígenas del contexto local y regional; esta latencia en cuanto al lugar central y, dicho sea de paso, al espacio público de carácter comunitario, no ha tenido un correlativo acompañamiento ni compenetración cultural, desde el inicial encuentro entre las culturas andina e hispana, el proceso que se desencadenó ha sido complejo; la indiferencia por conocer a fondo las formas de ser y vivir de la cultura nativa condujo a posiciones etnocéntricas, que coartaron cualquier vía de entendimiento, dando lugar a la convivencia forzada de «dos mundos superpuestos». En este sentido las manifestaciones culturales nativas desde la perspectiva de la cultura oficial son interpretadas como formas del folklore indígena, sin haber ningún interés por co-

nocer en profundidad la significación de dichas manifestaciones y su relación con la concepción cultural del espacio, vigente en la conciencia colectiva indígena (plano 10).

La constatación de esta realidad certifica que aún no han podido fundirse, asimilarse, unificarse, plenamente los distintos aspectos válidos de una u otra cultura, situación que posibilitaría dar a luz una nueva cultura, es decir, proporcionar los medios adecuados al conjunto de la población para su realización práctica.

## CONCLUSIONES

El estudio de los significados urbanos y arquitectónicos en la evolución de la ciudad hispano-andina ha permitido postular un principio esencial que enuncia que cada cultura tiene una concepción propia del espacio, que se expresa en el uso y significación que tiene para el conjunto de la población; dicha concepción se configura a través de los conocimientos adquiridos y la ayuda de los avances científico-técnicos, lo cual se supone son el fruto del desarrollo histórico alcanzado por las formaciones socioculturales en tal o cual período de tiempo.

Como corolario a este postulado, podemos decir que la fundamentación de la identidad cultural, vía reafirmación del uso y disfrute del espacio lúdico, ritual, festivo de la ciudad, se basa en el fortalecimiento y reinterpretación de su realidad histórica, que posibilite el redescubrimiento de la ciudad como continente cultural y de los componentes conceptuales que han incidido en su formación para discernir el grado de validez, su trascendencia y significado, único camino para aprender las experiencias del pasado y deducir lecciones válidas para el porvenir.

La aportación original de este estudio ha sido profundizar en la génesis de los principios geométricos que son la base del trazado de la ciudad hispano-andina; en este afán por encontrar dichos principios ordenadores, se puede afirmar que en general la aparición de la ciudad es sustancial al proceso de continuidad y concatenación del fenómeno cultural en cualquier civilización, y se expresa en el diseño físico de base humanista que los grupos sociales realizan para conseguir determinados objetivos.

En el caso particular del desarrollo cultural de la civilización andina, el *corpus* de conocimientos se fundamenta en una dilatada experiencia y observación de los fenómenos estelares. Por las referencias históricas sabemos que en el último período de evolución autárquica los Inkas alcanzaron a diseñar un concepto de planificación aplicable a todas las ciudades. En primer lugar dicha concepción de la ciudad estaba estructurada en base a los principios ordenadores y de orientación astronómica deducidos de la cosmología andina.

En segundo lugar, el diseño de la ciudad debía inscribirse a escala finita en lugares cuya singularidad topográfica garantizaba el replanteo

analógico de ciertas figuras siderales de especial veneración por las comunidades indígenas, debido a que su aparición en el firmamento señalaban determinados acontecimientos ligados a las tareas agrícolas y festivas.

Y en tercer lugar los edificios dedicados al culto estelar construidos a escala humana estaban concebidos en su diseño y localización a partir del diagrama ritual andino deducido como hemos visto de cierta relación geométrica descubierta en el geoglifo de la constelación de la Cruz del Sur (Milla Villena, 1983). El resultado de toda la construcción de la ciudad daría una entidad limitada susceptible de control y gobierno.

Las ciudades así concebidas eran centros ceremoniales cargados de gran significación para la comunidad, lugar de asiento de templos y palacios donde vivían las personas encargadas del culto estelar y la preparación de los grandes rituales, era un asiento venerado al cual la comunidad acudía a renovar sus vínculos de cohesión que les revestía de personalidad como pueblos.

La geometría del diagrama ritual fue el manual que proporcionó a la cultura andina los principios de ordenación para los elementos arquitectónicos de la ciudad, y además la relación de ésta entre sus partes: bi y cuatripartición del espacio. Este mismo diagrama que se expresa en el sistema proporcional de medidas de la cruz cuadrada, establecerá también la relación con el universo celeste orientando los ejes y ubicación de la ciudad en correspondencia con los cuatro puntos cardinales y la constelación representada en el diseño mágico religioso de la ciudad.

Otra consideración sobre la aplicación del mismo sistema es la relación macro y microcosmos, ya que dicho sistema deriva de la relación geométrica deducida de la Cruz del Sur, determinando rigurosamente la orientación terrestre y originando a partir de un cuadrado unitario que al crecer por diagonales sucesivas  $\sqrt{2}$ , generaliza un sistema que tiene como base el ángulo recto y permite además la aplicación matemática en el ordenamiento territorial y es fuente cabalística por las relaciones que establece entre las medidas antropométricas y el tiempo de aparición de los fenómenos celestes (ciclos de la luna, etc.).

En el mundo andino el sistema que norma la conformación del espacio en las ciudades guarda estrecha relación con la escala humana de sus manifestaciones culturales y religiosas, en éstas incluso los dioses antropomorfos y zoomorfos guardan en su diseño escultórico estrecha fielidad con los principios geométricos, tal como se puede apreciar en las representaciones del felino humanizado (estela, obelisco, etc.), engalanado en el firmamento con las estrellas que la cosmología andina reconoce con el nombre de *Choquechinchay* o felino relampagueante.

En síntesis, la cultura andina a través del diseño de los espacios arquitectónicos, centros ceremoniales, ordenación regional, etc., intenta expresar su profunda vinculación a los principios

cósmicos deducidos de la observación astronómica, la fuente de su ciencia y filosofía.

Es evidente que los conquistadores españoles ignoran estos conocimientos y sus objetivos no están por la labor de entenderlos, procediéndose a la rápida eliminación de estas manifestaciones. En un proceso inédito en la Historia de la Humanidad y el Urbanismo, se realizan las fundaciones de numerosas ciudades muchas de ellas en la región interandina; estas ciudades, que nosotros denominamos hispano-andinas, adquieren expresiones peculiares, en especial aquellas donde las construcciones y trazado prehispánico influyeron sobre el trazado de las nuevas ciudades, como es el caso de Cuenca (Quito, Cusco, etc.), en los cuales los lugares de referencia indígena señalizados por el sistema geométrico, a través de los ceques (Templos, Wacas o adoratorios, etc.), se han perpetuado por la presencia de importantes instalaciones conventuales.

Las manifestaciones espaciales de la nueva organización territorial hispano-andina se expresan en una síntesis de principios de formas, producto de la superposición de distintas concepciones del espacio, y por consiguiente de nuevas relaciones de producción, organización política, administrativa y cultural: religión, lengua y costumbres.

Entre la ciudad indígena y la ciudad hispana hay una similitud de principios planimétricos: para el primer caso, el trazado del esquema ritual andino se amoldaba con facilidad a la cuadrícula implantada por los españoles, en cambio las diferencias de tipo económico, político y cultural que acompañan a la ciudad fundada, introducen modificaciones de índole específicamente

cognoscitiva en la ordenación del tiempo, en la actitud hacia el mundo exterior, en las creencias religiosas, en las relaciones de vecindad, etcétera, todo lo cual se traduce en la importación de una nueva concepción del espacio y el universo vigente en la civilización europea, y que es trasladada al mundo andino, bajo la matriz cultural hispana.

En la ciudad hispanoandina, conviven juntas profundas manifestaciones culturales y formas civilizatorias con todos sus contrastes, en parte amalgamados e inconciliables en muchos; uno de ellos el irreversible mestizaje étnico, no se ha traducido en mestizaje cultural y desde la perspectiva de una nueva cultura es necesario rescatar las distintas aportaciones en el uno u otro sentido. A lo largo del proceso de conformación de la ciudad y las formas organizativas de producción económica, se ha ido encubriendo y preservando la concepción cultural del espacio, así como los hechos urbanos y manifestaciones arquitectónicas; siendo un testimonio irrecusable de la presencia de las dos culturas: andina e hispana. De ellas saldrán los elementos de unificación y principios catalizadores de una nueva cultura, de una nueva sociedad, que se proyecte al reencuentro de su propia identidad, y cuya consecución no sólo es parte del proceso de ampliación de la conciencia étnica hacia una visión cósmica universal, sino que forma parte del rescate de dos conceptos inseparables: cultura y ciudad, contenido y continente, para que los individuos puedan ejercitar su conducta y simbolizarla, ya que el ser humano participa en el orden de la cultura a través del símbolo, lo que implica profundizar en la esencia de la cultura para dotar de significación a la ciudad.

## BIBLIOGRAFIA

LOZANO CASTRO, Alfredo (1988): «Cuenca: significado y forma de la ciudad prehispánica», en *IV Bienal de Arquitectura de Quito*.  
 MILLA VILLENA, Carlos (1983): *Génesis de la Cultura Andina*, Lima.

SOLANO, Francisco (1982): «Teoría de la Plaza Mayor India», en *VI Congreso Internacional de Historia de América*, Buenos Aires.  
 URTON, Gary (1985): «La orientación en la Astronomía quechua e inca», en *La Tecnología del Mundo Andino*, México.

# PERMANENCIA Y CAMBIO: EL CASO DE LA VIVIENDA AYMARÁ EN CENTROS POBLADOS DEL ALTIPLANO BOLIVIANO

**Marina Suárez Jordán**

**Changelessness and change: Aymara Housing in the Settlements of the Bolivian Uplands**

Se estudia en este artículo tipologías de vivienda, representativas de la población Aymara en el Altiplano boliviano. Población de importante influencia en la conformación de las ciudades y pueblos de la zona más densamente poblada de Bolivia. La intención es destacar que existe un código formal basado en la tradición heredada, como una respuesta homogénea a los cambios e influencias dentro de esta arquitectura vernácula. Esta personalidad colectiva que se manifiesta en una voluntad de expresión que las unifique o familiarice se traduce en una importante referencia y orientación de lo que es el desarrollo urbano andino.

The paper is a study by type of that housing common to the Aymara settlements on the Bolivian Uplands, these people being of much importance as they make up a good part of the folk in the most densely populated townships and cities in the country. The paper sets out to demonstrate that their dwellings hold true to a formal code of building that has been handed down to them from the past and that it thus stands as a unifying point and answer for them to the changes and influences that the rest of the country's vernacular architecture has been subjected to.

This selfsame collective identity shows itself in a will to expression that unites this people and could well serve us as an important touchstone in helping to explain the true nature of urban growth in the Andes.

## INTRODUCCIÓN

Todas las culturas han desarrollado sus propios sistemas de orientación, por lo que los acontecimientos y las actividades humanas, incluso las básicas, suceden en forma particular, definiendo el espacio —el *lugar*— en un concreto «aquí» que tiene su particular identidad. Esto quiere decir que no podemos definir los «lugares» como una producción indiferenciada; más bien debemos comprenderlos a partir de su propio carácter como producto inherente a un determinado grupo humano.

La permanente negación de las culturas andinas ante la hegemonía de los patrones occiden-

tales ha impedido, por mucho tiempo reconocer que en sus diferentes manifestaciones, estas comunidades han logrado, a pesar de su reprimido proceso, imprimir sus expresiones ancestrales en un desarrollo de asimilación progresiva de la novedad y conservar al mismo tiempo sus características propias.

El caso del pueblo aymara en los Andes bolivianos es un vivo ejemplo de esta conjugación de pasado-presente, permanencia y cambio.

La concepción del mundo Colla, cuyos herederos son los Aymaras de hoy, influenciaron de modo decisivo en la manera que los demás pueblos andinos pensaron sobre sí mismos y sobre el mundo. Con la conquista inca y posteriormente la española, gran parte de la lógica y la estructura del sistema antiguo se perdió. Seguir su evolución hasta hoy es muy complejo, sin em-

Marina Suárez Jordán es Arquitecta.

Síntesis del proyecto de grado «El lugar y la memoria» realizado por Mabel Gimbutas R. y Marina Suárez Jordán.

bargo es evidente que importantes fragmentos de tradición lograron sobrevivir ya no a nivel de una estructura social sino al de una estructura de comunidades.

En los últimos cuarenta años esta población indígena de la cuenca del Lago Titicaca, en su condición de población rural no escapó al proceso común latinoamericano de urbanización acelerada y fueron ellos los que conformaron los contingentes migratorios hacia los pueblos y las ciudades. Bajo las nuevas condiciones urbanas, a nivel socioeconómico y espacial, fue y es propio de estas colectividades expresarse con caracteres de permanencia, es así que en la estructura de asentamientos y de su arquitectura establecen una relación tiempo-espacio, por la cual retienen y reactualizan sus raíces y vínculos comunes.

Los actuales asentamientos como la arquitectura del pueblo aymara son reconocidos por el resto de los bolivianos, únicamente como síntomas del subdesarrollo, la depauperación de las comunidades agrarias, la improductividad de los pequeños pueblos y como la representación física de los asentamientos precarios (villas miseria) de los centros urbanos, a ser necesariamente superados mediante el desarrollo económico y la educación; esta última implica la absorción del poblador aymara a los cánones occidentales.

La posibilidad de estar frente a patrones, tipos o formas particulares de aprehensión del espacio nos motivó a la observación de esta arquitectura que en su gran mayoría se circumscribe a la vivienda autoconstruida y, a través del análisis, acercarnos a la lógica que las constituye.

El objeto de recuperar estas tipologías no significa aceptarlas como expresiones populares pioneras, ni pretender ignorar que la pobreza de sus condiciones es producto de la injusta realidad social y económica a la que está sometida esta población. Se trata de reconocerlas como *Tipos* (1) y valorar la representatividad de la nacionalidad misma, sustentada no por un ejercicio aleatorio de normas, sino por una serie de valores que fundamentan tanto su realidad física como su virtualidad trascendente.

## APUNTES SOBRE EL PENSAMIENTO AYMARA

Incluir algunas consideraciones sobre la forma filosófica de concebir el espacio del pueblo aymara es necesario ya que éste es el hilo conductor que enlaza las influencias arquitectónicas en el tiempo y fusiona la memoria colectiva en el cambio.

Los Aymaras pertenecen a una cultura puriética integrada a través de su participación en un conjunto de tradiciones y costumbres producto

de una particular aprehensión del universo y consecuente estructura de pensamiento.

La palabra *Pacha* resume la noción de totalidad —espacio y tiempo— y se diferencia del concepto occidental de «universo» en que esa totalidad se concibe como un conjunto de partes divididas donde conviven elementos opuestos en permanente contrapunteo u «oscilación constante en el conflicto o el intercambio» (Bouyssé Cassagne, 1987, p. 200), delimitadas mientras que el pensamiento occidental conjunciona elementos en un flujo lineal de momentos. Esta organización segmentaria rige todo el pensamiento aymara, conjugando a la vez categorías abstractas y materiales donde a todos los términos (elementos naturales, conceptos, unidades sociales, etc.) se les asigna una pertenencia dentro del sistema que le permite diferenciarse y tomar parte del juego de la desunión (opuestos, dualismo) en la unidad (intercambio, equilibrio). Es decir, en dos mundos contiguos que se diferencian en el plano ecológico, étnico y cultural.

Son tres los modelos simbólicos que emplea el pueblo aymara para representar y ordenar su realidad natural y social:

- Los mitos (tiempo).
- El espacio (ecológico y geográfico).
- El ser humano (en sus distintas relaciones y partes; el cuerpo, la pareja sexual, la familia, etcétera).

Estos tres modelos están formados por otros símbolos equivalentes y entre ellos existe una relación metafórica. Además estos símbolos comparten una estructura tripartita de dialéctica de oposición complementaria.

TIEMPO	Dios creador	Mujer-madre	Genio maligno
MITICO	Segunda humanidad	Pachacuti	Primera Humanidad
ESPAZIO	Alaxpacha	Akapacha	Manqhapache
	Urco	Taypi	Uma
SER HUMANO	Hombre	Genitales	Mujer
	Mitad derecha del cuerpo	Líneadivisoria	Mitad izquierda del cuerpo
	Hermano mayor	Asimetría en triángulo	Hermano menor

Fuente: Montes, Fernando, 1986.

La dualidad de opuestos complementarios asimétricos recobra su unidad a través del intercambio recíproco o elemento mediador. El sistema está integrado por una doble introducción interna entre unidad y dualidad, por una parte, y entre oposición y complementariedad, por la otra. Para resolver esta contradicción agudizada

(1) Según C. ARGAN, el Tipo «... es un modo de reorganización de espacio y de prefiguración de la forma... referido a un concepto histórico del espacio y de la forma».

por la simetría inherente existen tres recursos:

- Asimetría en triángulo que al otorgar una compensación al término de menor jerarquía, restablece la igualdad.
- El tinku o encuentro igualador, simbólicamente sexual.
- El kuti, que periódicamente invierte la posición jerárquica de los contrarios.

Estas son las bases de comportamiento y la personalidad de este pueblo que ha logrado mantener la vitalidad de su pensamiento a través del tiempo dejando como testimonio sus expresiones culturales traducidas en todas las escalas de organización, desde el significado de la pareja humana hasta su identificación con el mundo cosmogónico. Es lógico que esta forma de pensamiento esté presente en todas sus expresiones culturales, danza, cerámica, tejidos, arquitectura y estructura de sus asentamientos.

## EL ESPACIO Y SU ESTRUCTURA

Los Aymaras no desunen el concepto de espacio del de tiempo (*Pacha*). Cada territorio es la proyección de épocas delimitadas, así como una construcción histórica está territorialmente en límites espaciales particulares. La definición de una categoría espacial lleva implícita la idea de una categoría temporal.

Dentro de la lógica del dualismo las grandes subdivisiones espaciales son:

- Alaxpacha (espacio celestial, arriba).
- Akapacha (la tierra, taypi).
- Manqapache (subsuelo, debajo).

La categoría de Akapacha, donde se desenvuelve el habitante aymara se divide a su vez siguiendo el mismo patrón:

- Urcosuyo (tierras altas).
- Taypi (centro).
- Umasuyo (tierras bajas).

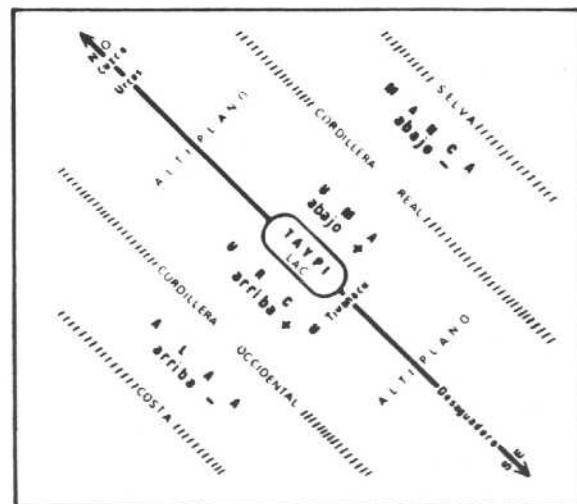


FIG. 1. El simbolismo espacial: el doble dualismo aymara. Estructuración de su territorio.

Cada uno de los términos implica la presencia de otro, con la primacía del primero sobre el último. Dentro de estos escenarios espaciales a los protagonistas, el hombre y la naturaleza, se les asignan sus valores y diferenciaciones. La organización social puede reconocerse por su ocupación del territorio, la parte donde se ubican dentro las diferentes escalas de subdivisión espacial en una consecuente red de relaciones.

La población del Collao definió las partes altas del Altiplano como el Urcosuyo, la franja oriental de Lago Titicaca como el Umasuyo y el mismo Lago Titicaca como el Taypi que separaba las dos subregiones y concentraba la fuerza de mediación.

En la prolongación del Lago Titicaca se encuentra un eje de Noroeste a Sureste, formado por los ríos Anzangaro al Norte y Desaguadero al Sur. Todo el Collao se estructuró de esta manera en torno a un Sekhe (cuyo significado en Aymara es alineación) natural, de un lado lo alto, la fuerza varonil, el orden social, es decir el Aymara, del otro lado lo bajo, la feminidad, la naturaleza, los otros pueblos collas subordinados, los Pukina y los Uru (fig. 1).

Si resumimos y simplificamos los componentes que estructuran el espacio aymara podríamos decir que son: un territorio dividido en dos regiones con características geográfica y ecológicamente diferenciadas, un espacio central neutro y unos ejes que definen fronteras y orientaciones.

## ASENTAMIENTOS RURALES

En los asentamientos rurales actuales del área andina se puede verificar que se mantiene el ideal del dualismo. Las comunidades dividen su territorio en dos mediante un eje virtual Norte-Sur (sekhe) y estas partes a su vez en otras dos, conformando una estructura de cuatripartición dual. La orientación también define el trazado conformándose un herraje con el frente oriental abierto. Sobre el eje divisorio Norte-Sur se establece

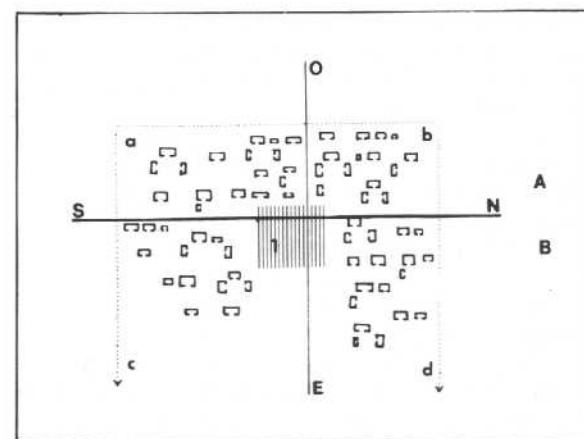


FIG. 2. El dualismo en la organización de los asentamientos rurales. A: Arajj sayas; B: Manca sayas; 1: Khancha (Taypi).

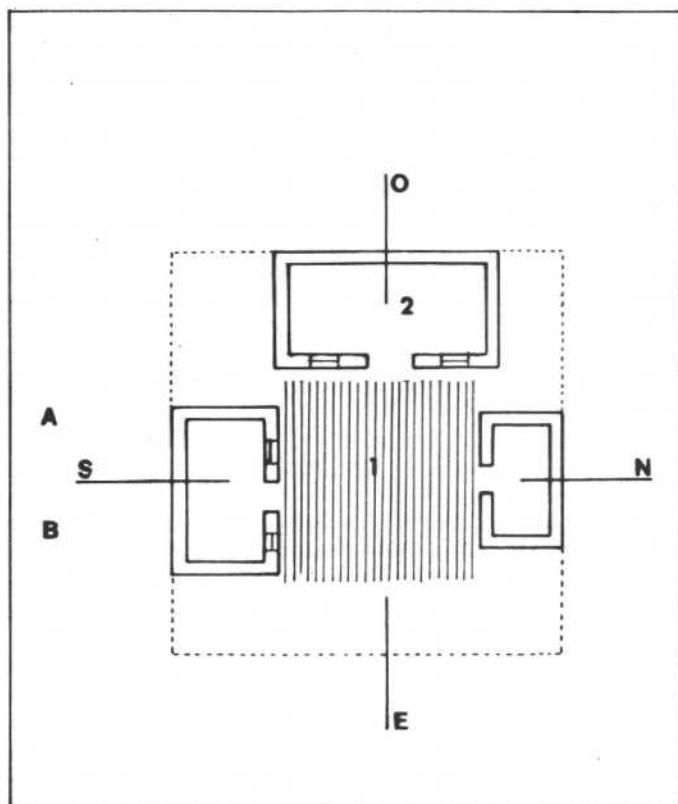


FIG. 3a. Planta de una típica vivienda rural aymara. A y B: partes en simetría complementaria; 1: Ach'a uta; 2: Patio.

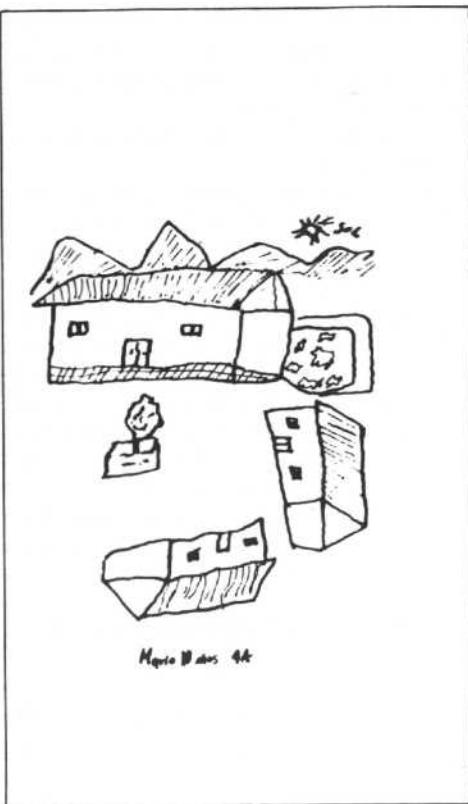


FIG. 3b. Dibujo de un niño aymara del pueblo de Huariña (Bol.) que ejemplifica perfectamente la forma y el emplazamiento de una vivienda rural dispersa.

el espacio neutro, el espacio ritual, convergente y dirimidor. «El dualismo andino entraña la institucionalización del conflicto, llevándolo a niveles de ritualidad» (Martínez, G., 1989, p. 147), cuya representación espacial es el Taypi, a nivel de poblado, la khancha (actualmente la plaza) donde se ubican los centros ceremoniales y las huacas (fig. 2).

## LA VIVIENDA AYMARA EN EL MEDIO RURAL

Si bajamos a la escala arquitectónica, más concretamente a la actual vivienda rural, podemos reconocer una estructura de espacios basada en los criterios a nivel territorial anteriormente descritos.

Se parte de un modelo básicamente ortogonal, de delimitaciones y formas cuadradas y/o rectangulares (2).

Las comunidades están conformadas por un conjunto disperso de viviendas ligadas a sus respectivos predios agrícolas y obviamente que las viviendas no responden a una estructura de manzana. Por tanto, la definición del predio de ocupación de la vivienda depende de las posibilidades y necesidades del particular. La defini-

ción del dominio privado está dada por los linderos de sus tierras y la definición de privacidad familiar, por los volúmenes de la vivienda. En una superficie de características rectangulares se define el espacio exterior del interior a través de volúmenes aislados alrededor de un espacio abierto (en este caso interior) describiendo una «U» o herradura abierta hacia el Este.

Los volúmenes están dispuestos en un ordenamiento axial donde uno de ellos se distingue como el más importante por sus dimensiones proporcionalmente mayores al resto de los volúmenes complementarios. Este volumen se denomina «Ach'a Uta» o casa grande y en él se concentran las actividades domésticas y es, a su vez, generalmente la habitación de los padres.

Los volúmenes se caracterizan por repetir la planta rectangular, por carecer de subdivisiones internas y por mantener una relación de proporciones. Así por ejemplo, el volumen matriz es más alto y largo que los demás. La fachada es muy simple, compuesta generalmente de dos pequeñas ventanas colocadas de forma simétrica y la puerta ubicada en el centro, que en el caso de la Ach'a Uta está siempre orientada hacia el Este por razones obvias de orden ecológico y también rituales.

En la vivienda rural las actividades familiares

(2) G. MARTINEZ señala la definición de Tristan Platt acerca de que el modelo andino sería básicamente ortogonal; formas cuadra-

das, rectangulares, que muestran una elección cultural diferente y contraen otras implicaciones.

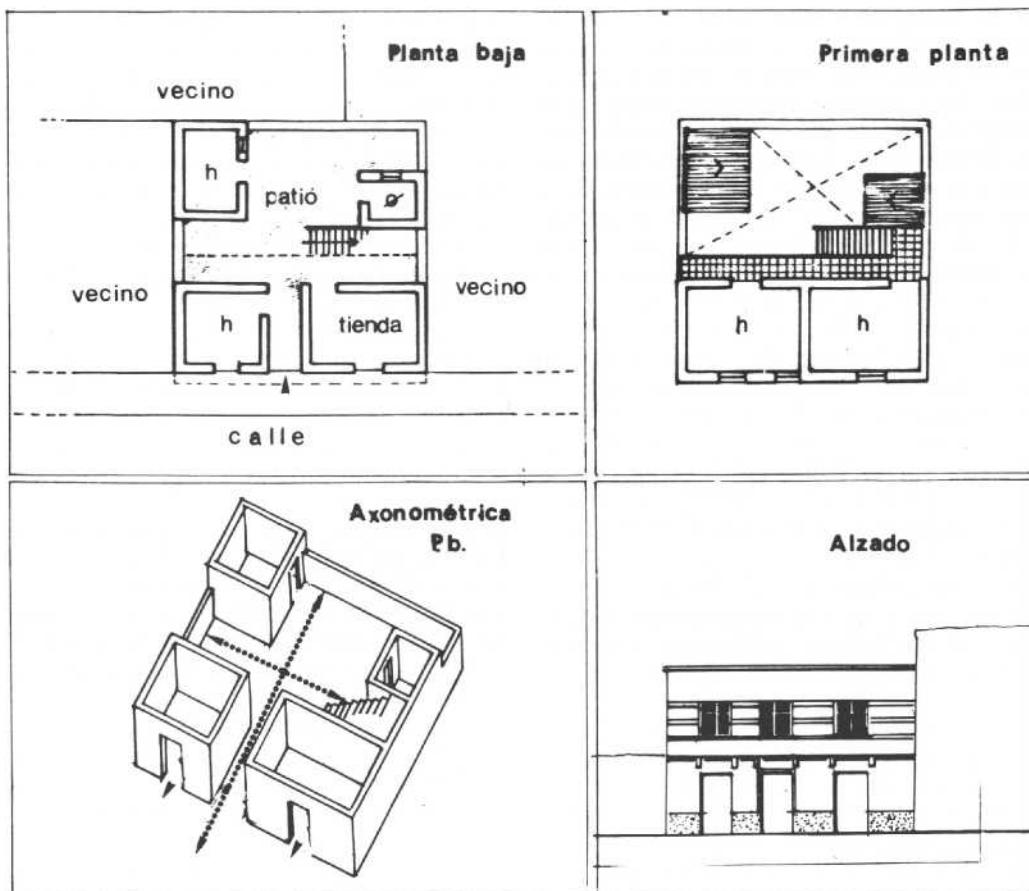


FIG. 4. Vivienda TIPO en el centro poblado de Viacha.

más importantes se realizan en el espacio central delimitado por habitaciones aisladas a diferencia de la vivienda urbana con criterios occidentales donde el espacio de dominio privado es interior, cerrado por planos (muros) y cuyo espacio abierto es complementario.

En la organización de la vivienda rural dispersa volvemos a encontrar la doble simetría: una dualidad de espejo donde los lados iguales son simétricos y la dualidad complementaria donde se contrasta el lleno con el vacío. Las partes integrantes de la vivienda son claramente reconocibles; la construcción de los volúmenes (habitaciones) destrabados, es decir, partes separadas que conforman la unidad, el espacio central «interior» abierto que concentra las actividades familiares, un eje de orientación hacia el Este, un elemento de mayor jerarquía compensada por el mayor número de los restantes y todo bajo directrices ortogonales (fig. 3).

### LA VIVIENDA AYMARA EN EL MEDIO URBANO

En el medio urbano son estas mismas necesidades y tradiciones las que se van adaptando a los cambios, desarrollando de la misma manera un tipo de vivienda diferenciable del resto de las construcciones urbanas. El hombre que abandona el ámbito rural para asentarse en un centro

poblado trae consigo el modelo rural, pero las limitaciones que presenta el nuevo contexto en términos espaciales son muchas; una estructura urbana segregativa, un ordenamiento de dimensiones y relaciones desconocidas donde la lógica dual no es precisamente la que define el espacio, una minimización de vínculos con el entorno natural, una reducción considerable del posible espacio privado y un espacio público ajeno, masivo; en resumen, la pérdida de referentes de su hábitat.

En los centros poblados o pueblos del altiplano boliviano la tipología de vivienda presenta sus primeras transformaciones urbanas en una intrincada y particular relación entre la memoria colectiva y los nuevos condicionantes e influencias. La siguiente descripción corresponde a viviendas estudiadas en la población de Viacha, capital de la provincia Ingavi, situada al Suroeste del departamento de La Paz, en el Altiplano Norte de Bolivia. Las razones de su desarrollo urbano, económico y social están relacionadas con su ubicación. Asentada dentro del área rural y a sólo 30 kilómetros de distancia de la ciudad de La Paz convergen en Viacha permanentes influencias del ámbito rural como urbano.

A diferencia de la vivienda rural, la vivienda de los inmigrantes de los centros poblados o ciudades se inserta en una estructura urbana de manzana. Las dimensiones y condiciones del lote están previamente establecidas con lo que la inter-

vención del autoconstructor es la de ordenar, dentro de esos límites, la estructura de vivienda que conoce y aprende a través de la herencia tradicional. Los nuevos referentes inmediatos son la calle o espacio público y los muros medianeros. Con relación al primero se mantiene un perfil continuo en el límite de la línea municipal y con respecto al segundo se recurre al adosamiento de las viviendas por los volúmenes mayores que limitan con los espacios públicos. Detrás de este perfil urbano, aparentemente compacto y compuesto por viviendas univolumétricas se esconde al interior, un ordenamiento de dos o más volúmenes dispuestos en los perímetros del terreno. A pesar de las limitaciones de un predio urbano, el criterio general es de volumetría aislada y el crecimiento está dado por la adición de volúmenes, aunque en muchos casos la estrechez de los lotes conducen al adosamiento y maclaje.

En la gran mayoría de los casos existe una jerarquía volumétrica que organiza y comunica la importancia de cada espacio. Esa imagen de volumen compacto hacia el exterior está dada precisamente por el volumen principal o A'cha Uta, que es el primero que crece verticalmente y al cual se le designan las actividades más importantes. La incorporación de una segunda o tercera planta no varía el esquema en sí; se incorpora una escalera externa y se accede a las habitaciones a través de un espacio abierto, una galería o una terraza lateral o central.

Se puede decir entonces que el modelo rural no varía en su esencia; la disposición de volúmenes aislados a partir de un espacio abierto así lo demuestran (fig. 4).

El nuevo elemento al que deben enfrentarse y solucionar ambientalmente es la fachada a la calle. La fachada representa mucho más que una

membrana selectiva entre el dominio público y privado, es una personalidad colectiva manifiesta. Es este interés por demostrar en esta parte del hecho construido, todo un mundo simbólico, lo que nos permite definir a esta arquitectura como fachadista. Su contenido que olvida lo exclusivamente utilitario, es un modo particular de encontrar la «dimensión existencial» definida por Norberg-Schulz, a través de otras concretizaciones. El valor simbólico de la composición de la fachada, del color, de detalles como falsos almodillados, ménsulas desproporcionadas y molduras, es el que trasciende como uno de los valores fundamentales de esta arquitectura. Es más, sin estos elementos compositivos y decorativos esta arquitectura aymara-urbana resulta incomprensible.

La organización espacial no es consecuente con la fachada. Mientras la primera es una constante (incluso a través del tiempo), la fachada es la que ha sufrido mayores cambios formales. Todas las intenciones formales del usuario se sintetizan en la fachada. Después de construirse la vivienda se «construye» una fachada para representarla. Es una expresión de las circunstancias sociales, económicas y sobre todo es una expresión cultural.

Muchas de las influencias arquitectónicas dadas en diferentes etapas históricas están reflejadas únicamente en este plano. Se asimilaron algunos elementos formales de determinados estilos a través del tiempo, adoptándolos y aportando con criterios propios y así obtener como resultado una nueva expresión.

La fachada es la primera relación entre dos niveles espaciales, el público y el privado, por lo que su valor es significativo en ambas instancias. Es importante para el usuario el lenguaje a utilizar en función de su significación hacia la colectividad.

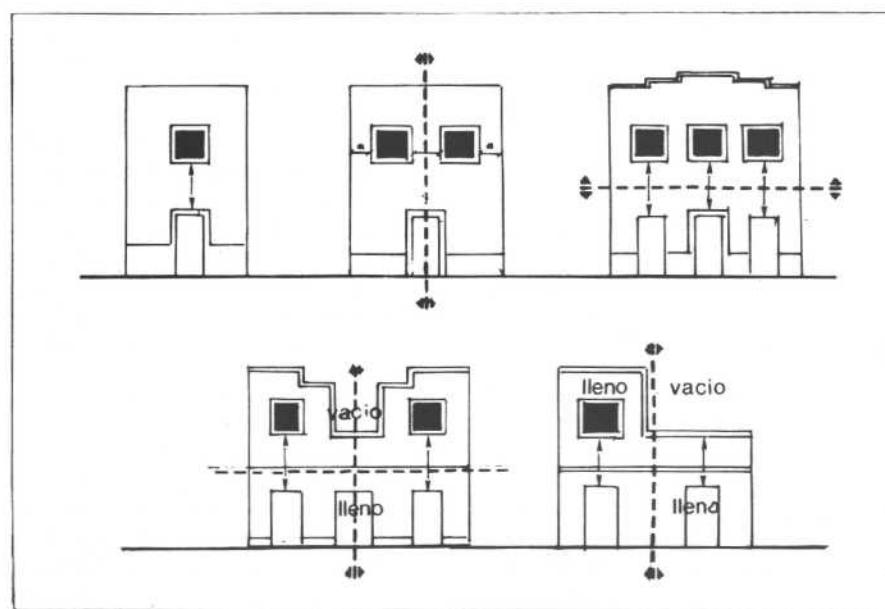


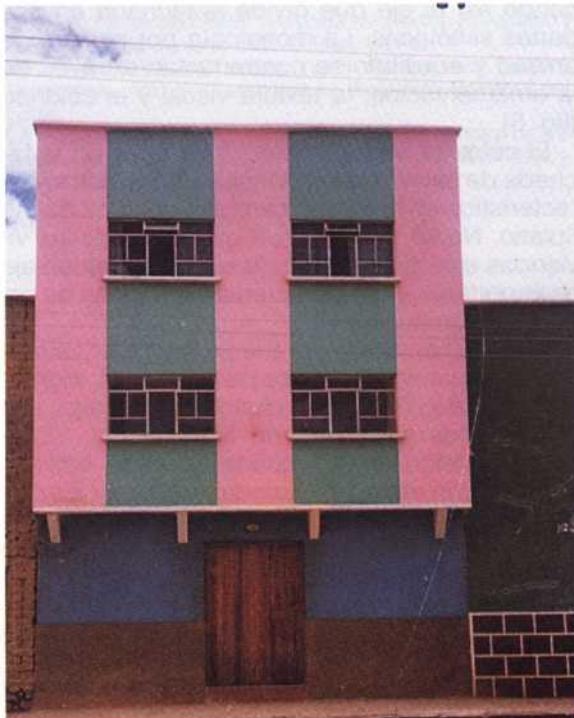
FIG. 5. Patrones compositivos de la fachada en la vivienda tipo.

En la composición de los elementos de fachada existe una relación metafórica entre los modelos del pensamiento aymara y el patrón compositivo más usado, el de la división tripartita de vanos y la simetría.

Existen dos patrones predominantes en los conceptos compositivos de la fachada, éstos son constantes y casi invariables. Uno de los elementos es la *simetría*, ya sea de espejo o por compensación de elementos. Ya en la vivienda rural dispersa se ha visto esta disposición volumétrica, y fachadas de viviendas de principios de este siglo (versiones modestas rurales de neoclasicismo), se adoptan la composición simétrica de los vanos, ambas se fusionan y refuerzan el concepto.

Otro elemento importante es la búsqueda de

*equilibrio*, éste se logra a través de simetría volumétrica, masas compensadas y también mediante la utilización del color. Esta búsqueda de equilibrio se traduce en sensaciones de estabilidad logradas con la definición de color pesado en el sobrecimiento y en el reborde limitante en la parte superior del muro, como el fin del edificio. Otra manera de lograr estabilidad es la compensación de líneas horizontales cuyas intersecciones están marcadas por los vanos.



Dicha repetición ha sido característica en las composiciones de tejidos en la cultura aymara, por lo cual no es raro que se inserte en la arquitectura.

La resolución compositiva de la fachada está dada por la distribución de vanos por división de partes iguales del plano, manteniendo una correspondencia de uno a uno entre puertas y ventanas. Esto implica que en la fachada casi por regla general hay el mismo número de puertas como de ventanas. Otra característica importante es la de jerarquizar el ingreso principal marcando así el eje que divide la fachada en dos partes simétricas. La monotonía por exceso de unidad y equilibrio se contrarrestan a través de la ornamentación, la textura visual y el colorido (fig. 5).

El color es otro elemento importante en la fachada de la vivienda en Viacha y tal vez es lo característico en todos los centros poblados del Altiplano. No se podría decir que en todas las viviendas esté presente, pero sí que el porcentaje es importante y con características dignas de ser tomadas en cuenta.

La ornamentación por medio del color se realiza acentuando elementos de la fachada, logrando contrastes e imitando distintos materiales. Las sensaciones evocadas de luminosidad, vibración y tensión en la fachada de cada edificio, provocan un efecto de variedad dado por los distintos colores de cada vivienda (y en pequeña medida un contraste con la monocromía y aridez del paisaje) conformándose franjas brillantes, en una unidad dada por elementos repetitivos. Resultado: una expresión arquitectónica representada como un recorte de una labor textil.

En los tejidos aymaras una de las máximas expresiones son las K'isas, angostas franjas en degradaciones de color que muestran matices de un mismo tono y se desdoblan a partir de la franja más clara de la gama (punto de luz) o de la más oscura (punto de sombra). Esta representación expresa la reducción del conflicto entre la sombra y la luz, y nos lleva al tema de la articulación de opuestos y el enlace; criterio que nos muestra que en lo estético y sensible están también presentes los opuestos y la búsqueda de armonía y cohesión.

En las fachadas la utilización de las franjas de colores tienen el rol de un elemento de transición. El color divide partes de la vivienda, establece relación y diferencia entre base, primera y segunda planta, remarca bordes entre la vivienda y el espacio o entre la vivienda y otra vivienda, establece ejes dados por los vanos o relaciones con rebordes en puertas y ventanas a estos vanos con el muro (3).

Si bien la armonía de la combinación de colores en los tejidos no se logra en la arquitectura y los resultados son más bien estridentes, nuestro interés es recalcar que las posibilidades del

color, como lenguaje, se utilizan en transformaciones analógicas y que la intención estética tiene un punto de partida común, como diría V. Cereceda: «La belleza no aparece nunca como algo que tiene un valor en sí —indiferente al acontecer del mundo diríamos—, sino con una tarea a cumplir: producir un enlace, o un paso, entre dos términos contrarios...» (Cereceda, V., 1987, p. 217).

La utilización del color no es como otros elementos, copia citadina o influencia de alguna corriente arquitectónica, sino que constituye una expresión propia del poblador altiplánico en cuanto se asienta en un centro poblado.

Por sus propias exigencias sociales, se pinta por lo general la fachada principal hacia la calle, y no así las fachadas laterales o internas. Las posibilidades económicas determinan la posibilidad de la utilización de pintura (color), éste es un símbolo de «progreso».

El color también es utilizado para jerarquizar la casa; a través del color una casa reforzará su presencia de tal manera que se la puede identificar (el color como un elemento visual referencial). El color en fachadas continuas diferencia una casa de otras, dada la repetición continua del tipo. Para los Aymaras si lo bello «se distingue de las cosas no bellas no es por que éstas sean feas, sino porque la belleza es sobresaliente» (Cereceda, V., 1987, p. 220).

Resumiendo, en la fachada de la vivienda urbana de un migrante aymara volvemos a develar los elementos característicos: partes simétricas, ejes, ortogonalidad, equilibrio y compensación.

## REFLEXIONES FINALES

Los caracteres de la relación obra y entorno natural, o mejor aún, entre entorno construido y entorno natural, van más allá de las posiciones individuales, pues surgen de rasgos profundos propios de la cultura de cada grupo social.

El simple y natural diálogo que se da en la ciudad de Viacha entre plazas y calles, fachadas y ornamento, es la expresión de una íntima relación de este pueblo con su paisaje y cultura.

Existe en todo grupo cultural una intención estética en aquello que crea. El habitante de Viacha tiene, en la vivienda, una clara manifestación de su concepción estética. El efecto es la valoración y enriquecimiento del entorno construido, del cual provienen sus habitantes. En su logro puede leerse, sin embargo, una yuxtaposición de modernidad estridente y tradición auténtica, aproximándose a los modelos de su vida, sin perder su profunda humanidad.

Es importante recordar que existe una distancia entre la teoría autóctona de un grupo sobre

(3) G. MARTINEZ menciona el patrón rectilíneo, franjas largas y angostas que siguen las semeteras y pastizales como un modelo casi absoluto de subdivisión de tierras, de los ayllus Islugas (en el Al-

tiplano chileno), y este patrón espacial se encuentra también representado en talegas y textiles según estudios de V. CERECEDE.

su organización social y la realidad de su funcionamiento y que básicamente nos encontramos ante la presencia de estructuras inconscientes no postuladas. Por tanto, si este elemento típico o tipo constante se manifiesta con caracteres de necesidad y universalidad y reacciona dialécti-

camente a los cambios, es un elemento cultural. No es un hecho puramente formal, constituye una respuesta a un conjunto de exigencias ideológicas, religiosas y prácticas y ratifica a la forma como resultado de la propia historia y el cambio.

## BIBLIOGRAFIA

- BOUYSSE CASSAGNE, Thérèse (1987): *La Identidad Aymara; Aproximación histórica (Siglo xv, Siglo xvi)*, Edit. HISBOL-IFEA, La Paz, Bolivia, pp. 200.
- CERECEDA, Verónica (1987): «Aproximaciones a una estética andina», en *Tres reflexiones sobre el pensamiento andino*, Edit. HISBOL, La Paz.
- MARTINEZ, Gabriel (1989): *Espacio y pensamiento I; Andes Meridionales*, Edit. HISBOL, La Paz.
- MESA, Teresa Gisbert de (1988): *Historia de la vivienda y los asentamientos humanos en Bolivia*, Academia Nacional de Ciencias de Bolivia, Inst. Panamer de Historia y Geografía, México D. F.
- MONTES, Fernando (1986): *Máscara de Piedra: El espacio y la simbología aymara*, Edit. Quipus, La Paz.
- NORBERG SCHULZ, Christian (1980): *Genius Loci; Towards a phenomenology of architecture*, Academy Edition, Londres.
- PLATT, Tristán (1978): «Symétries en miroir, le concep de Yantanin chez les Macha de Bolivie», en *Annales (ESC)*, núms. 5-6, sept.-dic.

# BOGOTA EN EL SIGLO XIX. LA REPUBLICA Y SU ESPACIO FISICO

**Alexis Elena Pirela Torres**

El paso de la condición colonial a la república provoca una adecuación urbana y arquitectónica a la modernidad de monárquica.

Un nuevo orden que modificó las instituciones conllevó a la preparación técnica que procurara el desarrollo. La formación de ingenieros, la promoción del arte dejaron penetrar las corrientes neoclasicistas de moda en los países avanzados. La expansión económica, el comercio exterior, aceleraron la industrialización y con ello el crecimiento urbano. Renovación, higienización, dotación de servicios públicos, los barrios residenciales fuera del antiguo casco central, una nueva red de comunicaciones, para conformar la fisonomía de la ciudad republicana.

El orden físico-espacial que colocará a Bogotá en la órbita de la modernidad y vuelve obsoleto el sistema urbano colonial español.

La ciudad de Santa Fe de Bogotá fue emplazada entre dos ríos y la montaña sobre la sabana, en una planicie a 2.640 metros sobre el nivel del mar, por el año de 1539.

Superar estas limitaciones geográficas fue tal vez el primer gran reto de la ciudad. En su plano reconstruido sobre la primera imagen urbana, Bogotá es una cuadrícula ordenadísima con un total aproximado de 53 manzanas entre los dos cauces (Martínez, C., 1975, p. 66). En otro plano de finales del siglo XVIII apenas se han traspasado las márgenes, las calles, a lo largo de más de doscientos cincuenta años siguieron alineándose con la estructura primitiva. En el sentido Es-

**Nineteenth Century Bogota: The Republic and its physical groundspace**

The stride from colonial to republican city called for a planning and architectural expression in the terms of the Nineteenth Century's modernity.

The new state of things required an equal technical preparation in order that development could be assured. The training of engineers and the fostering of Art opened the way for neo-classical influences from the most advanced countries. Economic growth with overseas trade served to hasten on the expansion of industrialization and the city. Renewal, sanitary reform, the setting up of public services, new neighbourhoods beyond the old city limits, new transport facilities, all these had their part to play in the reshaping of the Republican City's features and gave to it a new groundspace that bespoke modernity and cut it off for evermore from the systematics proper to Spanish colonialism.

te-Oeste se habían agregado unas tres calles a cada lado de la Plaza Mayor y en el otro sentido, unas ocho calles al Norte y tres al Sur. La tendencia de crecimiento era Norte-Sur, explicable a partir de la posibilidad de comunicación con Guatavita, Zipaquirá y Tunja al Norte, y Chiquaque, Fómeque hacia el Sur. En el plano citado se observan apenas tres puentes, lo que indica que la continuidad de las calles es puramente formal; funcionalmente, la ciudad está compartmentada.

En una descripción del último tercio del siglo XVIII leemos: «... sus calles son anchas, derechos y empedradas de preferente todas con tal disposición que ni en el invierno se ven lodos ni fastidian polvos en el verano; sus edificios altos y bajos son costosos y bien labrados a lo moderno, de piedra, ladrillo, cal y texa, de suerte que no los exceden los de Castilla..., las casas

**Alexis Elena Pirela Torres** es Arquitecta y Profesora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Zulia, en Maracaibo. Ha colaborado en este artículo el Arquitecto Alberto Córdoba Pardo. Las fotografías han sido cedidas por la Arquitecta Reina Correa y UCCI (Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas).

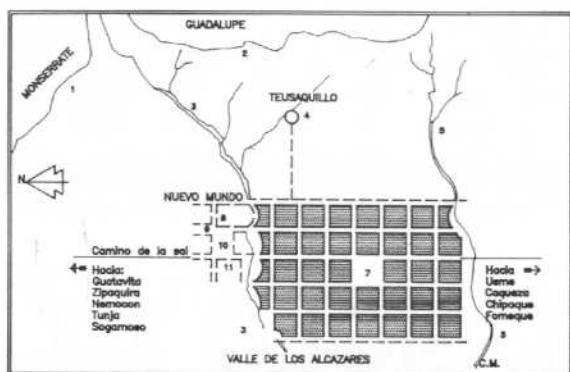


FIG. 1. Plano de la fundación de Bogotá.

son tan dilatadas en los sitios que casi todas tienen espaciosos patios, jardines y huertas..., hermosa la cuatro plazas y cinco puentes de arcos sobre los dos ríos que la bañan, de San Francisco y San Agustín para la comunicación de unos barrios con otros, y el de San Francisco, tan provechoso a la ciudad que, además del agua que reparte a muchas fuentes y particulares, forma una acequia en que dentro del círculo de la población, muelen ocho molinos» (Dorta, M., 1945, p. 75). Para 1923 «las casas particulares de Bogotá están en general bien construidas, no tienen la mayor parte más que un piso que se alza sobre el patio en el que hay según costumbre árabe fuentes y naranjos..., cada calle está destinada a un oficio particular, lo cual no impide que las tiendas sean muy sombrías y pequeñas» (anónimo, 1891, p. 339). La ciudad que aquí se describe responde al modelo hispano-colonial típico, con una ambientación teñida de caracteres medievales.

En el aspecto arquitectónico dos obras que-

dan terminadas a principios del siglo XIX, una de las cuales es considerada como «una tipología sin precedentes en la arquitectura Virreinal sudamericana» (Gutiérrez, R., 1983, p. 243), el Observatorio Astronómico, obra de Fray Domingo de Petrés, consistente en «una torre octógona, de trece pies de rey de lado y 56 de altura» (Hernández de Alba, G., 1946, p. 90). Levantado en la antigua casa de la Expedición Botánica y terminado en 1803.

La otra obra, del mismo autor, la nueva Catedral de Bogotá fue proyectada en 1807 y terminada por Nicolás León a la muerte de Petrés, quien reconstruyó las torres, levantó la cúpula y el sagrario. «Tan espléndida es la Catedral actual, tan imponentes las pilas y columnas, tan amplio su recinto de 5.300 metros cuadrados de extensión que ciertamente se impone. Planta, fachada y capillas laterales, la hermosa cúpula y su sacristía espléndida donde predomina el orden compuesto» (Hernández de Alba, G., *op. cit.*, p. 36).

Pero el elemento que articula la fisonomía colonial urbana y le imprime su carácter, es la Plaza Mayor entendida en su conjunto, el espacio abierto más la masa edificada que la envuelve: «Mientras fue Plaza Mayor de Santa Fe caracterizada por su Pila del Mono y su Picota justiciera, en su ámbito concéntrase íntegra la vida de la ciudad... Las casas reales que ocupan el costado Sur, las del muy ilustre Cabildo y regimiento que se elevan en la mitad del occidental y las del capitán Olaya que se levantan en la esquina contrapuesta a la Catedral, en construcción desde 1553, constituyen la riqueza arquitectónica de la Plaza» (Hernández de Alba, G., *op. cit.*, p. 22).

Esta ciudad estructurada con los símbolos de la colonia (trazado en damero, Plaza Mayor, Catedral, Cabildo, etc.) será la imagen urbana que después de la Emancipación adquirirá un significado peyorativo.



FIG. 2. Plano de Santafé de Bogotá de 1797.

La República no solamente significó un cambio de la estructuración política del país, sus instituciones incidieron gradualmente en el espacio físico hasta procurar los cambios necesarios que según la aspiración de la época borraría la obsolescencia colonial para dar paso a la ciudad «moderna».

## DEL VIRREINATO A LA REPUBLICA

El siglo xix marcado por la herencia colonial y sus ánimos independentistas que a la postre vinieron a desintegrar la Gran Colombia en 1830, continúa un proceso de inestabilidad que estuvo conformada tanto por la serie de constituciones redactadas entre 1832 y 1886, como por las guerras civiles con el sucesivo atraso general. Este era el panorama de la época y hubo que esperar hasta mediados del siglo para que los elementos considerados como significativos de progreso se manifestaran por medio del incremento del comercio interno, las exportaciones y las inversiones de capital motivadas por la fundación de las entidades bancarias. Con ellas, la construcción de edificios y nuevas vías de comunicación.

El fin del siglo estuvo matizado por la adaptación al cúmulo de invenciones de la Revolución Industrial provenientes de Europa y Estados Unidos y que influyeron en la modificación del aspecto físico del país y de las ciudades colombianas especialmente Bogotá.

La sanción de la Constitución de 1832 introduce a la Nueva Granada en un sistema centralista que se prolongará hasta 1858 (Ocampo López, J., 1984, p. 237), con la instalación definitiva de la Confederación Granadina; mediaron sin embargo en este lapso otras dos Constituciones: la de 1843, de carácter centralista y autoritario, y la de 1853, que da origen al régimen federalista y con él a las Autonomías. Para 1863 se constituirán los Estados Unidos de Colombia comenzando así el período del radicalismo que consolidó la posición liberal. A esta estructura se sumaron importantes cambios que modificaron en gran parte la actividad y desarrollo del país: los impulsos revolucionarios, y el aumento del poder civil en un contexto federal, la separación de la Iglesia y el Estado con lo que se benefició además la educación pública laica, la introducción del libre cambio y la descentralización de las rentas, la abolición de la esclavitud y la libertad de expresión. Circunstancias éstas insuficientes para contrarrestar la inestabilidad político-económica enmarcada por el enfrentamiento entre conservadores y liberales. La reforma política trascendental del siglo la determinó la Constitución de 1886, «principal instrumento en que se plasmó el proyecto regenerador de Rafael Núñez» (Londoño Vélez, S., 1986, p. 7), que sustituye el régimen federal por el central y conforma la República de Colombia (sistema que aún se mantiene). A partir de este momento las circunstancias políticas no van a cambiar sustancialmente,

por lo que el siglo XX se inicia en condiciones semejantes.

Además de las luchas partidistas, la causa insurreccional que cobró fuerza, fue la emancipación de los esclavos que también originó guerras civiles, movimientos que tuvieron una característica común «empezando por las extremidades del territorio, en donde se hace sentir menos la influencia del centro gubernamental y extendiéndose luego los levantamientos de la circunferencia hacia el centro» (Camacho Roldán, S., 1948, p. 210). Así fue como para 1851, después de cinco movimientos importantes entre los años 1828 y 1842, el movimiento de insurrección tenía tres cabezas: «a) el partido exitado hasta la demencia; b) el interés de los dueños de esclavos, y c) la exaltación del clero católico contra las reformas, es decir, el fanatismo religioso de un pueblo ignorante a quien se quería hacer creer que iba a ser destruida la religión» (Camacho Roldán, S., *op. cit.*, p. 208). Estos movimientos tuvieron mayor auge en el sur o en Antioquia (1851) mientras que Bogotá, un tanto al margen de la situación, era afectado por otras causas además de las conocidas: la exigencia de libertad de prensa absoluta, la inseguridad ciudadana, las ambiciones personales en la sucesión de la presidencia de la república y las fricciones con el gobierno de Perú y el Ecuador; sin embargo, no se vieron a mediados de siglo consecuencias como las de las anteriores contiendas: la represión sangrienta, los destierros, los fusilamientos y las medidas de seguridad. Sólo hubo a finales de siglo ocho años de paz, rápidamente olvidados con la guerra de los mil días en 1900.

A mediados del siglo xix la población de la República llegaba a los dos millones, distribuidos entre las veinte provincias dejadas por el régimen colonial. Las producciones industriales aparte de los artículos alimenticios que cada cual producía limitada a su propio consumo eran: oro, plata (cuya producción en 1848 era casi nula pero que a finales de siglo había aumentado ostensiblemente), los tejidos de algodón, las carnes, el dulce y el tabaco, la industria del cultivo de esta hoja que en los años 1850 a 1865 era considerada una de las principales del país, hizo duplicar el valor de las fanegadas de tierra para producirlo, «triplicó la tasa de los jornales en las tierras calientes y lo duplicó en las tierras frías..., introdujo el consumo de carne en la clase jornalera, y creó con ello una fuente de riqueza y de prosperidad que determinó la formación de dehesas de pastos artificiales..., resolvió la navegación por el río Magdalena» (Camacho Roldán, S., *op. cit.*, p. 127), su comercio internacional vino a sucumbrir ante la competencia de las islas asiáticas y las provincias holandesas. Finalmente fue relegado por el café que incrementó su exportación a finales de siglo convirtiéndose desde ese momento en el producto básico de la economía nacional.

En cuanto a las nuevas inversiones de capital fueron cuatro las causas de su progreso: la primera fue el aumento de población que exigió

nuevas viviendas; la segunda, el mejor gusto por éstas auxiliado por el incremento progresivo de la riqueza pública; la tercera «viene de la redención de censos en el tesoro público y la desamortización de bienes de manos muertas» (Carmacho Roldán, S., *op. cit.*, p. 129) por lo cual fueron mejorados y puestos a producir; la cuarta fue la influencia del papel moneda que obligó «a todo el mundo a convertir los guarismos de valores expuestos a desaparecer por el descrédito en bienes reales, tangibles y con seguridad de conservar su valor».

La desamortización contribuyó a la reforma de construcciones antiguas, pero cuando este procedimiento se hizo insuficiente se promovieron las construcciones de nueva planta, afectadas por el vertiginoso incremento del costo de los materiales. Afortunadamente la fundación del Banco de Bogotá y la de otros diez durante los años 1870-1880 (en 1847 no existía ni uno solo), motivaron la afluencia a estos establecimientos de los capitales ocultos, los depósitos no requeridos en los negocios del día; la emisión de billetes les proporcionó nuevos recursos y el interés de los capitales de 18 y 24 por 100, en ocasiones a menos del 10 por 100. Hubo crédito personal, facilidad para encontrar quien prestara dinero, lo que reanimó los negocios e incrementó la construcción a su vez facilitada por la ejecución de las carreteras de acceso a Bogotá por el Norte y el Occidente.

Las oscilaciones que tuvo el papel moneda con respecto al valor del oro y la plata como consecuencia de la guerra de 1885, creó una nueva desconfianza en este recurso motivando un impulso en el proceso constructivo a su vez procurado por un crecimiento inesperado en la población.

Un año después de la redacción de la Constitución de 1821, un proceso de transformación se desencadenó en la esfera de las instituciones.

En el entendido de que hace falta un cambio, el factor divulgación es accionado a partir de la creación de organismos de difusión cultural como el Papel Periódico de Bogotá en 1822, que proponía la publicación de temas sobre geografía, agricultura, política, fotografía, etcétera.

Después de la separación de la Gran Colombia existe la necesidad de reafirmación de la República Independiente, por lo que en 1842 se interviene en el campo educativo con el fin de dirigir éste hacia unos objetivos civilistas y de preparación técnica en el concepto de «lo práctico y lo útil». La necesidad de desarrollo hacía imprescindible un personal calificado para acometer los planes de intervención en el medio regional y urbano. Dos salidas fueron: la reorganización de la educación con la apertura de las primeras escuelas normales para formar maestros y más tarde, en 1867, la creación de la Ley de Universidad Nacional. La otra salida será la apertura a las potencias en desarrollo, promoviendo las inmigraciones desde 1825.

El presidente Mosquera (tres mandatos a partir de 1845) jugó un papel determinante en la ejecu-

ción de los proyectos republicanos al implementar medidas que impulsaron los cambios básicos necesarios. Además de propiciar la protección del comercio con el Atlántico Norte, organizar el sistema de correos; lo más significativo para nuestro tema en cuestión fue la creación de un Colegio Militar para la formación de ingenieros civiles, reforzando esto con la traída de extranjeros instruidos en distintas disciplinas. En 1845 llegaron al país el matemático Aime Bejerón, el físico José Evoli, los ingenieros Zavodski y Bracho, y el arquitecto Tomás Reed entre otros.

La promoción cultural se vio reforzada por continuas reorganizaciones de los métodos de enseñanza y sus objetivos a lo largo del siglo, sin embargo, para 1884 los estudios ingenieriles o arquitectónicos no están aún dentro de la estructura universitaria existiendo sólo las carreras de Jurisprudencia, Ciencias Naturales, Medicina, Filosofía y Literatura.

A partir de los años ochenta el desarrollo artístico empezó a tener sus órganos de difusión. En 1881 se creó una escuela de pintura. Promovido por la gente que iba a estudiar a Europa se introdujeron nuevas técnicas para el arte como la Litografía y Xilográfia. Alberto Urdaneta, gran impulsor del arte, creó en 1886 la Escuela de Bellas Artes y en ese mismo año organizó la primera exposición de arte en Bogotá donde con un total de 1.200 obras, se expusieron pinturas, dibujos, tallas, fotografías, planos de arquitectura y mapas. Para 1887 se funda la Sociedad Colombiana de Arquitectos.

La influencia de la cultura italiana se vio reforzada por la presencia de los arquitectos Pietro Cantini, Juan Lombana y Mario Lombardi mencionados hacia la década de los ochenta; los pintores Ramelli y Faccini que decoraron el Teatro Colón hacia 1890 y el establecimiento de una Escuela de Artes y Oficios dirigida por los Padres Salesianos de la orden de Don Bosco.

La actividad comercial por su parte se vio impulsada con la Institución Bancaria y el aglutinamiento de la actividad en el centro de la ciudad. Para 1895, Santa Bárbara, el barrio más céntrico, contaba con «900 comercios, 254 talleres mecánicos, 5 Bancos, 20 hoteles, 15 boticas, 10 imprentas, 19 centros educativos, 14 templos y 23 edificios públicos y 3.400 casas» (Ibáñez, P., 1951, tomo II).

## LA PROYECCIÓN ESPACIAL DE LAS TRANSFORMACIONES REPUBLICANAS

A medida que el aparato institucional generado por la política republicana se iba originando, su repercusión en el entorno fue haciéndose evidente de una manera gradual, lenta pero concreta. La República implementó los mecanismos tanto funcionales como formales para producir en el medio el impacto necesario para contraponerse a la obsolescencia de la estructura colonial. Aun con todas las limitaciones económicas,



FIG. 3. *Observatorio Astronómico (Fray Domingo Petrés, terminado en 1803).*



FIG. 4. *Nueva Catedral de Bogotá (Proyectada en 1807).*



FIG. 5. *El Capitolio.*



FIG. 6. *Colegio Mayor San Bartolomé.*

las instituciones lucharon por proyectarse sobre el espacio físico de las ciudades que a partir de este momento propenderán a romper con las imágenes urbanas de la dominación y sobre todo, se esforzarán por aproximarse a los modelos vanguardistas de las ciudades «modernas» para con ello poder alcanzar el objetivo del «desarrollo» que en las potencias europeas (que son sus paradigmas) alcanza casi un siglo de industrialización y maquinización.

Si observamos los sucesos acaecidos a partir de la primera Constitución de 1832 hasta más o menos 1869 la tendencia en general será principalmente, la de estructurar el sistema institucional, junto con la creación de los símbolos del nuevo Estado independiente. Es de esta época el encargo y proyecto del edificio para el Capitolio, a convertirse en el «símbolo republicano» junto a la colocación de la estatua de Bolívar en la Antigua Plaza Mayor para imprimirlle un sentido representativo a este importante espacio público.

La etapa entre 1870 y 1889 estuvo concentrada en la dotación infraestructural y de nuevas funciones públicas. Se caracterizó por la introducción de sofisticados sistemas: el telégrafo, el barco a vapor, las redes de alcantarillado, el tranvía, el gas, etc. Con la consecuente acción sobre la trama urbana, se construyen diez puentes en este período. El nacimiento de las Instituciones Bancarias impulsará la construcción de edificios de alto nivel.

En la última etapa a partir de 1890, la modernidad ya es un hecho. La locomotora innovadora de las comunicaciones, la luz eléctrica, las instalaciones industriales, los grandes edificios públicos resumieron la proyección física de un Estado que transformó la imagen urbana al punto de introducir en ella la «moda» de los países avanzados.

## Ciudad y Región

De Europa y América del Norte se obtuvieron los elementos necesarios para la estructuración del sistema Nacional. Lo que durante la colonia se había caracterizado por unos núcleos urbanos aislados con una precaria red de caminos y una penosa navegación fluvial, requería de una revolución en sus medios de comunicación a fin de mejorar las conexiones y hacer realidad la unidad del país.

Hasta finales de los años setenta dos van a ser los recursos implementados para tal fin, uno la apertura y mejoramiento de una red vial y otro la instalación del telégrafo.

La única posibilidad de comunicarse en la antigua articulación colonial eran los débiles caminos determinados por unas dificultades geográficas extremas. En 1808 quedó terminado el camino desde Bogotá hasta el río Magdalena, era una vía que partía desde el centro de la ciudad y atravesaba la sabana, llegaba hasta Honda para desde allí navegar al Magdalena y comuni-

carse con el resto del Atlántico. La otra posibilidad era la carretera del Norte que vía Zipaquirá comunicaba con Tunja.

En la década de los sesenta se instaló el servicio de telégrafos con la primera línea entre Bogotá y Puerto Nare en 1865, extendiéndose muy pronto hasta Medellín y Manizales. Dos décadas después se conectaba la red con el cable submarino del Pacífico. El sistema quedará comunicado con todo el mundo contando con 56 oficinas en el país. El telégrafo fue un servicio que a escala regional revolucionó las comunicaciones y modificó significativamente el paisaje, los postes telegráficos invadieron con su reiterada localización las vías apareciendo como un elemento nuevo en el paisaje urbano e interurbano.

El otro recurso tecnológico a escala regional indispensable para la ciudad que estuvo obligada a depender del curso del Magdalena fue la introducción del barco a vapor, puesto en uso desde 1867. Se estima que para 1881 existían 23 embarcaciones con unos 300 viajes al año y 4.329 pasajeros. Su capacidad, tamaño y función trajeron modificaciones en forma de puertos y puntos de consumo del material combustible organizados en la ribera del río.

En una segunda fase otros medios importantes de comunicación fueron incorporados, el sistema de correos con la adhesión a la Unión Postal Universal en 1881; el teléfono, introducido al país en 1880 e instalado en Bogotá en 1884 con 47 líneas en operación al año siguiente.

El ferrocarril, máximo símbolo del avance comunicacional de la cultura del siglo xix, fue instalado en 1889 cuando el 20 de julio llegó el primer viaje procedente del interior a la sabana de Bogotá. El servicio contó con cuatro locomotoras y fue acogido al decir popular «... los animales de hierro, poderosos vehículos de la civilización moderna» (Ibáñez, P., *op. cit.*, tomo IV). Ya desde 1871 Barranquilla tuvo su primera línea en funcionamiento, en 1876 se inició la instalación del de Cúcuta, en el 78 el de Buenaventura a Cali, así sucesivamente hasta que luego de la interrupción producida por la guerra de 1885 se iniciaron los trabajos para la primera conexión con Bogotá.

Estos tres servicios significaron un fuerte impacto para el medio físico, teléfono y correos con sus edificios administrativos, el ferrocarril impuso a escala regional el sistema de vías, fuerte elemento divisor del uso funcional del espacio, necesitando además una serie de acometidas para su mantenimiento, aparte de la necesidad de los puntos de penetración a la ciudad en la forma de grandes edificaciones para la administración de ese transporte; las estaciones ferroviarias, una modalidad arquitectónica novedosa producto del desarrollo tecnológico de la época.

Para la fabricación de los rieles se instaló en la sabana de Bogotá la ferrería de la Pradera. Esta importante industria hubo de repercutir más tarde en el desarrollo edilicio e ingenieril.

## La dotación de servicios

Las acciones sobre la ciudad tendentes al mejoramiento de la calidad de vida fueron principalmente: la Estructuración del Sistema Vial, el Saneamiento y el Equipamiento Urbano.

Dentro del tema de la *Estructuración del Sistema Vial* consideraremos dos aspectos: uno, la política de mejoramiento del estado de las calles, y el otro, la ampliación del sistema a partir de la realización de un conjunto de obras de ingeniería que pudieron por fin mejorar los límites orográficos coloniales.

En el plano de Bogotá de 1797 (Martínez, C., 1967, p. 196) podemos verificar la estable organización en damero de la ciudad irradiándose desde la Plaza Mayor hasta sus limitantes geográficos naturales. Pueden contarse aproximadamente un número de 12 por 19 calles manteniéndose estable el crecimiento de la ciudad hasta bien entrado el siglo xix.

Para poder iniciar un proceso de expansión fue necesario superar, primero que todo, las restricciones orográficas. Cosa típica del espíritu del siglo consistía en superar mediante la tecnología las condiciones dificultosas que la naturaleza oponía al desarrollo.

Con la intervención del presidente Mosquera Bogotá vio proyectarse una serie de acometidas en las que en primera instancia se utilizó la capacitación técnica extranjera. Tomás Reed, el arquitecto danés había venido para la realización del Capitolio, pero su intervención se extendió hasta el campo del equipamiento vial cuando, bajo su dirección, se construyeron los puentes de San Francisco, La Filarmónica, Cundinamarca y el Carmen a partir de 1858. De esta manera se prolongaron por encima y más allá de los ríos las líneas de las calles, transformando el valor del suelo al quedar éste integrado cómodamente a la ciudad. Un total de 14 puentes fueron construidos en un espacio de treinta y dos años, la reciprocidad entre número de obras y técnicos, precipitó la evolución de la ingeniería. En 1870 Colombia contaba con 275 ingenieros (Londoño Vélez, S., *op. cit.*, p. 56).

Para los años setenta la construcción del puente de Santander hecho en «hierro rígido»

significó un paso de avance para las estructuras de soporte más allá de la tradicional obra en sillería de piedra.

La superación de los límites coloniales con las obras de ingeniería y la repavimentación de las antiguas calles marcaron la primera fase de reorganización urbana.

*El Saneamiento.* Para la salud pública se requería las acciones de limpieza, dotación de aguas potables, drenajes de aguas servidas, canalización de las quebradas y vigilancia. Todos estos aspectos pueden considerarse como obras modernas tendentes a mejorar el nivel higiénico de la ciudad y que requieren de la creación institucional, así como los medios técnicos para su ejecución.

La primera importante acometida fue la red de alcantarillado público. Aún antes que el agua potable, en 1871, se construyeron los primeros metros de albañales o alcantarillas para la recolección de las aguas servidas, entre la Plaza Bolívar y el mercado a la altura de la calle 10, en forma de cauces embaulados cubiertos con adoquines. Estas sustituyeron a las antiguas acequias coloniales por ser cauces abiertos en el centro de las calles, totalmente insalubres.

El sistema de agua potable entró en 1886 cuando se contrató el establecimiento del acueducto con tubería de hierro, se aprovechó la caudalosa irrigación fluvial, se instaló el primer sistema por tanques para la recolección.

La participación de los ingenieros contribuyó al embaulamiento de algunos riachuelos y ríos que en las crecidas superaban sus cauces causando inundaciones con sus nefastas consecuencias en el entorno. En 1889 el Ministro de



FIG. 7. Plaza Mayor, hoy de Bolívar.



FIG. 8. La calle 10.

Fomento se interesa en las obras del puente Santander ordenando la construcción de murallas de contención y ajardinando las riberas (Ibáñez, P., *op. cit.*, tomo IV).

Un aspecto de saneamiento urbano lo constituyó la instauración de un puesto de vigilancia nocturna que estuvo a cargo de la municipalidad.

**El Equipamiento.** Tres aspectos tendentes a mejorar la calidad del espacio público fueron incorporados a la ciudad.

El alumbrado público. Con este medio se cierra prácticamente el ciclo de dotación de sistemas infraestructurales que calificarían a la capital dentro de una perspectiva moderna. El primer sistema de iluminación pública se efectuó con el alumbrado a gas en 1873, la instalación del servicio requirió la explotación de una mina de hulla y la construcción de los edificios necesarios para su funcionamiento y administración. Se utilizó la tubería de hierro, instalándose 45 tubos para 45 cuadras más 23 tubos de madera que se alimentaban de dos gasómetros. En 1876 quedó por primera vez iluminada Bogotá.

La luz eléctrica fue instalada en la última década del siglo, constituyendo una revolución de la calidad ambiental. Los equipos iniciales fueron cuatro máquinas dinamo-eléctricas con una capacidad de 108 focos.

El transporte público fue otro elemento para la organización civil. Para 1882 existe en la ciudad un tranvía tirado por caballos; hasta ese momento el transporte había sido resuelto individualmente mediante coches de tiro importados, en 1886 ya eran construidos en el país.

La línea del tranvía atravesó la ciudad desde el centro en dirección norte hasta el núcleo de Chapinero. A pesar de que su funcionamiento dejaba mucho que desear al depender del tiro (llamado de sangre) significó el inicio del transporte colectivo.

Otra acción directa sobre el entorno que modificó el aspecto de Bogotá fue la remodelación de las antiguas plazas y la apertura de otras con finalidad de servicio colectivo. Dos tipos de plazas públicas son ensayadas: una, la Plaza Cívica, de carácter monumental, y la otra, la Plaza de Mercado, lugar de intensa actividad de intercambio social y comercial.

Los programas de intervención fueron muy intencionados en este sentido, la reposición de estatuas conmemorativas, obeliscos, pavimentación de veredas, arborización fueron pautas para la reorganización de estos espacios.

Dos plazas importantes donde se simboliza la nacionalidad van a ser la Plaza de Bolívar y la Plaza de los Mártires de la Revolución. A la plaza de Bolívar se le coloca la estatua en 1848 reivindicando con ello el sentido cívico de ese espacio, en 1888 se le cambia su antiguo pedestal de estilo churrigueresco por uno de estilo neoclásico, y se le manda construir un jardín de sevillo estilo inglés (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 480). Diez años más tarde quedó de estilo francés cuando el consejo municipal la remodela asfaltando las veredas y cercándola con una verja mandada traer de Europa. En 1884 se había colocado por primera vez en Bogotá y en los predios de la plaza un *carrousel* de diversiones.

Por su parte el monumento de los Mártires de la Revolución ostentaba un obelisco de 17 metros de altura y cuatro estatuas perimetrales (1872).

La Plaza del Mercado se construyó en 1864 y en 1861 en la prolongación Norte de la ciudad se construyó el Parque de Bolívar con monumentos de estilo Historicista Europeo.

## La arquitectura republicana

«... Desde que se transformaron ganaron elegancia y simetría, hasta el punto de borrar de las calles dichas el sello de ciudad española de la Edad Media que los paredones y rejas del convento le imprimían a las vías más centrales» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 547).

Junto con la dotación de servicios, en la configuración del paisaje moderno, los edificios sirvieron como el vehículo de máxima intensidad expresiva del cambio.

El momento inicial de esta acción es en 1847 cuando pasa a Bogotá el arquitecto Tomás Reed a encargarse de las obras del Capitolio «..., un palacio republicano, que proporcione decente alojamiento a todos los altos Poderes Nacionales: el Congreso con sus dos Cámaras, la Corte Suprema, más el Tribunal del distrito de Cundinamarca, el Registrador, los Escribanos, al Presidente de la República y su familia y los cuatro Departamentos del poder Ejecutivo con sus dependencias» (Gutiérrez, R., *op. cit.*, p. 375). Después de la demolición de antiguos edificios coloniales, se colocó la primera piedra del Capitolio al frente Sur de la Plaza de Bolívar. Tres años más tarde se terminaron las cimentaciones, pero la obra sufrió muchos retrasos debido a la conflictiva situación política y económica del país. En 1870 se le encargó su continuación al arquitecto Olaya, quien malinterpretó los planos de Reed, la falta de unidad estética y mala solución estructural causaron su demolición en 1891; se reanudaron las obras con el arquitecto Pietro Cantini, con todo ello no fue concluido hasta principios del siglo XX.

Con el auge de la Banca, esta nueva actividad tomará sus predios en el complejo urbano a partir de 1871. Las poderosas instituciones procuraron levantar sus edificios en las proximidades del centro y en las calles más transitadas. En una década surgieron por lo menos cinco bancos importantes. El arquitecto Juan Lombana aparece como responsable del diseño y obra del Banco de Colombia iniciado en 1875 «con fachada de piedra, con peristilo coronado por azotea sostenido por cuatro columnas de orden corintio» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 565).

Edificios nuevos surgieron con el fin de dotar de instalaciones a funciones como el manicomio,

la penitenciaría y las estaciones del tranvía.

El manicomio tuvo por sede el antiguo convento de San Diego, en 1884 se construyó un nuevo edificio de planta en cruz con dos plantas a cargo del arquitecto Lombana. La penitenciaría o Panóptico se inició en 1872 «semejante a la penitenciaría de Filadelfia con planta de cruz» con locales para la guardia militar, botica, almacenes, capilla, rodeado por sólidas murallas con torreones cada 10 metros.

Pertenece también a este período la iglesia de Chapinero iniciada en 1875. Hacia la última parte del siglo se construyó el edificio para la telefónica «sólida torre de ladrillos» al lado del Palacio municipal. Se firmó un contrato para un matadero y se reconstruyó el templo de Santo Domingo.

Hubo dos obras de singular importancia que revistieron a la ciudad de modernidad, la fundación de los Teatros Colón y Municipal. A cargo del Arquitecto Santamaría con financiamiento del Banco Internacional y en los terrenos de una antigua escuela pública se terminaron en 1890 las obras del Teatro Municipal: «... El salón está rodeado por cuatro órdenes de galerías embellecidas por ornamentación de cartón prensado traído de Alemania, lo mismo que el cielo de tela pintada, lujosa escalera conduce a los palcos» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 606). Ese mismo año se expropió el antiguo coliseo que había sido el primer antecedente de esta actividad; fue demolido y en su lugar se levantó el Teatro Colón, «en atención a las crecientes exigencias sociales de la capital se levantó un nuevo teatro con fachada de 16 metros de altura (más alto que la Catedral) ... los umbralados son de piedra y hierro y de ese metal son las columnas del interior del edificio, fundidas en la ferrería de la Pradera. En caso de incendio tendrá el teatro agua del acueducto a la altura que se quiera. El alumbrado será eléctrico producido con maquinaria perteneciente al teatro» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 607).

Respecto de la vivienda, los modelos heredados de la Colonia marcaron con fuerza y por mucho tiempo la tipología residencial; sin embargo,

el núcleo de Chapinero trajo consigo la implantación de un nuevo Tipo cuya primera diferencia básica era la de la casa aislada rodeada de jardines. Se rompió así con la tradicional casa entre medianeras del centro. Otro rasgo fue el dimensionamiento: la posibilidad de aumentar los espacios habitables; y un factor significativo fue la posibilidad de coger modelos estilísticos de diversos orígenes contrarios al obsoleto estilo hispano.

## EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD

En el modelo de la ciudad republicana de mediados del siglo se engendraron los elementos urbanos de crecimiento que evolucionarán hacia las formas contemporáneas.

La característica más destacada de la ciudad moderna desde el punto de vista de su expresión espacial va a ser la expansión. La ciudad tenderá a crecer para atender a un crecimiento poblacional cuyo motivo está imbricado en los cambios económicos sociales de final de siglo.

Para la Bogotá decimonónica la expansión va a tener en primer lugar un significado simbólico y funcional más que demográfico: simbólico porque el motivo de la primera expansión estuvo fundamentado en reafirmar su carácter de capital nacional; funcional, porque la implantación de servicios fuera de los límites urbanos generó otro movimiento expansivo.

El crecimiento urbano sufrido por Bogotá podemos explicarlo a partir de tres procesos: *Sustitución*. Este proceso comenzó a sentirse desde los primeros momentos en la república y consistió en la eliminación de ciertas «funciones coloniales» para ser sustituidas por otras más acordes con el nuevo orden social. En 1871 se fundó el Banco de Bogotá en la casa 266 de la carrera 8; al ubicarse una función comercial en lo que había sido una vivienda se provoca el necesario desplazamiento de esas personas quienes debieron emplazarse en la periferia. *El proceso de adecuación* se explica cuando se sustituyen fun-

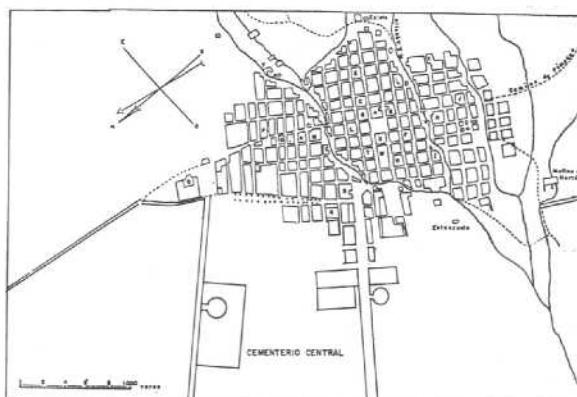


FIG. 9. Plano de Bogotá, año 1840.

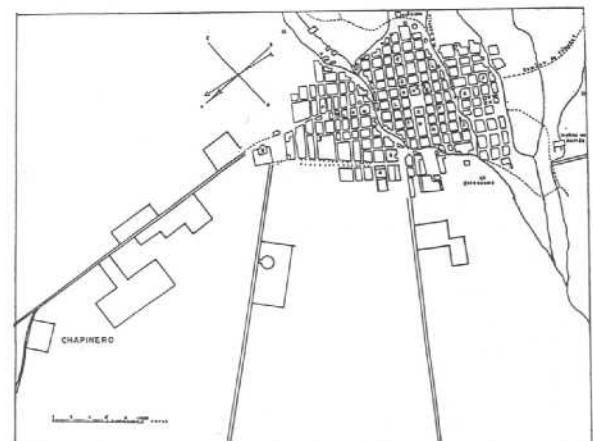


FIG. 10. Plano de Bogotá, año 1930.

ciones cuya influencia colectiva es pequeña por una de mayor cobertura, en el ejemplo citado el banco representa una función comercial a escala urbana promoviendo una transformación del valor del suelo y del carácter zonal; así en la misma carrera 8 se levantó el edificio del Banco de Colombia; con ello la zona fue adquiriendo una imagen comercial que reforzó la idea de «centro de ciudad» donde prima la polifuncionalidad, la alta densidad y la función representativa, a causa de ello la vivienda sufre un desplazamiento que le obliga a apropiarse de nuevos linderos donde la actividad residencial pueda darse con mayor comodidad.

*El crecimiento por expansión* viene dado por el establecimiento de actividades puntuales fuera de la ciudad que obligan a un desplazamiento. En 1875 el primitivo caserío de Chapinero se modifica replanteando los lotes para casas aisladas a modo de suburbio inglés. Este barrio generó un flujo Norte-Sur razón por la cual surgió el tranvía uniendo los dos puntos importantes de la ciudad: el centro y Chapinero.

La implantación de las carreras de caballos, junto con la construcción del Cementerio Municipal, estimularon el crecimiento en el sentido norte-oeste de la ciudad.

## LA IMAGEN DE LA CIUDAD REPUBLICANA

En la expresión de los nuevos edificios y en la percepción del conjunto urbano se resumen los nuevos elementos morfológicos que muestran la nueva ciudad republicana de finales de siglo.

Desde la perspectiva de la Historia de la Arquitectura el siglo xix occidental estuvo determinado principalmente por la estética historicista y el nacimiento de la arquitectura de hierro.

La tradición del *Beaux-art* como parte de la compleja revolución del conocimiento planteado por la Ilustración, desencadenó una actitud académica cuyos parámetros eran la recuperación y aplicación del Orden y Composición Clásicos de inspiración grecorromana, tendiendo hacia la formulación de una doctrina arquitectónica de carácter científico y universal. Quatremére de Quincy, en su obra *Encyclopédie Méthodique*, dedica el volumen I a definir la arquitectura y en el volumen II define las arquitecturas griega, gótica y china en 1788. Respaldado por un *corpus* y por la preparación académica la arquitectura alcanzó un nivel intelectual avanzado donde la forma estuvo muy acentuada de significación. En la medida en que avanzaron Historia, Teoría y Práctica, nuevos modos como el romanticismo, el neogótico, el eclecticismo historicista, tenían validez para el diseño.

Este debate estilístico tropezó con una tecnología nueva de aplicación a los nuevos programas funcionales. La contradicción formal del xix consistió en la dualidad Academia-Tecnología.

Por un lado Academicismos, Historicismos o Revivalismos exóticos cuya discusión se centraba en el aspecto formal entraron en pugna con la tecnología del hierro. Los ingenieros se encontraron resolviendo los edificios para las ferias mundiales, las grandes estaciones de ferrocarril, amplios mercados, las estructuras desmontables, los puentes de hierro, en resumen, los edificios requeridos por la sociedad industrial.

El Academicismo fue escogido por los Estados Unidos de América necesitado de un lenguaje que fuera elocuente de su ruptura colonial y representativo de la república joven. La composición arquitectónica de los edificios clasicistas sirvió para este fin.

En Bogotá el neoclasicismo había penetrado con los dos importantes ejemplos de Petres, el Observatorio Astronómico y la Catedral, que coincidieron con ser las dos últimas grandes obras de la colonia.

Tomás Reed, de formación alemana, continuó con la implantación del Academicismo europeo al diseñar el Capitolio: «una obra de este tipo debía encuadrarse en los parámetros del Clasicismo Monumental, único capaz para la concepción estética de la época, simbolizar la trascendencia de la legislación materializada» (Gutiérrez, R., *op. cit.*, p. 375).

La imitación a Europa a través del Historicismo fue expresándose en las distintas respuestas, se hizo notable en la intervención a la inglese o afrancesada de las plazas y jardines «... con pretensión de imitar al obelisco de Luxor que embellece la Plaza de la Concordia en París o la aguja que posee Londres...» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 584), referencia que hace el cronista Ibáñez a propósito del obelisco levantado en la Plaza de los Mártires de la Revolución. Un templo «semejante al templo de Vesta en Roma» se levantó en el parque de Bolívar; la iglesia de Chapinero fue construida de estilo neoclásico «... único de su estilo en Bogotá que recuerda las viejas catedrales de la Edad Media, que hacen el orgullo de las ciudades europeas» (Ibáñez, P., *op. cit.*, p. 636).

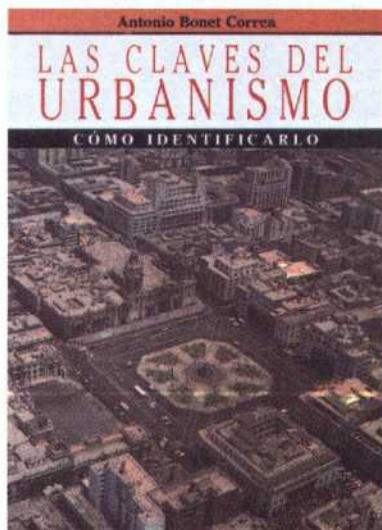
La Ciudad Decimonónica quedó determinada por el gusto europeo plasmado en los edificios republicanos sumados al conjunto del paisaje implantado de plazas y jardines, el tranvía, los hilos del telégrafo, los coches, y la expansión de las élites hacia el suburbio que configuraron una ambientación típica de ciudad industrial. En este sentido el aspecto urbano reforzado por el cambio de hábitos sociales proyectará una «imagen de modernidad» que no entra en contradicción con el acontecer en el resto del mundo avanzado.

Bogotá como capital se vio realizada por un marco contextual de instituciones, edificios y costumbres que siguieron el dictamen de aquellos países. Se procuró borrar el pasado español, se lo cambió por la Moda-Imagen de Francia, Inglaterra, Italia y Estados Unidos.

## BIBLIOGRAFIA

- ANONIMO (1937): *Comپains and Cruizes in Venezuela and New Granada in the Pacific Ocean from 1817 to 1830*, París, Publicado en Ibáñez, Pedro. *Crónicas de Bogotá*, Bogotá, 1891, tomo IV, p. 339.
- ARANGO, J., y MARTINEZ, C. (1958): *Arquitectura en Colombia*, Bogotá, Ediciones Proa.
- CAMACHO ROLDAN, S. (1948): *Memorias*, Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana.
- CHAUNU, P. (1976): *Historia de América Latina*, Buenos Aires, Editorial Universal Buenos Aires.
- D'ESPAÑAT, P. (1983): *Recuerdos de la Nueva Granada*, Bogotá, Editorial Incunable.
- DORTA, M. (1945): *Historia del arte hispanoamericano*, Barcelona.
- GOMEZ PICON, R. (1957): «El Capitolio de Bogotá», Bogotá, *Revista Proa*, 111.
- GUTIERREZ, R. (1983): *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamérica*, Madrid.
- HERNANDEZ DE ALBA, G. (1946): *Guía de Bogotá. Arte y tradición*, Bogotá, Librería Voluntad, S. A.
- IBANEZ, P. (1951): *Crónicas de Bogotá*, Bogotá, Editorial A. B. C.
- LONDONO VELEZ, S. (1986): *Colombia 1886. Programa Centenario de la Constitución*, Bogotá.
- MARTINEZ, C. (1967): *Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, Ediciones Banco de la República.
- MARTINEZ, C. (1975): *Reseña urbanística sobre la fundación de Santafé en el Nuevo Reino de Granada*, Bogotá.
- OCAMPO LOPEZ, J. (1984): *Historia básica de Colombia*, Bogotá.
- VARIOS (1948): *Guía de Bogotá. Sucesos colombianos*, Bogotá, Editorial Sabado.
- VARIOS (1965): *Historia Extensa de Colombia*, Bogotá, Ediciones Lerner.

# NOTICIAS BIBLIOGRAFICAS



**LAS CLAVES DEL URBANISMO. Cómo identificarlo**  
**Antonio Bonet Correa**

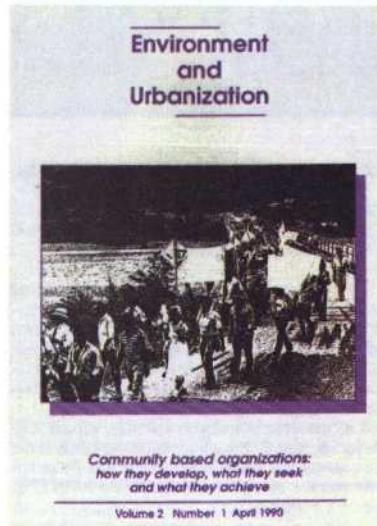
Editorial Ariel. Barcelona, 1989. 78 páginas

Continuando en la línea abierta con su trabajo «Morfología y ciudad», Antonio Bonet presenta ahora este nuevo manual didáctico sobre la historia de la ciudad y el urbanismo que viene a cubrir la penosa situación editorial en este área de conocimiento en la que los escasísimos títulos disponibles en el mercado español, corresponden a libros inaccesibles para un estudiante por su elevado coste. Por ello, este pequeño volumen, planteado como texto de divulgación, supone todo un acierto editorial.

Se estructura el contenido en tres capítulos: Teorías y métodos, Tiempo, lugar y función de la ciudad, y Morfología urbana. En menos de un centenar de páginas, el autor repasa la historia de la ciudad, su transformación, su función, su forma..., apoyando las explicaciones en 80 ilustraciones (fotos, gráficos, planos, esquemas, dibujos) comentadas, que en una inteligente composición permiten VER y LEER el texto para COMPRENDER las formas que en él se analizan.

La sencillez del discurso con que el autor narra, describe y sintetiza se refuerza con la variación del tipo de letra para reforzar las ideas y los conceptos básicos. Una cuidada bibliografía esencial sobre el tema y una síntesis gráfica cronológica cierran este libro, que sin duda se convertirá en texto básico para la enseñanza del urbanismo en España.

C. G.



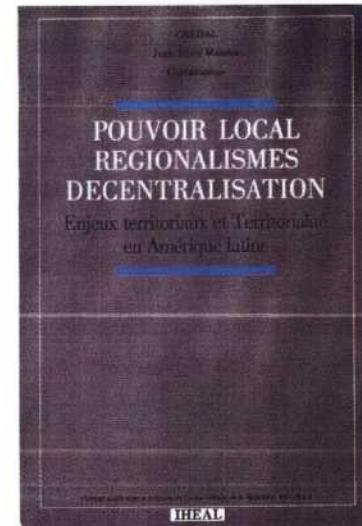
**ENVIRONMENT AND URBANIZATION.**  
 Volumen 2, núm. 1. Abril 1990  
 IIED/Endsleigh Street  
 London WC 1H 0DD UK

Esta Revista pretende ser un vehículo para el intercambio de ideas e información sobre temas de asentamientos humanos y medio ambiente, entre organizaciones no gubernamentales (ONGS), activistas e investigadores en temas relacionados con el Tercer Mundo, y entre éstos y los representantes de agencias internacionales de asistencia, estudiantes y profesores de los países desarrollados.

Cada número trata sobre un tema particular: Suburbios en las ciudades del Tercer Mundo (I-I-89), Problemas de Medio Ambiente en las ciudades del Tercer Mundo (II-89), Organización de las Comunidades de Base (I-90), Los niños y el Medio Ambiente (II-90). Completa cada número una sección de información sobre Seminarios, Congresos, Proyectos de investigación o actividades relacionadas con su contenido. Adjunta también noticias y recensiones bibliográficas.

Publicada por el Programa de Asentamientos Humanos del Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo (IIED-América Latina) y el International Institut for Environment and Development (IIED), aparece semestralmente, proporcionando información actual sobre urbanismo y medio ambiente en el Tercer Mundo, que resulta difícil obtener desde Europa.

Editada en inglés y con una cuidada maquetación, esta Revista intenta romper el aislamiento en el que los investigadores europeos especializados en estos temas vivimos ante la imposibilidad de obtener contactos e información sobre África, Asia o América Latina.



**POUVOIR LOCAL, REGIONALISMES, DECENTRALISATION: options territoriales y territorialidad en América Latina**  
**Jean Revel-Mouroz (coordinador)**

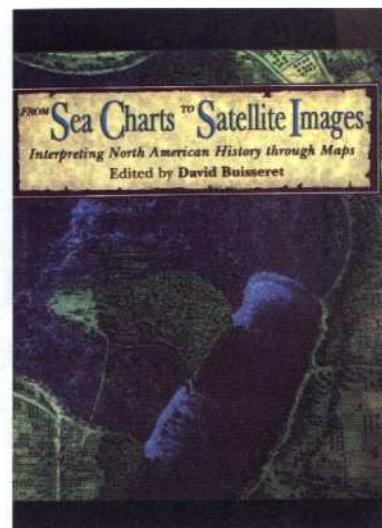
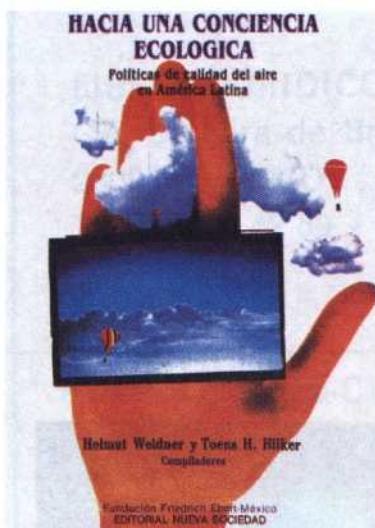
CRIDAL. Paris, 1989. 549 páginas

Desde los inicios de los años ochenta, en América Latina la crisis económica y la evolución hacia la democracia constituyen dos fenómenos que han transformado los términos y las opciones de un debate ahora ya generalizado sobre las relaciones entre poder central, regional y local.

En este mismo periodo, pero en un contexto político diferente: Europa, la discusión y la posterior aplicación de leyes de descentralización ha respondido a la voluntad de las sociedades locales de tomar una mayor intervención en la determinación de su destino y del de su territorio. Democratización y modernización, modernización y democratización se han convertido, tanto en Europa como en América Latina, en los problemas claves, en las referencias ineludibles para toda reflexión sobre las vías y los medios que permitirán afrontar las transformaciones impuestas por el nuevo contexto internacional.

El denso volumen que aquí presentamos recoge cerca de medio centenar de intervenciones de investigadores franceses y latinoamericanos sobre el municipio, el poder regional y la administración de las metrópolis. Completa este trabajo una completísima bibliografía sobre el poder local.

C. G.  
 C. G.



**HACIA UNA CONCIENCIA ECOLOGICA: Políticas de calidad del aire en América Latina**

**Helmut Weidner y Toens H. Hilker (compiladores)**

Fundación Friedrich Ebert. Editorial Nueva Sociedad. México, 1989. 178 páginas

El proceso de desarrollo en América Latina ha conducido a la formación de grandes concentraciones urbanas e industriales. Sus políticas económicas durante décadas han fomentado el uso de tecnologías y modos de transporte altamente intensivos en el consumo de gasolinas al ser éstas altamente subsidiarias. El resultado ambiental ha sido, particularmente, la contaminación atmosférica que es ya crítica en algunos países latinoamericanos. La preocupación gubernamental se ha enfocado fundamentalmente a la construcción del sistema legislativo y administrativo y a acciones que les han permitido afrontarlas solo coyunturalmente.

Por otro lado, la sociedad latinoamericana, al parecer, no tiene aún conciencia de los efectos nocivos de esta contaminación. Surgen así dos grandes líneas contradictorias en el futuro desarrollo de las políticas de medio ambiente y de calidad del aire en América Latina: legislación e implementación.

Ocho trabajos integran este texto, y en ellos se describen las políticas ambientales de Brasil, Argentina, México y Venezuela. La coordinación del conjunto del libro corre a cargo de dos profesores alemanes que comparan la situación del medio ambiente de América Latina con la del conjunto de Europa y realizan una interesante introducción con un catálogo de criterios para analizar las políticas medioambientales.

C. G.

**LA TERCERA GENERAZIONE DELL'URBANISTICA**

**Giuseppe Campos Venuti**

Ed. Franco Angeli. Milán, 1990. 260 páginas, 4.ª edición actualizada

Conocido entre los urbanistas españoles por la amplia difusión castellana de sus anteriores textos («La administración del urbanismo», «Urbanística y austeridad»...), el Profesor C. Venuti nos ofrece ahora la cuarta edición de su último texto que esperamos no tarde en ser traducida.

Las generaciones urbanísticas y en particular la Tercera Generación, la de nuestros días, es uno de los temas más discutidos en el actual debate disciplinar, al que este texto ofrece una contribución.

Según el autor, el análisis generacional constituye un instrumento de interpretación capaz de individualizar los factores comunes que han caracterizado a la ciudad y al territorio en los distintos períodos de las recientes peripecias de la urbanística. Exigencias y condicionamientos sociales, económicos, políticos y culturales han influido la expansión y la transformación del urbanismo: reconocer sus rasgos comunes, constituye así una operación necesaria para comprender plenamente la situación actual.

Dentro de cada generación urbanística, la sociedad ha elaborado y utilizado instrumentos de intervención que con distintas exigencias y condicionamientos se han llevado a la práctica con mayor o menor éxito. Y el análisis generacional permite profundizar en la naturaleza y en los logros de esos instrumentos. Descubrimos así la Generación del Plan, pero también de otras formas distintas de intervención.

Sobre el análisis generacional, fundamentalmente objetivo, el autor superpone la estrategia subjetiva de la «urbanística reformista» que vive el compromiso cultural del movimiento moderno, imbricándolo con el interés por la estructura del mercado inmobiliario y participando en la batalla por la gradual renovación legislativa y de la administración de la urbanística a través de los Ayuntamientos.

En este volumen se recogen las posturas sobre el debate general acerca de la urbanística y del plan, presentando a la vez las experiencias más significativas en este ámbito disciplinar, en las que el autor ha intervenido en los últimos años como técnico asesor: Madrid, Bolonia, Roma y Florencia.

C. G.

**FROM SEA CHARTS TO SATELLITE IMAGES**

**Interpreting North American History through maps.**

Edited by David Buisseret.

SERET  
The University of Chicago Press. London, 1990. 324 páginas.

A través de 300 mapas, planos, fotos aéreas y dibujos se nos muestra una lectura inédita de la historia de Norteamérica. La calidad y belleza de las imágenes y la sugerente sucesión de temas que se abordan a través de sus capítulos hacen difícil abandonar su lectura. Como ejemplo basta enumerar su contenido:

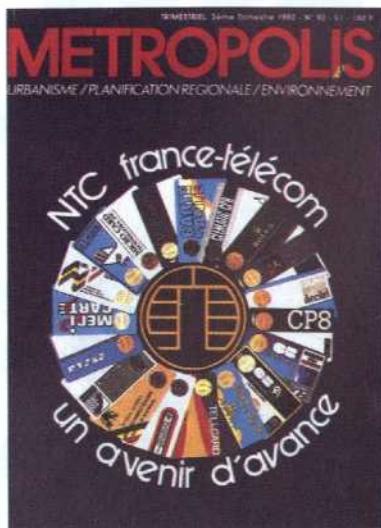
- I. Los antecedentes europeos de los mapas del Nuevo Mundo.
- II. Mapas de la época de la expansión europea.
- III. Siglo XVIII: mapas de gran escala.
- IV. Mapas de los municipios y su organización.
- V. Siglo XIX: vistas y paisajes.
- VI. Vistas a ojo de pájaro de pueblos y ciudades.
- VII. Mapas y planos de ciudades.
- VIII. Mapas y atlas de condados de Norteamérica.
- IX. Dos ejemplos de mapas temáticos: Guerra civil y mapas de seguros contra incendios.
- X. Información topográfica de EEUU.
- XI. Siglo XX, mapas de autopistas.
- XII. Imágenes aéreas.

Cada uno de estos capítulos se completa con una extensa bibliografía de referencia, completando el conjunto del texto una relación de catálogos de cartografía, una relación de fuentes y un cuidado glosario de los términos que se utilizan a lo largo de las explicaciones. Acompañando cada mapa o plano se adjunta un esquema de localización que permite comprender su situación, la transformación de la zona, su entorno, etc.

La introducción de la obra corre a cargo de J. B. Harley, geógrafo experto en historia de la cartografía, que a través de su exposición «Texto y contexto en la interpretación de los primeros mapas» es capaz de situar cada paso de la evolución de la cartografía con la transformación de la sociedad, del arte, de la ciencia y la técnica.

Sin duda nos encontramos ante una forma original de leer la cartografía, ¿o quizás ante una manera distinta de expresar la historia? En definitiva lo que se nos presenta es la versatilidad del mapa, como instrumento técnico, como fuente de conocimiento, como obra de arte y como transmisor de una cierta forma de entender el espacio y la acción del hombre sobre él.

C. G.



**METROPOLIS: URBANISME/PLANIFICATION REGIONALE/ENVIRONNEMENT**  
Número monográfico «NTC. France-Télécom: un avenir d'avance». núm. 90-91, 1990.

Acercándose ya al centenar de números publicados, la revista METROPOLIS ha legitimado una cierta forma de entender la ciudad y el territorio en la que «lo local» se convierte en el punto privilegiado de la innovación sin perder su importancia la gestión cotidiana muy cerca de los habitantes.

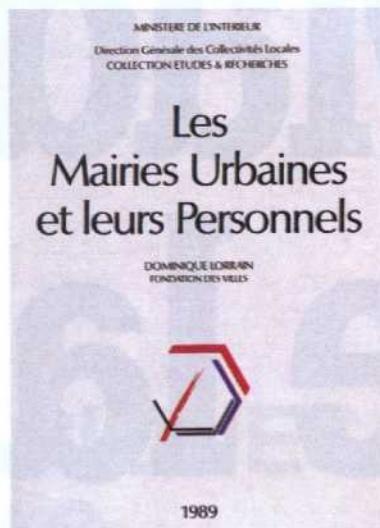
En sus dieciséis años de vida, son numerosos los números monográficos que abren el municipio y su planificación a los temas más diversos: Peatones. Periferias. Finanzas locales. Telecomunicación. Transferencia tecnológica. Zonas industriales. Teledetección. Prevención de riesgos... Más de 30 números agotados son buena muestra del interés despertado por estos temas considerados hasta hace poco como ajenos a la vida municipal, y propios de revistas muy especializadas.

Este número, correspondiente al último trimestre del año 90, está dedicado a la Dirección General de Comunicaciones «France Telecom», y en él se abre la reflexión sobre la inserción social de los sistemas técnicos, la articulación prospectiva-estratégica, la difusión de las nuevas tecnologías de comunicación en diferentes sociedades, la transformación del mundo de las telecomunicaciones, el papel de las comunidades locales ante las nuevas tecnologías, las políticas de tarificación, etc.

Sin duda la lectura de este número abre al lector más interrogantes de los que cierra, pero seguramente ésta es la finalidad buscada por los responsables de la monografía al exponer un abanico tan amplio sobre una cuestión tan nueva y tan candente que para los municipios va a significar cambios radicales en los próximos años.

Las secciones fijas de la Revista: Noticias, Calendario de actividades, Concursos, Crítica de libros y Novedades bibliográficas, cierran este número.

C. G.



#### LES MAIRIES URBAINES ET LEURS PERSONNELS

**Dominique Lorrain**  
Fondation des villes. Ministère de l'Intérieur. Direction Générale des Collectivités Locales. Paris, 1990. 209 páginas

Hace veinte años, en 1969, se constituyó en Francia un movimiento de funcionarios con el fin de obtener una revalorización de la función municipal. En ella se encontraban representadas todas las organizaciones del personal municipal, se denominaba «Grupo de Boulogne-Billancourt» debido al coloquio en el que se fundó este movimiento. El sentimiento general en aquellos años era el de que la función pública local estaba desprestigiada y presentaba un importante retraso que impedía su comparación con la función pública del Estado, y mucho más en relación al sector público.

En 1974 el autor, investigador de la Fundación de las Ciudades, realizó una primera encuesta sobre la función pública en los municipios urbanos, constatando esta imagen antes expresada. Los cambios ocurridos en estos últimos años en la vida local francesa han dado lugar a la creación de organismos de formación, a la valoración de las aptitudes para determinadas categorías, etc. Paralelamente los servicios ofrecidos por los Ayuntamientos han aumentado, las competencias también, y la capacitación técnica de la función local se hace de día en día más evidente. Ante esta situación, ¿por qué unos municipios se transforman y otros no?, ¿de qué depende la capacidad de adaptación técnica de los Ayuntamientos?, ¿cómo son sentidas las transformaciones por los funcionarios?... A estas cuestiones se enfrenta el autor de este estudio, que estructura en seis capítulos: El peso de la Administración local. Contribución a una historia contemporánea de los Ayuntamientos. Las transformaciones internas. 570.000 profesionales de lo urbano. Las políticas de reclutamiento. ¿Quién habla de la politización de los Ayuntamientos? La opinión de los secretarios.

Los resultados de una nueva encuesta realizada en 1986 sobre 134 municipios (que constituyen el centro de este trabajo de investigación) son la mejor demostración de los cambios ocurridos en la vida municipal francesa.

Revista  
de  
DERECHO URBANISTICO

**INDICES**  
1967 - 1988

1990

#### REVISTA DE DERECHO URBANISTICO INDICES 1967-1988

Madrid, 1990. 469 páginas

No hay mejor método de organización que aquel que conoce la finalidad de su aplicación. ¿A quién va a servir? ¿Para qué? Por ello, rompiendo con las reglas documentales clásicas y con las normas establecidas en los programas de Bases de Datos más usuales, estos Índices que ahora presenta la Revista de Derecho Urbanístico, en los que se recogen más de 1.000 trabajos publicados en los 110 números que cubren los últimos veinte años, suponen una labor excepcional.

Se estructura la información en ocho capítulos:

- Doctrina.
- Práctica.
- Legislación.
- Jurisprudencia: Sentencias del Tribunal Supremo, de la Audiencia Nacional y de las Audiencias Territoriales y Provinciales.
- Disposiciones publicadas en el BOE.
- Bibliografía.
- Índice de autores de los trabajos publicados en la doctrina y en la práctica.
- Índice de autores de las obras examinadas en Bibliografía.

Con una humildad sorprendente, los autores justifican este trabajo: «El método seguido para la elaboración de estos Índices no responde a un sistema preelaborado. No hemos mirado a parte alguna que no haya sido la mayor facilidad del consultante en busca de la referencia deseada, utilizando por nuestra parte un método más bien autodidacta. Si luego el resultado ha merecido la pena, hemos logrado el objetivo que se buscaba.»

Desde aquí auguramos un gran éxito a este trabajo de heterodoxia documental.

C. G.

C. G.

# PUBLICACIONES RECIBIDAS

## LIBROS

**VALOR Y USOS DEL SUELO URBANO EN LUGO**, por Rodríguez Lestegas, Francisco. Universidad de Santiago de Compostela, 1989. 23 x 16 cm., 236 pp. 65 cuadros, 50 figuras en blanco y negro.

Metodología y Fuentes. Los precios del suelo. La morfología urbana. Bibliografía.

**ESTUDIO DE MERCADO Y PONENCIA DE VALORES DEL MUNICIPIO DE FENE (LA CORUÑA)**, por el Centro de Gestión y Cooperación Tributaria, Ministerio de Economía y Hacienda, Madrid, 1990. 30 x 23 cm., 175 pp., 6 planos color.

Ánalisis de la estructura espacial de Fene. Análisis del planeamiento actual. Situación socioeconómica del municipio. Estudio del mercado inmobiliario. Dinámica del mercado inmobiliario. Diversificación espacial del mercado suelo/vivienda. Análisis de la Ponencia preexistente y Conclusión.

**MANUAL INFORMATICO PARA LA GESTION TRIBUTARIA DEL IBI**, por el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, 1990. 17 x 19 cm., 162 pp.

Procesos informáticos para el desarrollo de la gestión tributaria del IBI. Ficheros de transferencia e intercambio. Codificación de campos de información.

**JORNADAS DE TRABAJO DE LAS GERENCIAS TERRITORIALES, VIELLA 1989**, por el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria del Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, 1990. 13 x 17 cm., 90 pp.

Síntesis de las Conclusiones de las Jornadas.

**LA INFORMACION PARA EL MEDIO AMBIENTE, PRESENTE Y FUTURO**, por la Dirección General del Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1989. 15 x 25 cm., 324 pp.

Experiencias y situación actual de la información al servicio del medio ambiente en el ámbito internacional. Bases de datos sobre medio ambiente accesibles desde España. Proyectos de Bases de Datos y otros sistemas de información para el medio ambiente en España. Nuevos productos de información electrónica sobre medio ambiente. Conclusiones.

**EL DERECHO AMBIENTAL Y SUS PRINCIPIOS RECTORES**, por la Dirección General del Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1989. 15 x 25 cm., 317 pp.

Introducción. Conceptualización y Terminología. El Derecho Ambiental. Concepto, caracteres y principios rectores del derecho ambiental. Conclusiones.

**DESARROLLO Y CRISIS URBANA EN ALMERIA 1950-1980**, por Caravalle, J. J. Ed. Cajal. Almería, 1989. 17 x 25 cm., 843 pp. en 2 volúmenes, cuadros y gráficos en blanco y negro.

*Primera parte:*

Los inicios de la transformación de la trama urbana en la edad contemporánea. La práctica urbana durante la autorquilla. La producción de suelo urbano durante el período desarrollista 1950/1973. Hacia un nuevo modelo de control de la dinámica urbana. El proceso de ocupación del espacio: la producción inmobiliaria (1950-1980).

*Segunda parte:*

Las transformaciones en el parque inmobiliario y el problema de la vivienda. Los equipamientos colectivos. La crisis del transporte urbano. La población: movilidad, residencia y cambios en la estructura demográfica y social. Conclusiones. Apéndices. Bibliografía.

**URBANISMO E PODER LOCAL**, Jornadas Internacionais. Comunicações, por Centro de Estudos e Formação Autárquica. Coimbra, 1989. 17 x 25 cm., 605 pp.

Diagnóstico da situação portuguesa. Encuadramento. A organização institucional do planeamento urbanístico. Problemas e dificuldades. Ordenamento do Territorio Municipal. Políticas de solos. Centros Históricos e Conservação do Patrimonio. Urbanismo, ordenamento do território e formação profissional.

**ACTUACIONES Y ESTRATEGIAS EN LA REGION METROPOLITANA**. Actividad Económica, Vivienda, Transporte, Medio Ambiente, por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid. 1989. 20 x 30 cm., 35 pp., 6 mapas color encartados.

Política Territorial. Política económica y de empleo. Actuaciones y estrategias: Actividad económica, Vivienda, Transporte y Medio Ambiente.

**ESTRATEGIA TERRITORIAL. ZONA OESTE METROPOLITANA**, por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, 1989. 20 x 30 cm., 109 pp., 55 ilustraciones y 4 mapas color encartados.

*La situación actual:*

La formación del sistema de asentamientos. La realidad actual. Las tendencias actuales del mercado inmobiliario.

Las propuestas del planeamiento municipal. *Propuestas. Problemas y oportunidades de la zona Oeste. Grandes objetivos de la estrategia oeste. Líneas de actuación. Estrategia territorial. Anexo: Parque del Río Guadarrama.*

**ESTRATEGIA TERRITORIAL. CORREDOR DEL HENARES**, por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid. 1989. 20 x 30 cm., 131 pp., 108 ilustraciones y 3 mapas color encartados.

*La situación actual:*

La formación del sistema de asentamientos. La realidad actual. Las políticas en marcha. *Las propuestas. Problemas y oportunidades en el Corredor del Henares. Grandes objetivos de la estrategia Este. Líneas de actuación. Estrategia territorial. Anexo: El impacto de la estrategia en la Periferia del Corredor.*

**VELEZ-RUBIO. INFORME DIAGNOSTICO DEL CONJUNTO HISTORICO-ARTISTICO**, por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Sevilla, 1990. 17 x 30 cm., 50 pp., 39 fotografías color, 3 croquis y 6 planos color.

Contexto territorial y urbano. Análisis del Conjunto histórico-artístico. El planeamiento urbanístico municipal y la legislación sectorial. Diagnóstico. Necesidad de planeamiento de protección y recomendaciones.

## REVISTAS

**EKONOMIAZ**, núm. 15. Departamento de Economía y Planificación del Gobierno Vasco. Vitoria, 1989. 16 x 25 cm., 303 pp.

Atienza Serna, L.: «La euro-región atlántica: una estrategia de desarrollo para el País Vasco»; Precedo A., y Rodríguez R.: «El sistema urbano del Norte de España en la transición postindustrial»; Departamento de Economía y Planificación: «Bases para la revitalización económica del Bilbao Metropolitano»; Ávila, J. C.: «La actividad del sector público y la ordenación del territorio»; Vegara Gómez, A.: «Las Áreas funcionales y las estrategias de ordenación territorial. El caso del País Vasco»; Oñoro Pérez, F.: «La política del suelo»; Simón Arasti, A. de: «La ordenación del litoral vasco»; Farto, J. M.: «El desarrollo económico local»; Varela, J. A.: «Factores de Desarrollo Municipal»; Esteban, M.: «La regeneración de los Centros Urbanos y la política de rehabilitación del Parque de viviendas antiguo: efectos en el mercado de la vivienda»; Presmanes, A.: «Eficiencia socioeconómica del ferrocarril metropolitano de Bilbao»; Scheiffer, M. A.: «Teoría y práctica de la localización empresarial: una necesaria adecuación»; Castillo, J.; Esteban, M., y Flores, F.: «Inversión industrial y localización: una aproximación al caso de los municipios de la cuenca del Nervión»; Gómez Pérez, A.: «Análisis comparado de modo de Gestión y ordenación urbanística en áreas industriales».

**ANALES** de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, núm. 66. Madrid, 1989. 17 x 25 cm., 370 pp.

Areilza, J. M. de, y Martínez de Rodas: «El final de la guerra fría»; Velarde Fuertes, J.: «Pérez Galdós: el fin de

Antiguo Régimen y el nacimiento del capitalismo burgués en los «Episodios Nacionales»; Sánchez Asiaín, J. A.: «Banca-industria»; González Martín, M.: «El III Concilio de Toledo. Identidad católica de los pueblos de España y raíces cristianas de Europa»; Yela Granizo, M.: «Hybris y Némesis: el desencanto del mundo»; García Hoz, V.: «La calidad educativa y los programas contra la droga»; López Quintás, A.: «Romero Guardini y la auténtica postmodernidad»; Fraga Iribarne, M.: «La política regional en Europa»; Fernández de la Mora, G.: «La recepción krausística de Swedenborg»; Sánchez Agesta, L.: «Dos principios de la Constitución»; González Pérez, J.: «Los actos del Jefe del Estado: invalidez y control jurisdiccional»; Vallet de Goytisolo, J.: «¿Cabe entre las ciencias jurídicas la legislativa?»; Salas Larrazábal, R.: «Proceso a Rizal»; López Rodó, L.: «La reforma administrativa de Londres del Gobierno Thatcher»; Alonso Olea, M.: «La herencia de Gala»; Quintana López, P. de la: «Problemas éticos y morales que crea la reproducción asistida»; Campo Urbano, S. del: «El futuro de Gibraltar»; Garrigues y Díaz-Cañabate, A.: «La elección de Dios»; Por el cardenal Jean-Marie Lustiger, arzobispo de París».

**CEPAL**, núm. 39, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, Santiago de Chile, 1989. 20 x 30 cm., 173 pp.

Rosenthal, G.: «El desarrollo de América Latina y el Caribe en los años ochenta y sus perspectivas»; Ruin, O.: «Características y fases del "modelo sueco"»; Gurrieri, A.: «Comentarios al texto del Profesor Olof Ruin»; C. Weffort, F.: «Suecia y América Latina: Comentarios sobre el texto del Profesor Olof Ruin»; López M. C., y Pollack E. M.: «La incorporación de la mujer en las políticas de desarrollo»; Draibe, S.: «Una perspectiva del desarrollo social en Bra-

sil»; Salm, C., y Eichenberg Silva, L. C.: «Tendencias de la integración en el mercado de trabajo brasileño»; Whittingham, W.: «La iniciativa de los Estados Unidos para la cuenca del Caribe»; Kuwayama, M.: «El potencial tecnológico del sector primario exportador»; Chudnovky, D., y Porta, F.: «En torno a la integración económica argento-brasileña»; Floto, E.: «El sistema centro-periferia y el intercambio desigual».

**UR**, Urbanismo Revista, núm. 7. Laboratorio de Urbanismo. Barcelona, 1989. 30 × 45 cm., 48 pp.

Solà Morales, M. de: «Las largas respuestas de Ludovico Quaroni»; Terranova, A.: «El diseño de la ciudad»; Boigas, O.; Correa, F.; Domenech, L.; Linazasoro, J. I.; Ribas Piera, M., y Solà-Morales, I.: «El recuerdo de Ludovico Quaroni»; Solà-Morales, M. de: «Quaroni, la distante lucidez»; Gómez-Ordóñez, J. L.: «Puentes para una Expo».

**COOPERACION ECONOMICA**, Octubre/noviembre 1989. Agencia Española de Cooperación Internacional. Madrid, 1989. 17 × 25 cm., 84 pp.

Calcagno, A. E.: «Una visión de conjunto de la deuda externa latinoamericana»; Porta, F., y Lozano, C.: «El comportamiento del sector industrial en la década de 1980»; Minsburg, N.: «Tendencia decreciente de las inversiones extranjeras. Las inversiones españolas en América Latina en 1988. Estudio de Países. Brasil: crecimiento con deuda»; Sosa, D.: «Miscelánea Empresarial»; Vullo, G. A.: «Estadísticas seleccionadas»; Valenzuela Marzo, F. M.: «España-América Latina. El final de una relación sur/sur»; Basco, C.: «Evolución y perspectivas de los productos básicos»; Moreno Melchor, M.: «Los países de África, Caribe y Pacífico (ACP) y la Comunidad Europea»; Unamuno Hierro, J. de, y Melero Guilló, A.: «Política de Cooperación Europea en los países de la Cuenca Mediterránea».

**DISP**, núms. 100 y 101. Institut für Orts, Regional und Landes Planung. Zurich, 1990. 22 × 30 cm.

Núm. 100, 80 pp. Koch, M.: «Zum Hundertsten»; Huber, B.: «Die Planung der ETH Hönggerberg 1957-1990. Geschichte, Problemstellung, Konzepte und aktueller Stand einer Hochschulplanung»; Bätzling, W.: «Entwicklungsprobleme strukturschwacher Alpenregionen»; Elsasser, W.; Frösch, R., y Finsterle, M.: «Sättigung in Fremdenverkehrsgebieten»; Ratti, R.: «Internationale Wettbewerbsstrategien, lokale Synergien und Raumstrukturiierung»; Naef, A.: «Wachstum und Prosperität Zur Interdependenz von Bevölkerungswachstum und Steueraufkommen in schweizerischen Städten»; Bächtold, H. G.; Hake, D., y Rihm, B.: «Geographische Informationssysteme als Werkzeug der Raumplanung und des Umweltschutzes. Möglichkeiten und Erfahrungen».

Núm. 101, 50 pp. Koch, M.: «Su diesem Heft: Ver-Ordnungen?»; Streich, B.: «Zur Geometrie städtebaulicher Leitbilder»; Zibell, B.: «Chaos als Ordnungsprinzip im Städtebau?»; Dutli, P.; Esefeld, J., y Kreis, P.: «Öffentlicher Raum in Barcelona»; Trommer, S.: «Die kommunale Umweltverträglichkeitsprüfung: Alibi oder Schritt zur Symbiose zwischen Stadt und Natur?»; Lendi, M.: «Schweizerische Raumordnungspolitik vor europäischen Herausforderungen».

**DOCUMENTS D'ANALISI GEOGRAFICA**, núm. 15, Departament de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona, 1989. 154 pp.

Alegre i Nadal, P.: «Els corrents entròpics en anàlisi i Plaificació del Territori: 1964-1983»; Fagnini, J., y Chauvire, Y.: «La actividad profesional de las mujeres con hijos en la aglomeración parisina (1975-1982)»; Kirby, A.: «Tiempo, espacio y acción colectiva: espacio político/geografía política»; Pujol, H., y Ribas, A.: «La geogra-

fia política en vidal de la blache: "La France de l'est"»; Campillo i Besses, X.: «Geografia i Literatura a l'alt Pirineu Català: Bases per a un mètode de treball humanístic a partir de la Literatura»; Martínez, X.; Gasull, J., y Sánchez, F.: «XII Trobada d'estudiants de geografia i joves geografs. Valladolid, 1989»; Nogué i Font, J.: «Cap a una nova Geografia Regional? Notícia del seminari celebrat a la ciutat dels quatre rius»; Solsona, M.: «Seminari sobre gènere i desenvolupament. Newcastle, 1989».

**TERRITORIO**, núm. 5. Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano, 1990. 25 × 20 cm., 186 pp.

Macchi Cassia, C.: «Editoriale»; Nijkamp, P., e Reggiani, A.: «Teoría del caos e aplicaciones en sistemas territoriales»; Demaestri, P.: «Metodi di scomposizione geometrica di reti di trasporto»; Braz Afonso, R.: «La pianificazione urbanistica in Portogallo: Vecchi problemi, nuovi strumenti»; Abbiati, G.: «Tutela delle risorse e pianificazione regionale: i casi della Valle d'Aosta e del Piemonte»; Longhi, G.: «Fattori di impatto ambientale del sistema insediativo nella Bassa bresciana»; Delli Zotti, G.: «Cento anni di manuali di progettazione urbanistica in Italia, 4»; Tintori, S.: «Diario di un dilettante di pianificazione paesistica»; Camagni, R.: «Le aree metropolitane e gli effetti del 1992»; Pergola, D.: «Nuove tecnologie dell'informazione e stratificazioni sociali»; Samuels, I., e Crotti, S.: «Urbanistica uno»; Perrin, E.: «Cambiamento económico y urbanización en Francia»; Erba, V.: «Sull III Congreso AESOP»; Pogliani, L.: «Unconsuntivo sulla collana Dst/Clup»; Barzi, M.: «La città contesta (o dell'impossibilità di una storia dell'urbanistica)».

**SOCIEDADE E TERRITORIO**, núms. 10-11 y 12. Edições Afrontamento. Oporto. 25 × 30 cm.

Núm. 10-11, 1989, 150 pp. Royer Cruz, M. F., e Fernandes Santos, A.: «Lisboa: velha cidade...»; Cardoso, A., e Pimenta, M.: «A pobreza nos bairros degradados de Lisboa: alguns elementos de caracterização»; M. Saraiva, A., e Matos, M. A.: «Dinâmicas da reestruturação sócio-productiva de Lisboa: uma aproximação às mutações do emprego e das qualificações»; Pereira, M.: «Comércio em Lisboa: os ventos da mudança»; Mendes Baptista, A. J.: «Perspectivas de desenvolvimento económico da Área Metropolitana de Lisboa»; Nunes da Silva, F.: «A travessia do Tejo e a cidade de duas margens»; Fonseca Ferreira, A.: «A "febre" imobiliária "ataca" em Lisboa (e noutas zonas). Notas breves para um estudo a fazer»; Rodriguez, W.; Esteves, I., e Rodriguez, P.: «Alto do Lumiar: um complexo projeto de intervenção urbanística»; Fonseca Ferreira, A.: «PIMP-O realojamento tardio, lento e desastrado»; Matias Ferreira, V., e Craveiro, M. T.: «Reabilitar ou requalificar a cidade?»; Leal da Costa Lobo, M.: «Plano de salvaguarda e valorização da Ajuda-Belém»; Firmino da Costa, A., e Joao Ribeiro, M.: «Construção social de um objeto de reabilitação. Notas sobre o caso de Alfama»; Matias Ferreira, V.: «A questão do Chiado, hoje. E sempre?»; Amaral Neto Saraiva, M. G.: «Estrutura verde da região de Lisboa. Esboço para uma quantificação»; Barata Salgueiro, T.: «Transformações nas Avenidas Novas»; Nunes da Silva, F.: «Área Metropolitana de Lisboa: que plano regional?»; S. Casanova, J. L.: «Planos e realizações da C. M. L. Observação de uma trajectória (1981-1989)»; Portas, N.: «Os planos para Lisboa»; Pedreira, J. M.: «Lisboa: um percurso bibliográfico»; V. Baptista, L.: «A propósito de Lisboa: o local e o global. Reflexão preliminar».

Núm. 12, 1990, 128 pp. Borja, J.: «Europa: la hora de las ciudades»; Craveiro Pereira, T.: «O Plano-Processo no planeamento estratégico»; Ribeiro, L., e Cardoso, A.: «Plano Director e gestão democrática da cidade»; Somekh, N., e César, P.: «Desenvolvimento urbano e desenvolvimento da indústria da construção civil: os limites de um Plano»; Ferreira dos Santos, R.; Farral, M. H.; Vasconcelos, L., e Geirinhas, J.: «Em defesa de uma estratégia fundamentada de conservação para o litoral português»; Rêgo Cabral, N.: «Faixa Litoral e Domínio Público Marítimo: normativa e intenções»; Wezenaar, J. A.: «How the urban fringe can be used»; Chevalier, G.; Rossel, P., e Garnier, A.: «Stratégies pour l'amélioration de l'habitat populaire en Amérique Latine»; Filipe, J. L.: «SOS de Saramago a Nemésio»; Henriques, J. M.: «Subdesenvolvimento

to local, iniciativa municipal e planeamento territorial»; V. D. Correira, P.: «A inovação tecnológica e o papel dos municípios no desenvolvimento»; Portugal, J. M.: «Informação geográfica-física para o ordenamento do território a nível municipal»; Rolo, J.: «Portugal: estrutura das explorações agrícolas e o valor da terra».

**URBANISMO**, núm. 8. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1989. 22 × 30 cm., 102 pp.

Hall, P.: «La Planificación de una Europa de regiones»; Pazienti, M.: «La Planificación Territorial en Italia: problemas y perspectivas»; Arrojo, F.: «La ordenación territorial en el Principado de Asturias»; López Toledano, M. A.: «Ordenación y Cooperación Territorial en el Pirineo»; Arias, F., y Gago, V.: «Las estrategias territoriales de ámbito Sub-Regional»; Subias, X.: «El Plan Territorial General de Cataluña»; Enguita, A.: «Ciudades de promoción privada. Restón (Virginia)»; Areso, I.: «Avance del Plan General de Bilbao»; Nasarre, F.: «Gabriel Alomar Esteve»; Morell, L.; Sanz, P.; Perales, F., y Enríquez de Salamanca, L.: «Sentido y oportunidad de la promulgación de una Ley de Ordenación del Territorio».

**URBANA**, núm. 10. Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1989. 25 × 25 cm., 132 pp.

Jacobi, P. R.: «Carencias de Saneamiento Básico y Demanda Social»; Belandria, M. E.: «Desarrollo Urbano y Autonomía Municipal. El Caso de Valencia»; Ovalles, O.: «Movimiento Social, Investigación y Curricula»; Mata Ch. M.: «Desarrollo Local Urbano. El caso del Barrio Colinas de Palo Grande»; Barrios, S.: «Desarrollo Local y Poder Municipal»; Lunge Uncles, M.: «El Poder Local y su Papel en las Estrategias Territoriales en la América Central Actual»; Fadda, G.: «Metropolis. From the Division of Labor to Urban Form of Allen J. Scott»; Negrón, M.: «Conferencia Internacional "Ciudad, Territorio y Políticas de Planificación en América Latina"»; Marcano, E. E.: «Coloquio Internacional "Ciudadagua 88"»; Negrón, M.: «Seminario Internacional "Descentralización del Estado, Requerimientos y Políticas en la Crisis"»; Rodríguez, L. G.: «Seminario "Informática en el Desarrollo de la sociedad venezolana"»; Fadda, G.: «Conferencia Internacional "Restauración Urbana: Tendencias y Desafíos"»; Negrón, M.: «El Plan Rotival y la Formación de la Tradición Urbanística en Venezuela»; Vallmitjana, M.: «Presentación de la Exposición: El Plan Rotival 50 años después».

**REVUE FRANÇAISE D'ADMINISTRATION PUBLIQUE**, núms. 51, 52 y 53. Institut International d'Administration Publique. París. 16 × 25 cm.

Núm. 51. 1989. 183 pp. Fraisse, R.: «L'administrateur public, juriste et manager»; Section du rapport et des études du Conseil d'Etat: «La formation juridique des fonctionnaires»; Lecherier, M.: «Le rôle du droit dans la formation des fonctionnaires en Allemagne fédérale»; Essaïd Taïb, M.: «La formation des fonctionnaires au droit en Algérie»; Billon, M.: «L'enseignement de la gestion à l'ENA de Paris»; Trosa, S.: «Les formations à la gestion au sein de l'administration»; Richards, S.: «Former des managers pour la modernisation du service public, le rôle du "management development"»; Greffe, X.: «La formation des fonctionnaires à l'économie publique: pour un nouvel agenda»; Rosenbloom, D. H.: «Le rôle des études de cas aux Etats-Unis»; Fortin, Y.: «La formation juridique des fonctionnaires des administrations centrales en Grande-Bretagne»; Deligny, J. L.: «Professionalisme et formation dans les administrations publiques»; Ronxin, C.: «La fonction publique territoriale: enjeux de la formation au management»; Lascournes, P.: «Pour une formation à la "gouvernementalité": le fonctionnaire, légiste ou manager public?»; Raingreard de la Blétière, L. M.: «L'adéquation de la formation juridique des fonctionnaires aux réalités quotidiennes de la gestion»; Carnelutti, A.: «La formation des agents de l'Etat aux affaires européennes ou l'urgence d'une approche systématique et adaptée aux exigences

d'une Communauté en voie d'achèvement»; Latournerie, D.: «La communication, le droit, le citoyen»; Barret-Kriegel, B.: «A propos de la formation des fonctionnaires».

Núm. 52. 1989. 190 pp. Claisse, A.: «Avant-propos»; Bertho-Lavenir, C.: «Histoire de l'administration des télécommunications: une succession de crises et de réformes»; Chevallier, J.: «Les enjeux juridiques: l'adaptation du service public de télécommunications»; Truchet, D.: «Glossaire juridique»; Georges, M.: «Les satellites»; Baptiste, E.: «La télématicque»; Roulet, M.: «France Télécom, l'opérateur national de télécommunications»; Lasserre, B.: «Quelques expériences étrangères: des leçons pour l'avenir?»; Amory, B.: «Vers une nouvelle réglementation européenne des télécommunications»; Ghebali, V. Y.: «Télécommunications et développement: mission impossible?»; Billon, A.: «L'enseignement de la gestion à l'ENA de Paris»; Ratte, P.: «Perfectionner et développer: les études à l'Institut international d'Administration publique»; Groisman, E.: «La création d'un corps d'administrateurs gouvernementaux en Argentine».

Núm. 53. 1990. 172 pp. Rosnay, J. de: «L'avenir de l'écoloquie: une pensée globale, un geste local»; Holleaux, A.: «Ecologie et politique»; Morand-Deviller, J.: «Le droit français de l'environnement. Progrès et carences»; Hermite, M. A.: «Pour un statut juridique de la diversité biologique»; Raynaud, P.: «La gestion des espaces naturels»; Toulemon, R.: «Agriculture et gestion de l'espace»; Remond-Gouillaud, M.: «Le prix de la nature: l'évaluation du patrimoine naturel»; Huglo, C.: «Les aspects internationaux de la prévention et du règlement des risques technologiques et naturels majeurs»; Massiet du Biest, B.: «Les perspectives de la politique communautaire de l'environnement»; Pfeffer, P.: «La grande faune africaine, facteur de développement»; Amoussa, O.: «La protection de l'environnement en Afrique francophone: les cas des forêts»; Clément, J.: Protection de l'environnement et coopération internationale: l'exemple du plan d'action forestier tropical»; Mazères, J. A., y Regourd, S.: «Collectivités locales: du modèle communautaire et territorial au modèle fonctionnel de l'entreprise».

**TREVALLS DE GEOGRAFIA**, núm. 42. Departament de Ciències de la Terra. Universitat de les Illes Balears. Palma de Mallorca, 1989. 22 × 28 cm., 157 pp.

Grimalt Gelabert, M. y Rodríguez-Perea, A.: «Cabals màxims al Llevant i Migjorn de Mallorca durant les revinudes del setembre de 1989»; Grimalt Gelabert, M.: «Les inundacions històriques de sa Riera»; Picornell, C.; Seguí, J. M.; Ginard, A., y Morata, J.: «Un plànon de Palma de l'any 1613 circa»; Ripoll Martínez, A.: «La revitalització del món rural i el Consell d'Europa»; Grimalt Gelabert, M., y Blázquez Salom, M.: «El mapa de marjades de la serra de Tramuntana de Mallorca»; Brunet Estrelles, P. J.: «La red ferroviaria de Mallorca y su incidencia en el desarrollo insular»; Seguí, J. M.: «Aplicació metodològica de l'Index d'accessibilitat al transport públic urbà a la ciutat de Palma»; Seguí, J. M., y Ripoll Martínez, A.: «Els barris de Palma i la xarxa municipal de transport col·lectiu urbà: un Índex d'accessibilitat»; Binimelis Sebastian, J., y Corbí Mateu, A.: La població postturística de Mallorca (1970-1986) dins el marc d'una nova comarcalització»; Brunet Estrelles, P. J.: «Evolució dels centres mitjans ponderats de població i habitatge a Mallorca (1950-1986)»; Rullan Salamanca, O.: «La previsió del sòl a Mallorca: una variable condicionada pel turisme i la segona residència»; Salvà Tomàs, A.: «Turisme, medio ambiente y ordenación del territorio en las Islas Baleares».

**ARQUITECTURA Y URBANISMO**, núms. 2 y 3. 1989. Instituto Superior Politécnico y J. A. Echevarría. La Habana. 1989. 20 × 30 cm.

Núm. 2. 96 pp. Alfonso, A.; Díaz, G., y De la Peña, A. M.: «Por el rescate de la tradición»; González, D.: «La vivienda en la montaña. Un nuevo enfoque»; Badilla, P.: «La política habitacional en Hungría»; Ruiz, A.: «Construyendo juntos»; Royo, E.: «Centro histórico: recuperación de una manzana»; Tejera, P.; Pérez, L., y Poletti, P.: «Propuesta y plan de actuación para la rehabilitación de Centro Habana»; Alvarez, C.: «Méjico: sistema normativo de equi-

pamiento urbano»; Aruca, L.: «La arquitectura hispano-árabe: Un legado poco estudiado en la arquitectura cubana actual»; Cárdenas, E.: «Conceptos de tipo y de tipología».

Núm. 3. 96 pp. García, A.: «Contradicción entre ideología y realidad en la arquitectura cubana de la etapa colonial»; Venegas, C.: «Las fábricas de tabaco habaneras»; Cárdenas, E.: «Del eclecticismo y lo cubano»; Prieto, O.: «Desarrollo evolutivo de la vivienda colonial en Camagüey»; Pernas, O., y Rodríguez, N.: «Estudio de la vivienda GP-IV. Problemática espacial y social»; Hernández, O.: «Renovación de zonas de alto valor cultural y ambiental. Creatividad en el empleo de los recursos disponibles»; Méndez, A. C.: «¿Qué es el CAD?»; Castillo, O. del, y Martínez, A.: «Programas para el cálculo geométrico y el análisis de domos reticulares de una capa»; Markusz, S., y Rakjossy, I.: «LADY: Sistema basado en la lógica para el diseño arquitectónico»; Rodríguez, F.: «La tierra. ¿Un material de construcción olvidado?»; Medina, J.: «La dialéctica de lo nuevo y lo viejo en la concepción del desarrollo urbano».

**EURE**, núm. 47. Instituto de Estudios Urbanos, Facultad de Arquitectura. Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile. 1989. 17 × 28 cm., 126 pp.

Gatto, F.: «Cambio tecnológico neofordista y reorganización productiva. Primeras reflexiones sobre sus implicaciones territoriales»; Uribe-Echevarría, F.: «Desarrollo regional en los años noventa. Tendencias y perspectivas en Latinoamérica»; Mattos, C. A. de: «Reestructuración social, grupos económicos y desterritorialización del capital. El caso de los países del Cono Sur»; Boisier, S., y Silva, V.: «Propiedad del capital y desarrollo regional endógeno en el marco de las transformaciones del capitalismo actual. Reflexiones acerca de la región del Bío-Bío».

**CUADERNOS DE ECONOMÍA**, núm. 49. Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Departamento de Teoría Económica de la Universidad de Barcelona, 1989. 318 pp., 16 × 25 cm.

Gordillo Gerlini, S.: «El comercio exterior argentino: Un análisis de su estructura y de la política de promoción de exportaciones»; Muns, J.: «El problema de la deuda internacional»; Roca Jusmet, J.: «Salaris, fiscalitat, prestacions socials i distribució funcional de la renda: evolució espanyola recent»; Sánchez, J.: «La indescomponibilidad en algunos modelos multisectoriales de producción con-

junta»; Termes Rife, M.: «La política regional y el nuevo protagonismo de los gobiernos locales»; Winiecki, J.: «Resistencia al cambio, grandes empresas y restricción presupuestaria débil. Una perspectiva desde los derechos de propiedad».

**CATASTRO**, núms. 3, 4 y 5. Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria. Ministerio de Economía y Hacienda. Madrid, 1990. 21 × 30 cm.

Núm. 3. 84 pp. Canet, I.: «Política Tributaria y fraude fiscal en el sector inmobiliario»; Ferrari, J. J.: «Políticas de suelo y control de precios»; Garde, J. A.: «La fiscalidad de los bienes inmuebles»; Levenfeld, G.: «La evolución actual del mercado inmobiliario en España»; Tinaut, J. J.: «La política estatal de financiación a la vivienda en los años ochenta»; Gallego, M.: «Aproximación del valor catastral al valor de mercado de los bienes inmuebles urbanos»; Fernández Castaño, M.: «La valoración fiscal inmobiliario en EEUU»; Braquehais, E.: «Los beneficios fiscales en el impuesto sobre bienes inmuebles en relación con los de la contribución territorial urbana».

Núm. 4. 64 pp. Chaves Espinilla, P.: «Valoración de los bienes inmuebles en el ámbito de la Ley de expropiación forzosa»; Sanz y García Canto, J.: «Valoración catastral de bienes rústicos en aplicación de la Ley reguladora de las Haciendas Locales»; Tarazona Mari, M.: «El procedimiento de valoración catastral de los bienes inmuebles urbanos»; Eseverri, E.: «La comprobación de valores a efectos de transmisiones patrimoniales»; Espejo Poyato, I.: «¿Es posible una valoración unitaria? La valoración de bienes en el derecho tributario español»; Palomar Olmeda, A.: «El catastro y el estado de las autonomías: apuntes sobre una posible polémica competencial»; López Blanco, P.: «Aproximación al catastro en Latinoamérica».

Núm. 5. 84 pp. Moya Rodríguez, M.: «El catastro rústico: presente y futuro»; Serrano Martínez F.: «La renovación del catastro rústico del Maresme (Barcelona)»; León Llamazares, A. de: «La evaluación de recursos como base de la planificación agraria»; Garrido Egido, L.: «El catastro rústico y la concentración parcelaria»; Naredo, J. M.: «Precio y renta de la tierra»; González Quevedo Cadalso, L.: «Evolución reciente de los precios de la tierra y del patrimonio agrario»; Téllez de la Vega, A.: «El catastro rústico en Galicia»; Marcos García, J. de: «El valor del suelo rústico y las resoluciones del Jurado Provincial de expropiación en la Comunidad de Madrid»; Sánchez-Friera González, M. del C.: «Consortio Foral Aragonés: su reflejo en el catastro y en el registro de la propiedad»; Tobío Soler, C.: «La planimetría General de 1749: el primer catastro de Madrid»; Puente-Campano, M. D. de la: «El catastro en la opinión pública».

# CONTENIDO

VERANO 3/1990

NUMERO 85

## PRESENTACION

EL EJE HISTORICO DE PARIS MAS ALLA DE LA DEFENSE: Un reto de composición urbana para el fin de siglo

Francisco Mustieles Granell

LOS ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL EN EL MEDIO URBANO: El I cinturón de Ronda de Barcelona

Rosa Junyent Comas

MADRID, LA ORDENACION DE LA CARRETERA DE ANDALUCIA. Las obras públicas de acceso como determinantes de trazado de la periferia

Juan Luis Dalda, José Luis Pérez Franco, José Díaz Sotelo y José Rumeu

SOBRE LOS CONJUNTOS HISTORICOS ESPAÑOLES

Juan López Jaén

LA RENOVACION CAUTELOSA DE BERLIN-KREUZBERG

Jörg Forßmann

LA REHABILITACION DEL CASCO MEDIEVAL DE VITORIA-GASTEIZ, FACTOR DE COHESION SOCIAL

Luis María Sánchez Iñigo

EL URBANISMO PRECOLOMBINO

José Alcina Franch

LOS SIGNIFICADOS URBANOS Y ARQUITECTONICOS EN LA EVOLUCION DE LA CIUDAD HISPANO-ANDINA

Alfredo Lozano Castro

PERMANENCIA Y CAMBIO: EL CASO DE LA VIVIENDA AYMARA EN CENTROS POBLADOS DEL ALTIPLANO BOLIVIANO

Marina Suárez Jordán

BOGOTA EN EL SIGLO XIX. LA REPUBLICA Y SU ESPACIO FISICO

Alexis Elena Pirela Torres

NOTICIAS BIBLIOGRAFICAS

PUBLICACIONES RECIBIDAS

# CIUDAD Y TERRITORIO

# MAP

Ministerio  
para las  
Administraciones  
Públicas

Instituto Nacional de Administración Pública