

Teoría y vigencia del proyecto urbano

Felipe Colavidas

Bilbao, 1950. Entre 1975 y 1988 ejercicio libre de la profesión y diversos contratos con la Administración, entre ellos el de miembro del equipo que redacta el PGM (Premio Nacional de Urbanismo 1985). Desde 1988, profesor de Urbanismo en la Escuela T. S. de Arquitectura de Madrid, actualmente Profesor Titular. Doctor Arquitecto ETSAM en 1990, con la tesis *La ciudad pensada*, dirigida por Fernando Savater. Director desde 1992 del Curso Posgrado (UPM) de Cooperación y Desarrollo de Asentamientos Humanos en el TM. Ha publicado *Arquitectura y ciudad*, Departamento de Proyectos, ETSAM, Madrid, 1998. Algunas decenas de artículos, tanto en revistas profesionales como en prensa diaria (*Claves de razón práctica*, *El País*, *La Modificación*, *El Semanal*, *Geometrias*, *NA*, *Revista Técnica*, *Alfanz, Boden...*).

En todas las artes, la relación entre teoría y obra pertenece al reino irónico de la comedia del espíritu. El artista justifica teóricamente lo que desea crear, pero crea únicamente lo que corresponde a su habilidad y su talento.

André Malraux

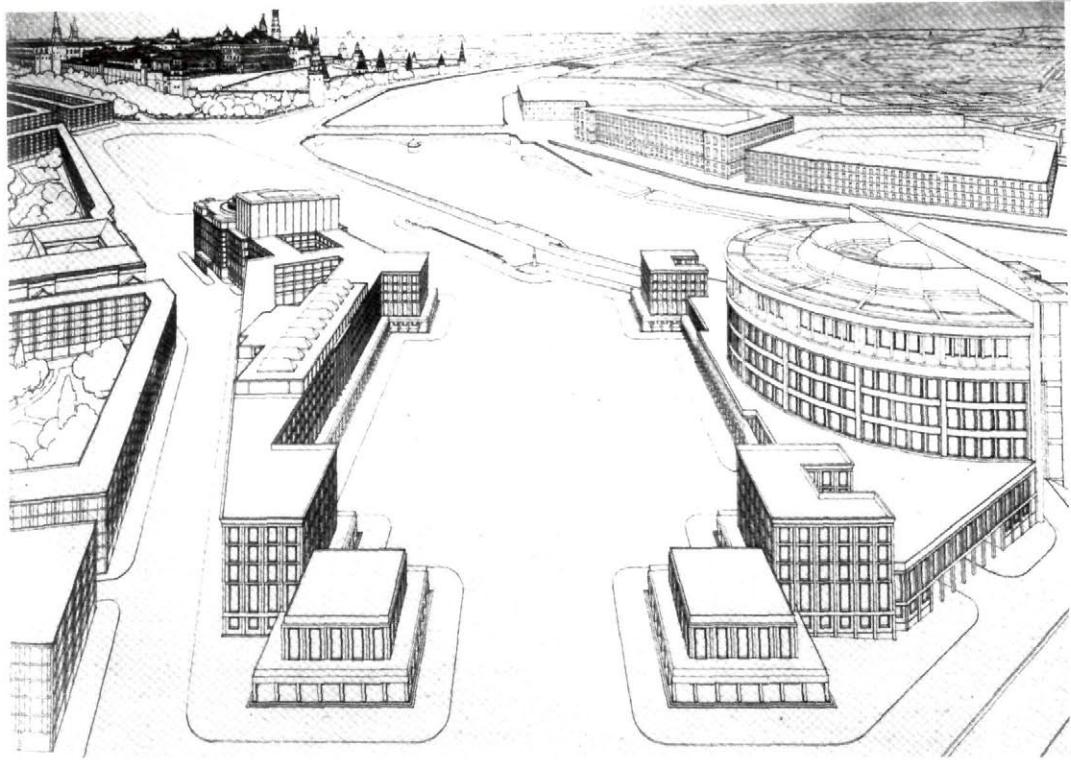
La equilibrada relación, el ajuste entre teoría y práctica se ha revelado clave para alcanzar un nivel aceptable de eficiencia en las disciplinas que, como el urbanismo, tienen por objetivo prioritario la utilidad inmediata y la adquisición de resultados concretos a, más o menos, corto plazo. Sin embargo, los frecuentemente extemporáneos excesos teóricos –casi siempre en claves ideológicas o tecnocráticas, da igual– llevados a cabo al socaire de una ambigua interdisciplinariedad que con tanta frecuencia ha sobrevalorado la importancia del análisis frente a la propuesta de transformación concreta en el urbanismo en general y, muy particularmente en el planeamiento urbano, han devenido muchas veces mera coartada de incompetencia profesional. Parece, pues, prudente arrojar una cierta “filosofía de la sospecha” sobre quienes nos tienen acostumbrados a la profusión teórica en las disciplinas eminentemente prácticas; cuánto más en urbanismo, donde –frente a toda escueta y responsable realización– el papel de legitimador espurio desempeñado tan a menudo por el turbio factor ideológico no ha hecho sino agravar históricamente las cosas.

Y sin embargo... Sin embargo, nada puede llegar lejos, ni dotarse siquiera de sentido, sin algo de teoría, que es como decir sin un mínimo de reflexión honesta, de conocimiento crítico y, sobre todo, de pensamiento autocrítico, lo que, obviamente, debe buscarse rastreando en las antípodas de la muy generalizada manipulación discursiva y la demagogia. Sobra decir que los cuatro textos –dos libros y dos artículos– que, en relación al tema del Proyecto Urbano (P. U.) me permito citar a lo largo del presente escrito, se ubican por derecho propio en esta genuina corriente de leal reflexión teórica; razón por la que recomiendo encarecidamente su lectura. Con todo, considero que más allá de estos honrados principios de juicio, para evaluar la autenticidad de cualesquiera teorías urbanísticas y clarificar su pertinencia y su sentido, es preciso revisarlas, como apunta lúcidamente Malraux, a la luz de los resultados tangibles obtenidos a partir de ellas, valorándolas así, en última instancia, desde su propia capacidad real para la transformación y mejora –funcional, técnica y estética– de las ciudades; aunque siempre, claro está, no se deje de atender las determinaciones históricas que impone la realidad con su coeficiente de adversidad complementaria. Ciertamente, tal es el *experimentum crucis* que el urbanismo está obligado a verificar si quiere resultar socialmente provechoso para bien de todos, y personalmente estimulante para aquellos que, por unas u otras razones, estamos apremiados disciplinariamente a ejercer este confuso oficio.

A la contra, pues, de lo que ya dictaminaron otras lecturas –a mi juicio, un poco resentidas–, la corriente disciplinar del P. U. se inscribe, sin el menor género de dudas, en esta vena pragmática que intenta descargar la profesión urbanística de la manipulación teórica e ideológica, en lo que bien cabría llamar un proceso de rectificación disciplinar responsable. Rectificación que, a partir de los años sesenta, vino a modificar el excesivo peso cobrado desde los años veinte por la cultura del plan, siempre más idealista y abstractamente sustentada en principios cosmopolitas de ordenación urbana general que tan fácilmente se habrían de deslizar, con el tiempo –y ampararse en– lo ideológico, frente a la cultura del proyecto de obras –tanto de urbanización como de edificación–, más instrumental y directamente práctica, preocupada por la concreción formal de los ámbitos urbanos preferentes de intervención inmediata y, sobre todo, por recuperar el protagonismo morfológico –la voluntad de forma urbana– como tarea específica de los arquitectos en la compleja y paulatina construcción de las ciudades. En tal sentido, y aunque viniera de más atrás, el P. U.

Proyecto para el Palacio de los Soviets, Moscú, Auguste Perret, 1931. En contraste con otros participantes en el concurso, que ciñen su actuación al empleo exclusivo de las herramientas convencionales del Movimiento Moderno, Perret aprovecha el diseño del edificio para, a su vez, imponer forma al espacio público y conformar, con maestría, un vacío urbano representativo con intención simbólica.

© Roetter y Rowe, 1979



surgió, en lo sustantivo, como el principal instrumento corrector de las desestructuradas periferias urbanas europeas, de crecimiento vertiginoso desconocido hasta entonces —dígase en relativo descargo del hacer racionalista—, que se llevaron a cabo, sobre todo, tras la Segunda Guerra Mundial, a partir de los principios urbanísticos del Movimiento Moderno surgidos en el III CIAM (1934) recogidos posteriormente por Le Corbusier en la *Carta de Atenas* (1943).

La intervención en los muelles de Argel aún la clara solución de un intrincado problema de rasantes con la máxima potencia figurativa y la monumentalidad constructiva, lo que da como resultado un espacio cívico, a la vez, muy funcional y altamente simbólico.

© Roetter y Rowe, 1979

Como, al referirse más a los epígonos que a sus propios maestros modernos, apuntaron con oportunidad D. Scott Brown y R. Venturi: “la arquitectura moderna lo ha sido todo menos tolerante: sus arquitectos prefirieron cambiar el entorno existente a mejorar lo que estaba allí”. Ciertamente, de cada uno de los momentos estelares por los que ha pasado el urbanismo desde su fundación disciplinar se puede decir, en gran medida, esto mismo. Cada viraje histórico de la teoría urbanística —de los pioneros urbanistas de finales del siglo XIX, al organicismo y al funcionalismo; de éstos a la interdisciplinariedad sistémica; de ahí a la sociología crítica, hasta llegar al enfoque disciplinar morfo-tipológico y su posterior desarrollo en los, ahora iniciados, sistemas abiertos de la ciudad-territorio contemporánea— se ha caracterizado, en buena medida, por un rechazo completo y simplista de la concepción teórica dominante en el período contiguamente anterior. Sin que dejase tampoco por ello de haber excepciones, cabe constatar que cada nuevo giro disciplinar no se ha conformado, como humilde y sensatamente yo creo le correspondía, con dar otra vuelta de tuerca a la razón urbanística y añadir algo al *corpus* formalizado anterior, sino que, dogmáticamente y con un espíritu nítidamente fundamentalista que, aunque atenuado, aún está lejos de desaparecer, siempre se ha aspirado a hacer *tabula rasa* y ofrecer la “genuina y única concepción verdadera del hecho urbano”, cuya construcción, más que a través de un contenido positivo, se ha intentado realizar mediante una negación plena —una enmienda a la totalidad— de lo inmediatamente precedente.

A gran parte del itinerario teórico recorrido por el urbanismo desde su fundación cabe, pues, achacarle una falta de madurez para establecerse como guía de acción para llegar a alterar positivamente el mundo real de las ciudades, dado que, más bien, el grueso de estas teorías ha venido demasiadas veces a propiciar como resultado exclusivo un infecundo e interminable debate entre ellas mismas, como si dichas teorías quisieran así desempeñar únicamente el papel de fetiches exorcizadores y de fórmulas mágicas frente a lo que consideraban sectariamente “el error”. Tras esta actitud se esconde, por tanto, un pensamiento eminentemente reactivo, indicio claro de su abandono incondicional a un nihilismo de fondo, bien anclado. Esta posición de rechazo generalizado hacia lo inmediatamente anterior se ha constituido, desgraciadamente, en el motor y el *leitmotiv* urbanístico de gran parte de las formulaciones teóricas de entidad, en el hilo conductor de su proceso histórico general. Bajo este monoteísmo intelectual y esta falta de pluralismo integrador se esconde una hueca trascendencia idealista que muy pocos han sabido sortear. Recientemente,

uno de los arquitectos más publicitados del mundo ha dicho: “creo en la inteligencia acumulativa y no en la necesidad de deshacerse sucesivamente de todo el aparato intelectual existente”, lo que, en el vertiginoso ámbito de la arquitectura actual a la moda, es muy de agradecer.

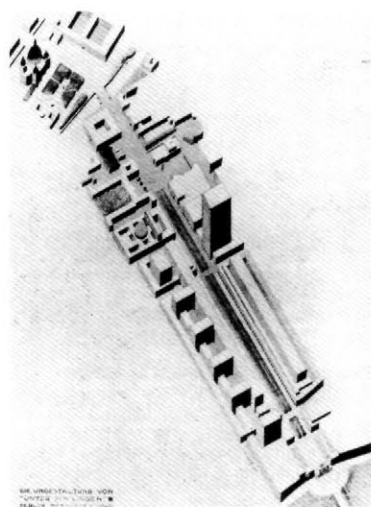
Aunque centrado únicamente en el contenido estético –y muy particularmente en la visualidad–, el libro de Fred Koetter y Colin Rowe, *La ciudad collage* (1979), es, a mi juicio, una de las pocas, y desde luego la mejor, aportación de esa pluralidad intelectual que quiebra definitivamente aquella hueca búsqueda, vanamente trascendente, de la razón urbanística exclusiva; y lo hace, claro está, como únicamente se pueden hacer estas cosas: con un ajustado eclecticismos, con una adecuada mezcla de aguda inteligencia y sutil ironía que no hace sino asentar la corriente del P. U. y consecuentemente estimular para que podamos llegar a afrontar expeditivamente la gran complejidad que presenta la construcción real de la ciudad-territorio que ahora aparece. Pero, mal que le pese a la concepción hoy dominante en la profesión, la ciudad no es sólo, ni principalmente, un hecho estético, sino que, además, es un *constructo* técnico y político. De ahí que –a pesar del espaldarazo dado en la buena dirección y, en materia estética, al urbanismo por *La ciudad collage*– quede todavía tanto por hacer.

El P. U., en cuanto instrumento urbanístico de ordenación de la ciudad, viene pues a clarificar, y a intentar resolver, el conflicto disciplinar entre teoría y práctica con una evidente toma de partido por esta última. Se ubica, así, en la lucha de ruptura con toda teoría esencialista de totalidades apriorísticas que tanto ha imperado en el pensamiento político a partir del siglo XIX y, también, como ya he dicho, en la mayor parte del propio urbanismo desde que éste se estableciera como disciplina autónoma –según acuerdo muy común– entre la última década del siglo XIX y primeros años del XX. Sin que el espíritu del P. U. suponga tampoco objeción a debates de mayor calado teórico, del todo justificables en la dimensión más analítica y pluridisciplinar, resulta incuestionable la llamada que el P. U. hace en favor de la profesionalidad específica del urbanista, el cual ha de asumir como tarea inexcusable y central de su quehacer la intervención; algo que la corriente del P. U. ha impulsado desde su responsable oposición a que se sustituya el conjunto de conocimientos histórico-instrumentales y técnicos acumulados en el oficio urbanístico por unos análisis políticos, sociológicos, legislativos, del marco general de vida, de los modos de producción y desarrollo... disciplinarmente extemporáneo en el contexto de la intervención formal. Se trata, pues, de una llamada al aprendizaje de la instrumentalidad necesaria para ser urbanista realizador-ejecutor y, por tanto, prioritariamente de los aspectos propositivos y formales más directos de intervención urbana, frente a los de conocimiento general, de análisis y diagnóstico.

Apoyado en esta misma concepción, el P. U. rompe con el rigorismo cientificista que encuentra una relación mecánica directa, automática, entre análisis / diagnóstico urbano, por un lado, y propuesta de intervención, por otro; asumiendo así el peso relativo que siempre tiene la subjetividad en el proceso de intervención urbanística –el cierto salto al vacío que inevitablemente conlleva el acto creativo–, lo que se constata en la pluralidad de respuestas formales adecuadas y admisibles para un mismo problema urbanístico. De igual forma, el P. U. incorpora también la autonomía disciplinar como acción física realista con la que se ha hecho posible siempre la construcción de la ciudad y, por tanto, hace de la identificación de ámbitos acotados para la intervención directa una de sus labores preferentes.

Tanto en lo que se refiere al impulso consciente de reapropiación del P. U., como al hecho de señalar la especificidad morfológica que los arquitectos están obligados a desarrollar en la disciplina urbanística, hay que concederle a *La arquitectura de la ciudad* (1966), de Aldo Rossi, el lugar pionero que merece; a pesar, incluso, de la ingenua carga de totalidad cientificista que, como bien se ha señalado, siguen albergando sus páginas.

Al margen de su uso por los pioneros urbanistas y por algunos selectos representantes de las vanguardias, llevamos, pues, cerca de cuarenta años de prolongada pertinencia del P. U., lo que, para el panorama de eventualidad que ha reinado en la disciplina, no es poco. Cabe decir que esta tendencia urbanística se ha asentado entre nosotros con inusitada permanencia y vitalidad disciplinar; y tan es así que, a la postre, no ha resultado desmesurada la temprana denominación que suscitó



Proyecto para la Unter den Linden,
Berlín, Cor van Eesteren / Van
Doesburg, 1925.

La propuesta con que ganan el concurso para la Unter den Linden resulta una de las piezas más tempranas y representativa del pluralismo y complejidad de la forma urbana que impulsó, dentro del Movimiento Moderno, la que podemos llamar corriente del Proyecto Urbano. Aunque ésta ha sido, sin duda, minoritaria en los CIAM, su tradición llega con saludable vitalidad hasta nuestros días, a pesar del abrumador dominio que entonces ejercieron los defensores de un urbanismo unificado, más abstracto y de “principios”.

© Koetter y Rowe, 1979

como “momento de refundación disciplinar”. Ahora mismo, sin embargo, se vuelve a cuestionar esa autonomía disciplinar, aunque sea relativa y, en un movimiento pendular –a mi juicio, trasnochado–, se vuelve a apostar (*Mutaciones*, Actar, Barcelona) por un método urbanístico que nuevamente reclama el estrellato de lo que está precisamente fuera de la propia disciplina; método que, a mi juicio, los propios resultados históricos ya han mostrado extemporáneo y obsoleto.

A los efectos de proporcionar a quien quiera hacerse con ella una valoración intelectual crítica más sólida de la que yo haya podido ofrecer ahora en estas pocas líneas, quisiera recomendar también, junto a los dos libros –clásicos ya del urbanismo– anteriormente mencionados, dos buenos artículos de nuestro entorno intelectual más cercano, bien distintos tanto en su tendencia como en las conclusiones que extraen de sus propios análisis, lo que no obsta, sin embargo, para que ambos sean sumamente clarificadores para evaluar con la debida complejidad intelectual este giro disciplinar que, como ya he dicho, irrumpe con fuerza internacional en la década de los sesenta. Me refiero al de Fernando de Terán: “Teoría de intervención en la ciudad, balance de un periodo. Estado de la cuestión. Perspectivas.” en *Ciudad y Territorio*, n° 59/60, 1984; y al de Manuel de Solà-Morales: “La segunda historia del proyecto urbano” en *Ur*, n° 5, 1987.

El P. U. ha devenido, por tanto, un instrumento sustantivo de la disciplina urbanística así entendida y, en cierto sentido, una herramienta urbanística prioritaria y hasta trascendente, dado que con ella se han construido siempre de manera mayoritaria, y aún se siguen levantando ahora, las ciudades. Con todo, y a pesar de ser éste su carácter dominante de instrumento para la intervención física directa en la ciudad, el P. U., a mi juicio, trasciende el pragmatismo técnico e intervencionista y alberga también una concepción cultural bien determinada de lo urbano. Tal concepción teórica rechaza la determinación de la metrópoli como totalidad única, uniforme y homogénea, hasta llegar a asimilarla como artefacto complejo de múltiple contenido histórico, muy diversificado en la “condición plural de cada una de sus partes”. La ciudad-territorio que ahora impulsa el P. U. se apoya así en un “urbanismo que disfruta con la condición distinta de cada parte de la ciudad”, teniendo como límite de tales diferencias una mínima compostura urbana: el cumplimiento de la función social del urbanismo y la arquitectura, que nunca deberían bajar la guardia ante la horrible pesadilla de una pobreza de masas generalizada en materia de habitabilidad, con su localización preferente en el mundo subdesarrollado, pero también con us flecos en la ciudad occidental.

Roma Imperial, maqueta en el Museo della Cività Romana Roma se presenta como paradigma de ciudad fragmentada, hecha esencialmente desde una pluralidad de arquitecturas que, por encima de todo idealismo unitario, aceptan con heroísmo su compleja diversidad ordenada y tratan de sacar el mejor partido de ella.

© Roetter y Rowe, 1979



Resulta también significativo y coherente que el P. U. no se corresponda con ninguna figura concreta de nuestra legislación urbanística, ni de planeamiento ni de proyecto de obras propiamente sino que más bien se formalice como una integración conjunta de ambos contenidos: un instrumento, pues, ampliamente demandado desde la intervención y el quehacer profesional de los propios urbanistas. Es, así, una figura que, sin perder su carácter operativo, se mueve en un terreno compartido de planeamiento y proyecto, que suma a las reflexiones sobre la previa estructura de la ciudad (con la fijación de las alineaciones, las rasantes y los usos), la formalización volumétrica y la materialización constructiva de la fábrica urbana y que, por tanto, recorre (siempre con ese interés último por la realización) las más diversas escalas –que van desde lo territorial (escalas menores a 1/10.000) hasta la ordenación urbana (entre 1/5.000 y 1/500), el diseño urbano (entre 1/500 y 1/50) y los detalles constructivos (mayores que 1/50)– hasta llegar a completar el proceso general de la forma urbana, que incluye la definición de secciones esquemáticas y constructivas, y todos aquellos instrumentos morfológicos y de realización que tan relegados han sido en el planeamiento de principios generales. Es, por otra parte, sumamente coherente que, dada la especificidad formal que intenta impulsar, el P. U. se haya convertido así en una figura central de la enseñanza del urbanismo en las escuelas de arquitectura. Concretamente, en lo que respecta a esta asignatura troncal de la Escuela de Arquitectura de Madrid –la 340, Urbanismo: Bases y Proyecto, una asignatura taller que se centra en hacer, digamos, urbanismo físico desde la arquitectura– se ha constituido en su buque insignia, en claro contraste con otras maneras –a mi juicio– menos pertinentes de ubicarse en nuestro quehacer profesional específico.

•

Recibido: noviembre 2001

Profesor: Felipe Colavidas

PROYECTO URBANO EN TORNO A LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE ALCALÁ DE HENARES El salto de la vía de ferrocarril

Ignasi de Solà-Morales, ponente general del Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos "Barcelona 96", propuso debatir el tema de las transformaciones de las ciudades al final del siglo XX con un método que permitiera fraccionar los diversos y complejos problemas de la ciudad-territorio actual para un estudio más eficaz y realista. Subdividió el tema en cinco ámbitos de reflexión: mutaciones, habitaciones, flujos, contenedores y *terrain vague*. En diversos textos ya se analizaron el por qué de esta subdivisión y el significado de cada uno de los apartados.

En este trabajo nos proponemos abordar el tema de curso propuesto, desde esta perspectiva, y ver hasta qué punto es posible, o somos capaces, de tratar en un ejemplo concreto y cotidiano, las propuestas que los arquitectos y urbanistas destacados proponen en sus debates.

Sobre un territorio en plena transformación (de poblaciones independientes a núcleos de la gran metrópoli de Madrid), la intervención se centra en el entorno de la estación de ferrocarril en un actual foco de centralidad muy deteriorado. El principal problema a resolver es la integración del ferrocarril en la ciudad y, a partir de ahí, la recuperación del lado norte de la vía, a través de nuevas áreas de centralidad que pongan en valor la zona.

MUTACIONES

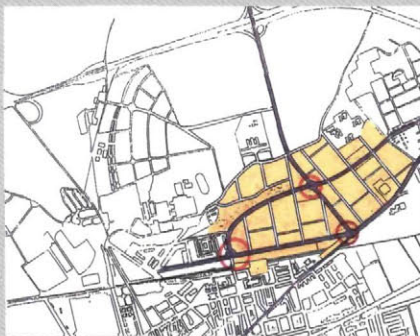
La nueva relación ferrocarril-ciudad

Ante las distintas posibilidades de integrar la vía de ferrocarril, muchas se plantean resituar el tren (por encima o por debajo, en trinchera o en viaducto...). Nosotros pensamos que lo mejor es no modificar su situación y que sea la ciudad la que lo absorba. Y, con esta idea, los distintos elementos urbanos van integrando el ferrocarril: la edificación, los espacios libres, las vías de circulación, etc. Esta mutación se realiza sin dar la espalda al tren y, a la vez, es una propuesta de continuidad entre los dos lados de la vía.

CONTENEDORES

Áreas de centralidad

La propuesta se genera en torno a tres nuevas áreas de centralidad —dos en el entorno de la vía de ferrocarril y una tercera en la zona norte de nuevo crecimiento—, que concentran las dotaciones y equipamientos principales de la actuación, y que servirán de punto de partida en el desarrollo de la zona.

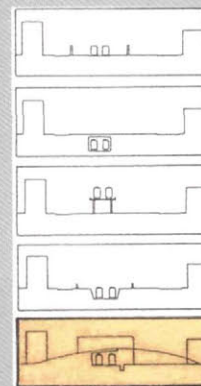
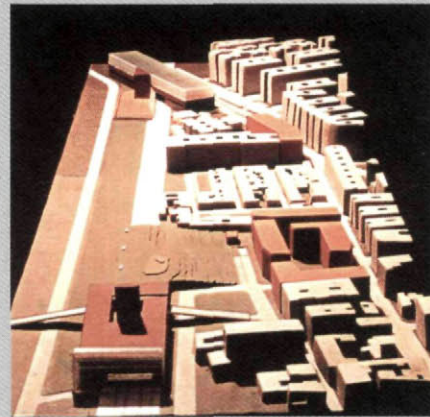


PROYECTOS URBANOS

Estos tres focos de actividad son auténticos proyectos urbanos, (en los que no sólo se trabaja la edificación, sino los espacios libres y las vías públicas) que regenerarán el tejido consolidado circundante y facilitarán, marcando las pautas de ordenación, el crecimiento hacia las nuevas zonas a urbanizar.

Como elementos protagonistas aparecen dos grandes

edificios híbridos: el edificio de la estación (con estación de ferrocarril, aparcamiento disuasorio, paradas de taxi y autobús y áreas de recreo y ocio). Y el edificio-puente de la calle Gaceta de





Alcalá (complejo deportivo y centro administrativo y de oficinas). Completa la actuación el área de centralidad de la zona norte, con otro edificio híbrido en el uso (centro comercial más oficinas) integrado con un parque central.

FLUJOS

Respuesta de centralidad

Como primera consecuencia de la implantación de esas áreas de centralidad está la reorganización del trazado viario existente y la propuesta de nuevos viales en la zona norte.

En el entorno de la estación, con el tráfico restringido al transporte público, se pretende favorecer la comunicación con los futuros barrios del norte, sin tener por ello que incrementar el problema del tráfico rodado privado en el centro urbano. También se aprovecha para reorganizar las líneas de autobús urbano, con mejor servicio a la estación. En cuanto al paso elevado de la calle Gaceta de Alcalá, lo que se pretende es precisamente que deje de serlo, para ganar en complejidad y convertirse en una calle elevada. Esto implica la necesidad de aceras, vegetación, edificación y otros elementos urbanos que conformen la "caja de la calle".

En la zona norte, se propone una red viaria jerarquizada: avenidas principales, calles de distribución y corredores peatonales, con secciones diferenciadas que responden a los distintos usos: tráfico de paso, acceso a residentes y tráfico peatonal. La intersección de las dos nuevas avenidas coincide con la tercera área de centralidad.

TERRAIN VAGUE

Áreas de oportunidad y nuevos usos

La ciudad, al dar la espalda al ferrocarril, provoca situaciones de degradación por aislamiento en las comunicaciones, problemas de vistas, abandono... apareciendo espacios vacíos: *terrain vague*; vacíos urbanos que son indiscutibles espacios de oportunidad para la regeneración del entorno. Aparecen, así, nuevos usos de espacio libre de recreo (escasos en la zona) en esas áreas residuales. De esta forma, se plantean la plaza de la estación, el Jardín de la Montaña y el Parque Lineal, como elementos de primera línea en la integración de la ciudad con el ferrocarril. La actuación se completa con la ordenación de aparcamientos para residentes en distintos puntos con pequeñas actuaciones. En la zona norte, el terraplén que queda como residuo de las parcelaciones por problemas de topografía tendrá, sin embargo, un papel principal, el gran parque central.

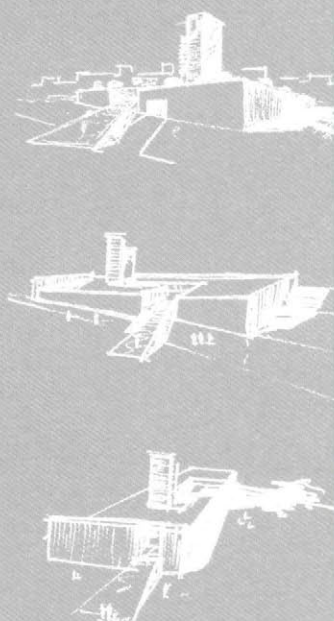
HABITACIÓN

Densidades frente a zonificación

La propuesta, al basarse en una sucesión de sistemas abiertos, no puede organizarse mediante una zonificación cerrada, por lo tanto planteamos un criterio de densidades que indica la distribución de los distintos tejidos según los criterios seguidos de mayor-menor actividad, topografía, proximidad a las vías principales y áreas de centralidad. Una vez definidas las áreas de centralidad, se establece un sistema de "nuevas manzanas" delimitadas por la trama viaria, y entendidas no como una forma cerrada, sino como una unidad residencial compleja, (resultado de la articulación de diversas piezas) en la que se recupera el equilibrio entre edificación y espacio libre

Fundamentos frente a imágenes

La pretensión de conseguir una diversidad espacial a lo largo del tiempo no se puede desarrollar con el planteamiento de formas perfectamente definidas (imagen final cerrada) por lo que preferimos establecer unas características básicas referentes a densidad y altura, dejando más grados de libertad a la hora de desarrollar los proyectos. Desde este punto de vista, los ejemplos desarrollados en planos y maquetas deben entenderse como una simple respuesta de las muchas





soluciones posibles, pero no como “la forma” o “la imagen del lugar”, que será el resultado de combinar muchas de estas soluciones en el espacio y en el tiempo.

Vivienda unifamiliar urbana

Gran parte de los ciudadanos anhelan vivir en una vivienda unifamiliar (mayor independencia), pero no quieren renunciar a las ventajas de concentración que da el vivir en la ciudad. Nuestra propuesta trata de responder a este deseo, considerando la vivienda unifamiliar desde un nuevo enfoque, no vinculado a la idea de periferia, sino dentro del tejido de la ciudad, con las implicaciones de densidad e imagen que esto implica. El desarrollo de esta idea se realiza mediante dos tipologías según la relación de la vivienda con el entorno. Así, cuando esta relación (luz, vistas) se realiza en el perímetro, la ordenación es vertical, de manera intensiva (viviendas en torre), pero conservando la independencia que supone el disponer de una planta completa del edificio. Cuando la relación es vertical (patio interior), las viviendas se ordenan de forma extensiva, en contacto con el terreno.

Cuadro resumen de los ejemplos considerados			
Número de viviendas y m ² de residencial	Viviendas de desarrollo vertical	Viviendas de desarrollo horizontal	Totales
Viviendas en cada agrupación (torre o módulo)	21 viv.	24 viv.	
Agrupaciones por hectárea (torre o módulo)	7 torres	3 módulos	
Densidad de viviendas	147 viv./ha	72 viv./ha	
Superficie de esta tipología en la actuación propuesta	10 ha	29 ha	39 ha
Total de viviendas	1.470 viv. en torre	2.088 viviendas-patio	3.558
Superficie media construida de cada vivienda	120 m ²	195 m ²	
Superficie construida de tejido residencial	176.000 m ²	407.160 m ²	583.160 m ²
Densidad de habitantes	1,5 hab/viv	2 hab/viv	
Número de habitantes en la superficie de actuación	2.205 hab	4.176 hab	6.381 hab

VALORACIÓN FINAL DEL CURSO DE URBANÍSTICA II

El trabajo de “El salto de la vía de ferrocarril” resume lo que fue nuestro curso de Urbanística II durante 1996-97. Una asignatura que resultó decisiva para descubrir el urbanismo en la escuela “no como una alternativa fácil a las estructuras”, sino como un campo diferente de desarrollo con muchas cosas de interés.

El equilibrio entre la parte teórica y la práctica, atípico en una escuela donde las asignaturas gráficas tienen clases teóricas esporádicas, y donde las asignaturas teóricas tienen unas prácticas anecdóticas, junto con la iniciativa de “clases comunes de todos los grupos”, nos ayudaron a tener una visión global de lo que hacíamos, no sólo en nuestra clase, sino en otros grupos de la misma asignatura. Esto nos sirvió, también, para comprobar la diversidad dentro de la propia cátedra, algo sin duda muy positivo. Por otra parte, también descubrimos la necesidad de profundizar en las clases sobre la actualidad de la investigación urbanística y no relegarlas únicamente a temas de doctorado y cursos de especialización; una cuestión difícil de concretar pero vital para la motivación del alumno. Un esfuerzo que nos consta que se realiza por parte de algunos profesores pero en el que todavía queda mucho por recorrer.

Quizá algunas iniciativas realizadas en otras escuelas y organismos puedan servir de referencia y aprovechar, el ahora Plan Nuevo, para dinamizar todavía más la relación realidad-escuela.

Como en t a r i o

El ejercicio equivale a un Plan Especial de mejora y rehabilitación urbana, con la posibilidad, a su vez, de remodelar en profundidad ciertos ámbitos interiores, identificados por los propios alumnos como áreas de especial oportunidad.

La propuesta requiere, obligadamente, una intervención sustantiva en la estructura y la forma urbana de Alcalá mediante la conexión material de los tejidos situados a ambos lados de la vía del ferrocarril, en torno a la estación, que, a su vez, debe ampliarse y renovarse como nodo de futura y simple centralidad. Dicha conexión ha de desarrollarse a través de los nuevos tejidos, usos y actividades (residenciales, dotacionales y áreas urbanizadas libres) que se ubican en el ámbito.

Se parte de una valoración crítica de lo existente (espacio público y edificaciones), a los efectos de determinar su conservación y/o transformación o mejora. Se demanda, pues, al alumno una evaluación explícita de las preexistencias urbanas que hay que mantener y de las que deben ser sustituidas. De igual forma, a través de la adaptación al programa general propuesto, se busca la distinción precisa de la red de espacios públicos respecto del espacio parcelado, con la ordenación y el diseño del espacio público entre bloques y la catalogación de los edificios considerados de interés.

De manera implícita, se requiere también acoplar la propia estructura final del ámbito a la del casco histórico de Alcalá, determinar la ordenación detallada del nuevo viario jerarquizado, con la definición de rasantes y accesos a la edificación, así como la morfología resultante del suelo y las construcciones. Además, se les anima a inquirir sobre unos primeros instrumentos de gestión, con la fijación de unidades de actuación y plan de etapas. Por último, se apunta la necesidad de que los alumnos expliciten sus intenciones urbanísticas al apoyarse, como referente analógico, en posibles proyectos urbanos realizados por profesionales destacados.

La segunda parte del ejercicio, bajo las mismas claves, demanda la creación de un nuevo barrio residencial (de edificación abierta y unifamiliar de alta densidad) en la trama de bloques previstos al otro lado del ferrocarril. Incluye un estudio tipológico cualificado que oriente la búsqueda de alternativas a los problemas que, históricamente, han presentado este tipo de barrios masificados de edificación abierta. Los equipamientos particulares y de centralidad se plantean desde una triple vertiente que aborda su integración general, su densidad local y el cuestionamiento de los estándares impuestos por la Ley del Suelo y el Reglamento de Planeamiento.

El ejercicio seleccionado, realizado por los alumnos Delfín Jiménez, Bruno Marcos y María Luisa Lozano, resuelve con inusitada brillantez todas estas demandas. Al hilo de los contenidos seleccionados en el Congreso de la UIA 96, en Barcelona, recogido en el documento *Presente y futuros de la arquitectura*, el equipo muestra un bagaje teórico y una información de la coyuntura profesional poco frecuente, estructurando la propuesta a partir de los cinco ítems clave apuntados en dicho congreso: mutaciones, flujos, habitaciones, *terrain vague* y contenedores. Cultura que, por otra parte, vuelve a mostrarse en el uso pertinente de referencias analógicas apropiadas (desde Le Corbusier, hasta Koolhaas o Herzog y De Meuron), así como en la madurez descriptiva que presenta la Memoria y en la calidad gráfica, con su variedad de escalas e instrumentos, que ofrecen los planos del documento.

Hay que destacar la solidez y la potencia figurativa de la intervención global, que se pone de manifiesto en la voluntad de forma urbana y en la definición volumétrica que muestran tanto las maquetas como las numerosas perspectivas aportadas. El hecho de que dicha voluntad de forma se adapte con humildad a las demandas funcionales surgidas de un programa deliberadamente enriquecido durante el proceso de desarrollo del trabajo no quita para que se aborden, a su vez, muy especialmente, las dimensiones simbólica y monumental de la arquitectura propuesta.

Respecto a la relación ferrocarril-ciudad, el equipo opta –por razones tanto de economía como de forma urbana– por no modificar la infraestructura y obligar a que sea la propia ciudad la que salte por encima de la vía, mediante los nuevos elementos de infraestructura y espacios públicos, ubicados en áreas de *terrain vague* (jardín de la montaña y parque lineal, a los que complementan

el aparcamiento de residentes, la ampliación del patio escolar y la plaza de la estación) y, sobre todo, a través de las dos piezas de arquitectura emergente (contenedores), concebidas al modo denominado por Louis I. Kahn y como *arquitectura de viaducto* (el propio edificio de la estación y el complejo deportivo anexo al puente que atraviesa en altura la vía ferroviaria).

En lo relativo al análisis e información básica para poner en marcha la propuesta, el ejercicio muestra una clara interpretación de la estructura, tanto local como regional y, muy particularmente, del viario como elemento ordenador clave, como esqueleto que arma el conjunto. Se puede observar, así mismo, un fino olfato para detectar, al hilo de lo reclamado por el programa, problemas concretos de vialidad, falta de dotaciones y servicios sin cubrir, de aparcamiento y de otros conflictos en la red de espacio público: obsolescencias de urbanización y constructivas, interferencias en el paisaje y forma de la ciudad, etc. Se identifican, de esta manera, diversas funciones apropiadas que vienen a mejorar y completar lo apuntado en el primitivo programa de necesidades generales.

De este modo, la propuesta se concreta en una serie de acciones bien singularizadas en su propia entidad. Y ello tanto en el espacio público (la movilidad, el transporte y el aparcamiento) como en el papel que la arquitectura y las tipologías edificatorias desempeñan en la intervención global.

Hay también, como digo, una clara idea de estructura general a escala territorial y local; idea que, traducida a propuesta y concretada en las pertinentes intervenciones, queda, además, suficientemente definida a escalas propias de diseño urbano (1/500).

Es de destacar, también, la ausencia de digresiones y divagaciones al margen del auténtico contenido propositivo del documento, muy comunes, por otra parte, en este tipo de ejercicios abordados aún sin la suficiente experiencia acumulada. El seguimiento y corrección exhaustiva del ejercicio a lo largo del curso resulta coherente, a su vez, con el alto nivel de trabajo final que muestra tanto la concreción morfológica de la propuesta como su tratamiento a una primera regulación de lo diseñado, que se fija a través de los instrumentos normativos y de parámetros básicos de ordenanza, de los apuntes iniciales de su posible gestión / promoción e, incluso, de una estimación de su viabilidad económica.

FC