



---

## la calle de una sola acera

---

FERNANDO DE TERAN. Arquitecto.

El bloque de la calle Virgen de Lourdes, de la Ampliación del Barrio de la Concepción, ofrece una cierta aproximación, por una serie de circunstancias en parte provisionales, a una interesante forma urbanística, necesitada de estudio y verificación, intuída en algunos proyectos recientes, enunciada por algunos sociólogos actuales y no carente de antecedentes históricos: la calle de una sola acera.

Esta aproximación, al ser producto involuntario de una actuación no programada, tiene unas características propias que no conviene identificar ni confundir con aquella forma urbanística general. Por ello parece conveniente, antes de pasar al estudio analítico del caso concreto y real, según la metodología general que se sigue en este número de la Revista, hacer unas consideraciones de tipo

teórico que ayuden a centrar el problema y a comprender la intención que nos mueve a estudiar este caso.

### PLANTEAMIENTO TEÓRICO

En principio, la denominación de calle de una sola acera debe entenderse en sentido amplio. Hace alusión, en general, a la juxtaposición de una banda de edificación, junto a otra banda de circulación, en la cual se diferencia un andén o acera, adosada a la edificación, para el paso lento del peatón, y a la cual se abren portales y comercios. Eventualmente, como remate de la calzada al otro lado, puede existir la acera de enfrente, siempre que no vaya acompañada de edificación. Su carácter, al carecer de limitación

física, de portales y de escaparates, será esencialmente distinto del de la verdadera acera.

Como caso particular puede darse también la supresión de cualquier clase de circulación que no sea la andada, en cuyo caso el ancho de la acera puede coincidir con el ancho de la calle.

La calle de una sola acera es, pues, una forma urbana esencialmente asimétrica, en la cual no hay vecinos de enfrente y donde ese "enfrente" queda normalmente abierto, dejando percibir alguna forma de panorama.

Una investigación de tipo histórico podría tal vez depararnos algún modelo antiguo y espontáneo de calle de una sola acera, aunque esta forma urbana no es frecuente por el lógico aprovechamiento que se sigue de las dos márgenes de una vía de circulación. No obstante, determinadas condiciones topo-

gráficas y paisajísticas han condicionado el desarrollo de algunas calles de una sola acera. Recordemos los ejemplos de Regents Park, en Londres, y el paseo de Rosales, en Madrid, asomados a parque y balcónada, respectivamente. Frecuentemente algunas ciudades crecidas a los lados de un río importante tienen algunos tramos de ambas orillas tratados como calles de una sola acera. Los ejemplos son numerosos. Finalmente, también hay ejemplos marítimos muy claros y conocidos.

Pero la calle de una sola acera puede ser más bien que un producto del desarrollo espontáneo obra de una voluntad creadora y de un plan previo de concepción unitaria. Pocos ejemplos habrá más claros y bellos que los Crescents de Bath, obra de John Wood en 1764, donde se prefigura la aparición del bloque lineal que utiliza el urbanismo moderno.

La calle de una sola acera requiere, como puede verse, el disponer de un panorama abierto, enfrente de la edificación, cosa que sólo puede compaginarse con la alta densidad, gracias a la concentración de la edificación en altura.

A este respecto puede recordarse que el bloque lineal en altura o bloque laminar hizo su aparición hacia 1925, defendido por Gropius para poder traer la naturaleza al pie de la edificación en casos de densidad elevada. Posteriormente fué experimentado, en primer lugar, por Breuer y el propio Gropius, en Alemania.

Cada uno de estos bloques llevaba consigo la acera sobre la que daban los portales y utilizados en formaciones no demasiado compactas, podían llegar a tener enfrente un buen espacio libre, por lo que en cierto modo podrían parecer tímidas aproximaciones a la forma urbana que estudiamos si no fuese porque les faltaban todas las características constitutivas de la verdadera calle, al prevalecer un criterio de ciudad-parque.

Quien extrajo, como es sabido, las consecuencias urbanísticas extremas de esta idea y la llevó hasta el límite fué Le Corbusier, pero en su modelo de ciudad, los gigantescos bloques zigzagueantes emergen de un mar de vegetación y acaban por desaparecer todos los vestigios de calle y los elementos espaciales de función múltiple y compleja a escala de andante. Esa destrucción queda acentuada por la elevación de la edificación sobre los soportes que la aislan del suelo y por la inclusión dentro de ella mis-



ma de gran parte de los ingredientes y atractivos de la calle, tales como el comercio.

La obra de Le Corbusier, y especialmente la Carta de Atenas, en lo que ésta tiene de versión personal, ejercieron la conocida influencia decisiva en la etapa urbanística francesa que siguió a la segunda guerra mundial. Los innumerables "grands ensembles" que desde entonces se han levantado por todo el país, son, a su vez, versiones de la Carta atenuadas en su pureza doctrinal y rigor dogmático. El bloque longitudinal de gran altura, recto, quebrado o sinuoso, ha sido y sigue siendo profusamente utilizado y no es difícil encontrar bloques de medio kilómetro de longitud de fachada continua. Los portales se abren sobre la acera ajardinada y más allá se encuentran frecuentemente panoramas abiertos o edificación distante. En algunos casos puede estar allí mismo el aparcamiento; en otros casos está detrás o alejado. En cualquier caso se podrían reconocer fácilmente las características de la calle de una sola acera si no fuese porque las plantas bajas suelen estar muertas y el paso por esa acera carece de atractivo. El comercio suele encontrarse en edificios especialmente dedicados a ello, los centros comerciales, que a su vez pierden atractivo al no encontrarse realmente al paso, exigiendo que se vaya especialmente a ellos. Lo mismo ocurre con la iglesia o el gimnasio. Es la herencia del racionalismo y de la Carta, con su separación de funciones vitales, según esquemas abstractos e irreales.

Ejemplo clarísimo, entre otros muchos, de este tipo de concepción urbanística, puede

ser el "grand ensemble" del Haut du Lievre, de Nancy, con bloque de 450 metros de longitud, plantas bajas cerradas y centro comercial especializado y segregado, cuyos fábricos, desde el punto de vista social, hemos podido comprobar directamente en reciente visita.

Dentro de esta actividad urbanística francesa existe un proyecto relativamente reciente, en el que el tema de la calle de una sola acera, ha sido abordado conscientemente, y el equipo proyectista ha manifestado su deseo de concentrar la vida longitudinalmente, al pie de la edificación, dejando ésta enfrentada con espacios abiertos. Nos referimos al plan de la ZUP de Toulouse-Le Mirail, de Canhilis, Josic, y Woods, en el que esa concepción parece haber presidido en gran medida la configuración del proyecto.

A parte de éste, en el que aparece el asunto expresamente reconocido, hay muchos proyectos recientes que de una u otra forma abordan este tema, más o menos conscientemente. Ultimamente han aparecido diversas formas nuevas derivadas de la actualidad adquirida por el concepto revisado y actualizado de la Ciudad Lineal. La teorización y la imaginación se han lanzado por este camino, ofreciéndonos interesantes hipótesis que sería apasionante poder analizar en la realidad. Estos nuevos conglomerados urbanos lineales con superposición o yuxtaposición de circulaciones y edificación pueden ofrecer unas amplísimas posibilidades de desarrollo a la tesis que analizamos. Más tarde volveremos sobre esto.

Por último, no olvidemos, de cara al futuro, la posibilidad de que la acera se haga par-

cialmente móvil, de modo que junto a una banda estática existan otras deslizantes a diversas velocidades y en sentidos opuestos, tema sobre el que insiste frecuentemente la literatura de ficción científica.

Así, pues, podríamos concluir este breve planteamiento teórico del problema señalando e insistiendo en que las características especiales de la calle de una sola acera, tal como ha quedado definida, la hacen en principio enormemente atractiva y aparentemente adecuada para ser utilizada hoy mediante el empleo de grandes bloques lineales. La verificación de este atractivo y de esta aparente adecuación es necesaria por medio de la creación experimental y de la investigación sobre la realidad, parairla perfeccionando en sucesivas creaciones. El camino de la investigación lo ofrece la sociología urbanística y lo difícil es encontrar la realidad sobre la que investigar o la posibilidad de crearla. De ahí que queramos aprovechar el parecido de la calle Virgen de Lourdes con la calle de una sola acera.

#### EL OBJETO DEL ESTUDIO

El bloque de la calle Virgen de Lourdes es un gran edificio de 260 metros de largo, 30

metros de ancho y altura variable de 12 a 16 plantas, a causa del declive del terreno, ya que se conserva horizontal la línea de coronación.

Las dos fachadas importantes están orientadas a Norte y Sur. En la fachada Norte se abren los portales (calle Virgen de Lourdes), sobre una acera de cinco metros de anchura pavimentada, otros cinco de anchura ajardinada y cinco más de aparcamiento. Más allá está la calzada, de 20 metros de anchura, y enfrente existe un talud dejado por el desmonte realizado al abrir la calle, que no ha recibido tratamiento alguno.

El panorama que queda enfrente del bloque, al norte del mismo, por encima del talud aludido, es muy variado. En primer término existen diversas edificaciones de ladrillo, fechables hacia principio de siglo, algunas de ellas medio derruidas y otras habitadas. Entre las mismas queda el terreno vacío, la típica arena arcillosa de Madrid, con una rala hierba en primavera que a veces trisan las ovejas.

Hay también pequeñas viviendas improvisadas, casi con categoría de chabola, tapias de corrales o almacenes y un feo edificio religioso seudotradicionalista.

Más allá se ven, de lado a lado, grandes bloques de viviendas, unos en uso y la ma-

yor parte en construcción; la explanación de la avenida del Abroñigal, el puente por el que cruza la autopista de Barajas y algunos hermosos árboles de la Ciudad Lineal. Finalmente, como horizonte, se alcanza a ver la Sierra de Guadarrama.

La fachada a Sur da sobre los espacios interiores que quedan definidos por el bloque que nos ocupa y los dos que tiene enfrente. Estos no forman otro bloque continuo, sino que están separados por una calle transversal, Virgen de la Roca, que une Virgen de Lourdes con la avenida Donostiarra, pasando por debajo del bloque que estudiamos, por un pasadizo de 10 metros de anchura que admite dos circulaciones de vehículos y dos pequeñas aceras de peatones (fig. 1).

Toda la planta baja del bloque, en sus cuatro fachadas, está dividida en locales comerciales, modulados de acuerdo con la estructura del edificio. La localización del comercio en estos huecos está reflejada en la figura 2.

El bloque tiene 21 portales, que dan acceso a cuatro viviendas por planta, lo que arroja un total de 1.244 viviendas en el bloque. De ellas, las situadas en primera y segunda planta, son frecuentemente destinadas a otros usos y llamadas "apartamentos comerciales". Todas las viviendas tienen vistas por una

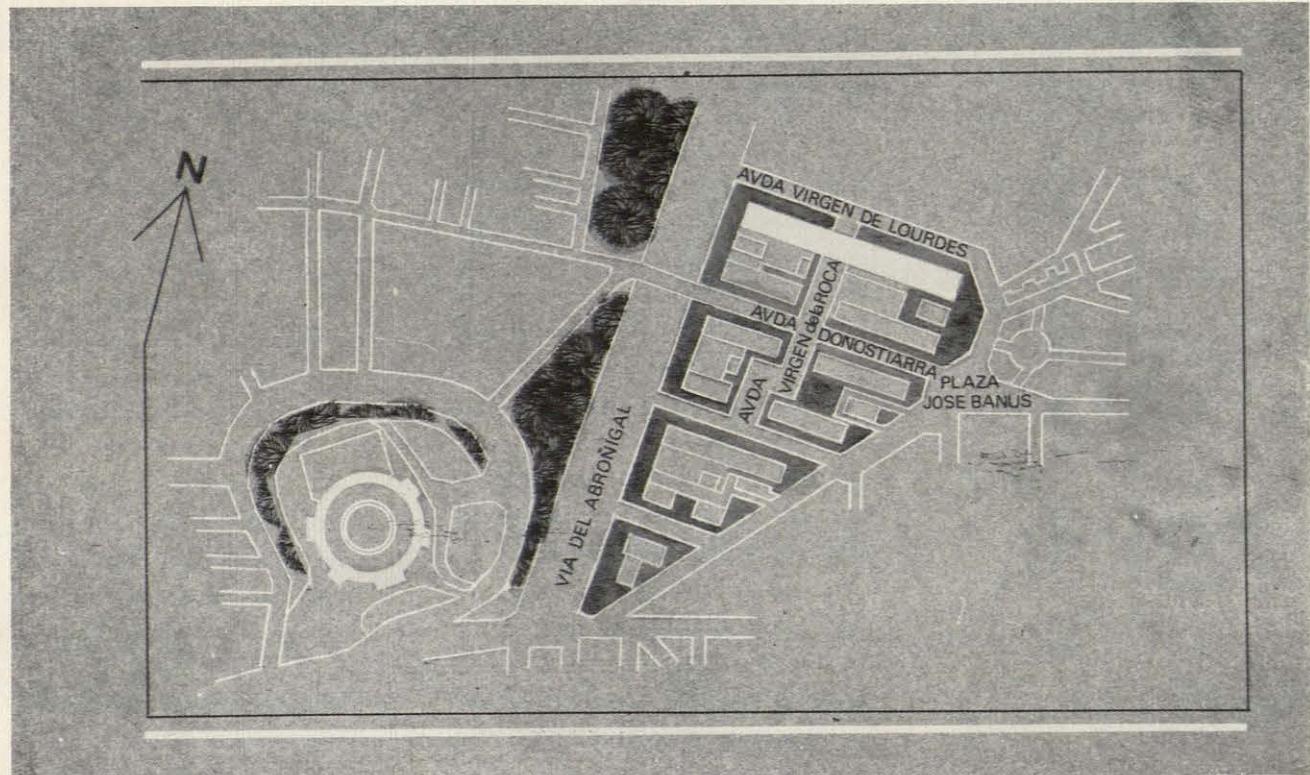


FIG. 1

sola fachada (excepto las de los extremos) y ventilación por patios centrales. A partir de la segunda planta tienen terraza-balcón corrido.

#### OBSERVACION DIRECTA Y TANTEOS ESTADISTICOS

La simple observación repetida permite establecer un punto de partida basado en la animación y carácter que se capta de forma inmediata: La acera del Norte, la de la calle Virgen de Lourdes, es la principal. La del Sur es "la de detrás".

En efecto, sobre aquella acera, a pesar de estar prácticamente todo el día en sombra, existe un casi constante ir y venir; se forman

grupos que se paran a hablar; hay niños que juegan en la propia acera o al otro lado de la calle, convirtiendo el talud en rampas y escaleras; se paran los distribuidores con sus vehículos y el trapero con su carro; se instalan mesas y sillas de una cafetería.

Nada de esto se produce al otro lado, salvo el juego infantil (que, por otra parte, reviste un carácter un poco diferente, ya que es el espacio utilizado para el recreo por los colegios instalados en los pisos) y alguna localización comercial. Una mirada al gráfico correspondiente (fig. 2) permite comprobar que las preferencias han ido hacia aquel lado.

Entre los recuentos efectuados, se ha hecho el de personas en la acera a diversas horas del día. El cuadro correspondiente es el de la figura 3, facilitado por el equipo.

Otros recuentos verificados son los correspondientes a los vehículos. Se ha contado el número de coches estacionados en el aparcamiento de Virgen de Lourdes en tres horas del día y el paso de vehículos por el pasadizo bajo el bloque. Finalmente, se ha estudiado un domingo la variación del estado del aparcamiento hora a hora. Aunque los cuadros están incompletos y no permiten deducir oscilaciones periódicas claras, tienen un evidente interés documental como testimonio de una situación que sólo dentro de unos meses será distinta. Nuevos recuentos en fechas futuras podrían arrojar algunos datos interesantes. Se recogen en las figs. 4, 5 y 6.

tranquilidad en ésta. En un caso la preferencia se debe a que no haya edificios enfrente.

Esta última razón vuelve a surgir cuando se pregunta de qué lado del bloque se prefiere vivir. Las respuestas están aquí muy divididas y no es posible deducir una preferencia mayoritaria. El motivo de esta escisión a favor de ambas fachadas, parece deberse a la orientación, puesto que los que prefieren vivir con vistas a los espacios posteriores lo hacen casi exclusivamente por causa del sol y la luz, por lo que no parece aventurado suponer que si a las vistas despejadas que alaban los que prefieren vivir al Norte, se añadiese la orientación Sur, es casi seguro que se hubiese producido una clara unanimidad.

A la pregunta "¿Qué impresión siente usted al no tener casa enfrente?", la mayoría se abstuvo de contestar, si bien hay nueve vecinos que manifestaron su agrado con frases como éstas: "Veo el campo y no veo a los otros." "Respiro mejor sin nada delante." "Es más recreativo mirar al infinito." "Prefiero que no haya nadie enfrente."

Sólo dos personas prefieren tener edificación enfrente. Una "para encontrarse más acompañada" y otra para no ver "un panorama desolador de chabolas y solares sucios".

Respecto a la longitud del bloque, la mayoría manifestó estar de acuerdo o serle indiferente, y sólo cinco la encuentran excesiva. Cuatro no se pronunciaron. ("Me llama la atención, pero no sé si me gusta.") Habiéndose preguntado a continuación: "¿Encontraría inconvenientes a que un bloque como éste alcanzase un kilómetro de longitud?" Las respuestas no indicaron un criterio único, ya que 14 respondieron que sí, 12 que no y uno le era indiferente.

En relación con la situación del aparcamiento, una ligera mayoría tiende a considerarlo bien situado (8), aunque algunos preferían que hubiese estado detrás (3) y a otros les daba igual (4) o no se pronunciaron.

Se preguntó también por el futuro de la calle, cuando quede abierta al tráfico y conectada con la avenida del Abroñigal. Una mayoría muy clara cree que será malo por diversos motivos. He aquí algunos: problemas para los niños, ruidos, pérdida del aparcamiento, molestias del tráfico. Cinco personas lo encontraron estupendo, bien o simplemente lógico. Alguna de ellas por motivos tan

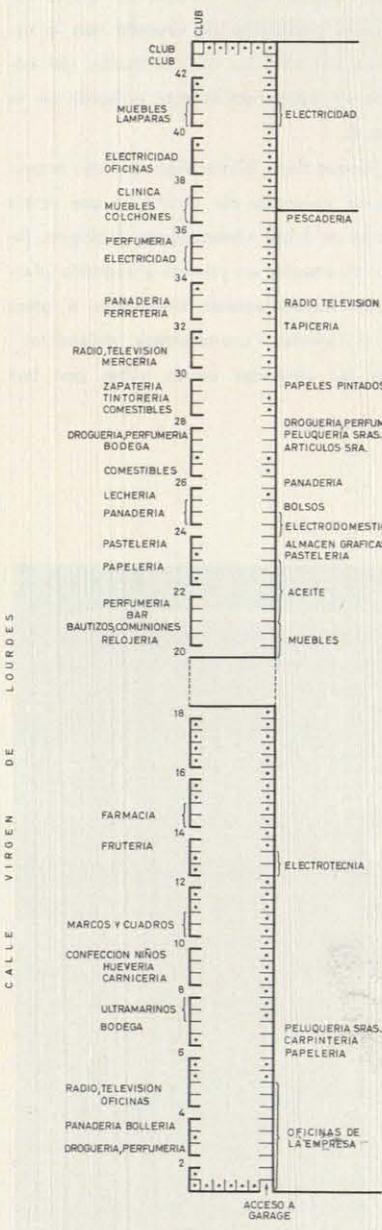


FIG. 2

FIG. 3.—NUMERO DE PERSONAS EN LA ACERA A TRES HORAS DEL DIA

Horas	21	48	11	24		32	9	25	8	23	6	23	27	12	10	3	11	12	17	29
Días	21	15	10	17	26	17	13	37	35	32	14	5	12	13	30	8	20	13	0	30

M A R Z O

A B R I L

Horas	21	25		9	8	12	12		34	72	6	8	19			15	28	58	7
Días	21	15	10	21	25	8	21	16	38	21	10	5	8	15		24	33	29	13

A B R I L

M A Y O

FIG. 4.—NUMERO DE COCHES EN EL APARCAMIENTO A TRES HORAS DEL DIA. MARZO 1966

Horas	21	138	157	144	140	139	180	162	145	164	154			140		138	152		
Días	21	126	120	149	111	119		134	127	136	130	135	146		137	129	121		
Horas	21	172	152		149		162		130	118		181		154	155		161		
Días	21	129	123	114		120	124	119	126	130	150		118	126	191	135			

D o-  
m i n g oD o-  
m i n g o

FIG. 5.—NUMERO DE COCHES EN EL APARCAMIENTO A TRES HORAS DEL DIA. ABRIL 1966

Horas	21	152	179	150	160	121	112	124	118	162	130	115	157	163	130				
Días	21	130	132	143	125	140	109	100	115	130	150	142	146	124	132	134			
Horas	21	142	196	154		169	198	191	189		156	161	143	136	160				
Días	21	158	161	134	126	148	129	121	147		127	126	156	132	142				

D o-  
m i n g oD o-  
m i n g o



poco positivos como éste: "Los niños dejarán de molestar, pues no les dejarán salir sus madres."

Finalmente, se preguntó por el uso preferible para los terrenos que hay enfrente del bloque, al otro lado de la calle Virgen de Lourdes, supuesta la prohibición de edificar más viviendas. Las respuestas, sobre el abanico ofrecido, marcaron el orden de preferencias que se ve en la fig. 7, una vez clasificadas y cuantificadas.

#### CONSIDERACIONES Y CONCLUSIONES

La primera consideración que necesitamos hacer es sobre el carácter limitado e insuficiente del trabajo, realizado prácticamente sin medios.

No obstante esto, queremos decir que ha revelado hechos interesantes para el sociólogo y el urbanista y que deseáramos que trabajos de este tipo fueran emprendidos sistemáticamente con la adecuada financiación. Es la única forma de contrastar la realidad de la vida con lo que concebimos en el papel al planear, contraste imprescindible

para poder seguir avanzando honradamente y no basados en abstracciones.

En nuestro tema concreto, creemos tener algunas aclaraciones sobre la calle de una

sola acera que nos permiten estar en mejores condiciones que antes, para poder hacer algunas consideraciones nuevas y avanzar algunas hipótesis tendentes a mejorar o com-

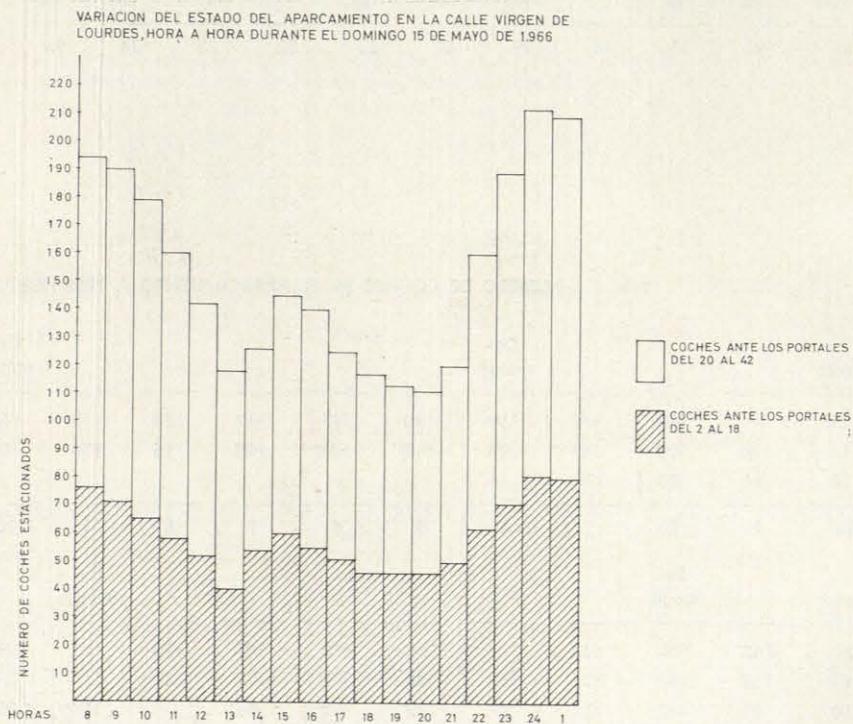


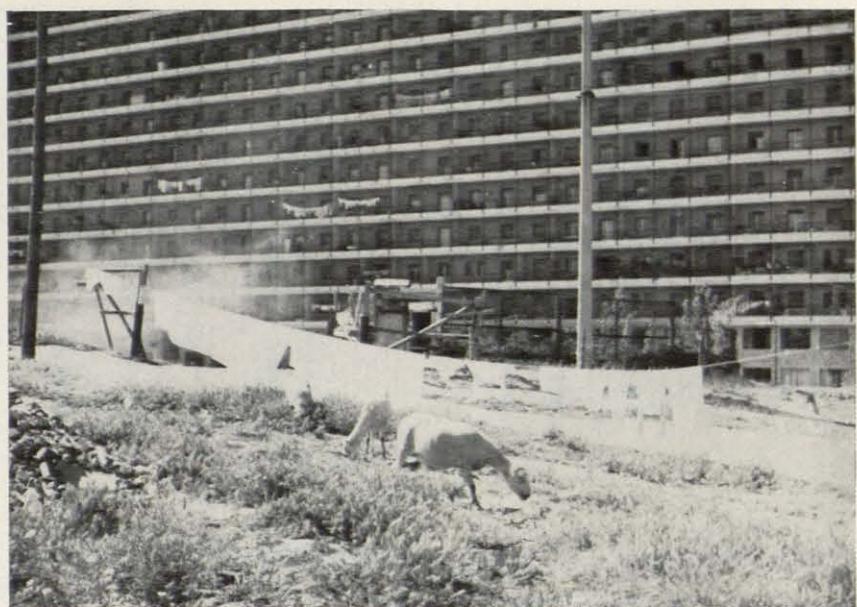
FIG. 6

pletar una calle de una sola acera, concebida ahora voluntaria y conscientemente por el urbanista, y para rebatir tantos prejuicios gratuitos, tan frecuentes incluso en ambientes profesionales, apoyados únicamente en apreciaciones personales y subjetivas, en contra del gran bloque longitudinal, tildado de "colmena deshumanizada".

El trabajo realizado nos ha permitido en este caso constatar que las características urbanísticas que acercan este fragmento de la Ampliación a la calle de una sola acera, características por otra parte involuntarias e imprevistas en el proyecto original, y llamadas a desaparecer en gran parte cuando el barrio alcance su configuración definitiva y el sector su desarrollo completo, le dan al mismo un funcionamiento peculiar que objetivamente puede considerarse ventajoso y conveniente, y son, en general, experimentadas con satisfacción por los habitantes del bloque, que tienen hacia ellas actitudes francamente positivas, aunque sean inconscientes.

Veamos cuáles son las condiciones que parecen irse deduciendo para una más satisfactoria realización de la calle de una sola acera, y a qué formas urbanísticas nos conduce el tratar de desarrollarlas.

En primer lugar, para poder disponer del correspondiente panorama abierto, de vistas un poco alejadas y de espacios al pie de la edificación para calle de peatones, aparcamiento de vehículos, juegos de niños, escuelas y espaciamiento público (necesidades más acusadas y aspiraciones más sentidas) se necesita la gran concentración de la población en altura para poder liberar suficiente cantidad de terreno enfrente de la edificación.



UTILIZACION IDEAL PREFERIDA PARA LOS TERRENOS PROXIMOS A LA CALLE VIRGEN DE LOURDES.

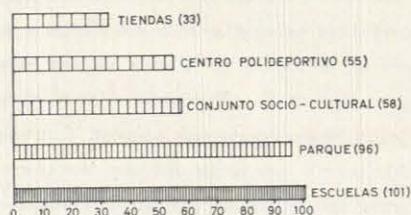
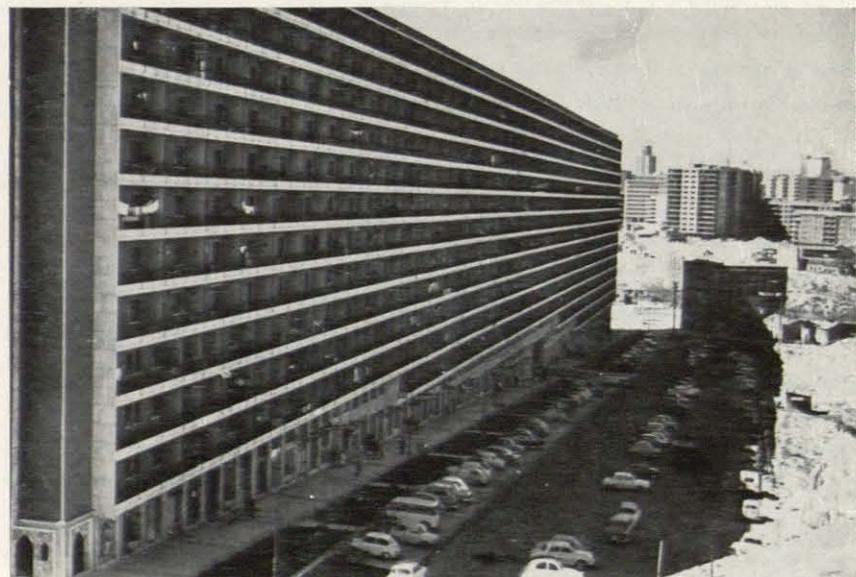


FIG. 7

En segundo lugar, la aspiración a la luz y el sol en la vivienda (aspiración que conocen todos los vendedores de viviendas) parece aconsejar en nuestro clima la disposición de la edificación en forma que el panorama



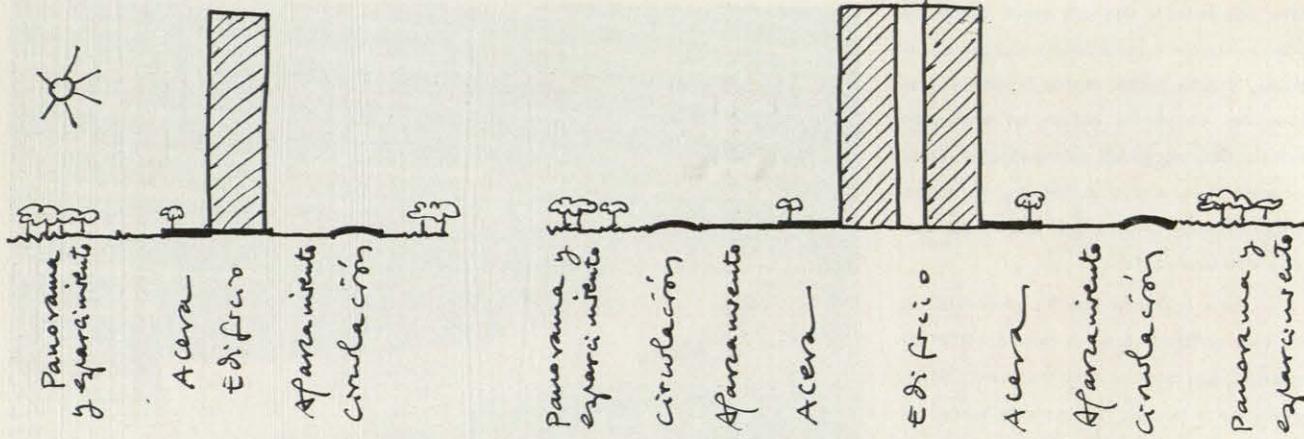


FIG. 8

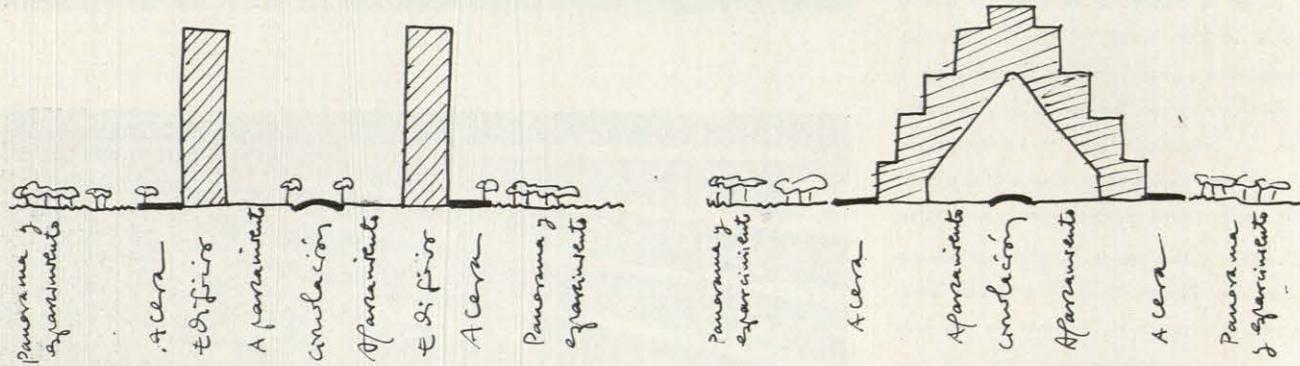


FIG. 9

abierto se encuentre al sur de la misma, es decir, que la dirección de las vistas coincida con la orientación a mediodía.

Entonces, para garantizar la tranquilidad deseada, esta zona de delante de la edificación, a la cual se abrirían los portales y comercios, debería estar libre de tráfico rodado. La calle de una sola acera sería exclusivamente de peatones y el acceso rodado a portales y comercios, el aparcamiento, la carga y descarga, el reparto, etc., se realizarían por la parte de detrás de la edificación, la cual tendría pasadizos en planta baja que comunicasen ambos lados. Estas plantas bajas deberían ser muy bien estudiadas con vistas a su óptimo rendimiento social, ya que se ha demostrado que su dedicación exclusiva a uso comercial es excesiva.

Pero con lo que llevamos dicho, estamos condicionando la edificación a una configuración distinta de la que tiene en la Ampliación. Se trataría ahora de unos edificios más estrechos, de modo que todas las viviendas tuviesen la misma orientación, ya que, de lo contrario, se condenaría a la mitad de

la población a vivir de espaldas a las ventajas que estamos enumerando.

Se deduce, pues, que para una edificación en H, con patios interiores, como la utilizada en la Ampliación, sería preciso disponer de un gran espacio libre a cada lado del bloque y entonces la orientación más aconsejable podría ser la que permitiese repartir las horas de sol entre ambas fachadas, es decir, al Este y Oeste. Encontramos así que este tipo de edificación que podríamos llamar doble requeriría un desdoblamiento de funciones a cada lado y la creación de una calle de una sola acera al pie de cada fachada (véase fig. 8).

Esto, como se ve, tiene el inconveniente de la interferencia que el acceso rodado supone frente a la tranquilidad de las zonas de espaciamiento, separadas por el tráfico, de la acera.

Las soluciones de llevar una calle de circulación rodada y aparcamiento entre dos filas de edificaciones estrechas o por el interior de una edificación ancha, caen dentro de un

campo en el que, como ya hemos dicho, sería apasionante poder realizar y experimentar (fig. 9). Antecedentes teóricos no faltan, pero desgraciadamente no parece el camino más adecuado para tentar hoy por hoy a nadie que tenga en sus manos la posibilidad de realizar algo parecido, y además, hemos de reconocer honradamente que tienen sin resolver el problema del ruido de la circulación.

Y para no volvemos a escapar por el terreno de lo teórico, terminaremos con unas precisiones sobre el alcance que damos a la posible utilización de la calle de una sola acera. Que nadie piense que estamos ofreciendo ingenuamente una panacea. Creemos simplemente que existe ahí una interesante forma urbanística, de grandes posibilidades para una aplicación actual. Pero esto requiere su estudio, su investigación y su uso restringido condicionado por circunstancias concretas.

En cualquier caso, la calle de una sola acera nos parece una de las formas posibles de la multiforme ciudad de mañana.