

Cerdá. Las cinco bases de la teoría general de la urbanización

Este libro es el resultado de un paciente y riguroso estudio de Arturo Soria y Puig con el que persigue un objetivo difícil –según sus palabras–: recomponer el rompecabezas de textos que Cerdá dejó (sin plantear una discusión crítica a sus tesis) y poner a disposición del público estos textos dispersos en infinidad de publicaciones y artículos de revistas.

El autor, ante la duda de exponer todo lo que se sabe de la base facultativa de la teoría cerdiana sin tocar ninguna de las otras cuatro, o dejar a medias la facultativa y dar una idea de todas las demás bases, optó por esta última. Por eso –explica– han quedado fuera temas fundamentales a los que Cerdá prestó mucha atención, como la vivienda, la estadística, el indicador urbano, la historia de la urbanización o la reforma interior.

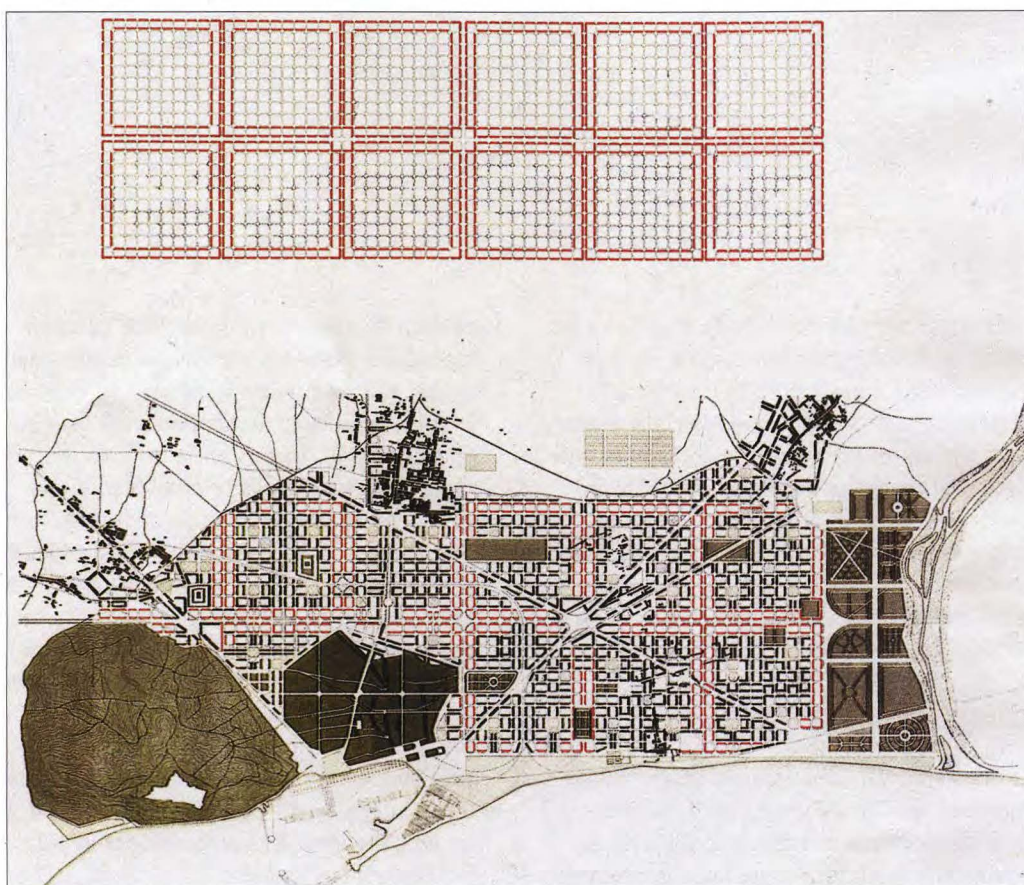
LA OBRA DE CERDÁ

Dos características sobresalen por encima de todo –como indica Albert Serratos, prologuista del libro–, una de ellas es su visión global técnico-humanista. A Cerdá le preocupan el orden político, jurídico, los aspectos sociales, funcionales y estéticos, la lógica, la racionalidad... Ningún otro historiador del urbanismo ha tratado el tema de la urbe desde tantos puntos de vista, ni siquiera lo ha intentado. Una segunda característica es la oportunidad –que le ofreció el destino– de aplicar su teoría realizando el Ensanche de Barcelona. Su propuesta se adelantó cincuenta años a la invención del coche...

ETAPAS DE LA PRODUCCIÓN TEÓRICA

Prolegómenos –el inicio de esta Antología– representa un acercamiento a los puntos de partida y a los conceptos clave de Cerdá: urbe, y origen y desarrollo de la urbanización.

- La primera etapa comprende el período 1855-1859, en el cual Cerdá se ocupa de la vivienda y sus problemas, acuciantes ya en ciudades industriales. Los textos de dicha etapa no se han incluido en esta Antología.
- La segunda etapa (1860-1863) profundiza en cuestiones relacionadas con la circulación;



la primera ley de la vialidad o la continuidad del movimiento –peatonal, rodado, ferroviario–. Sienta las bases de su filosofía de la historia de la urbanización: cada nuevo modo de locomoción determina otra forma de urbanización. Este período se recoge bajo el epígrafe “La base facultativa de la urbanización”, donde se repasan los textos dedicados al concepto de calle y su doble función: como vía pública y como patio y parte constitutiva, esencial, inseparable de la casa.

□ La tercera etapa (1864-19647) la conforman los textos relativos a la “Teoría de la urbanización”, en la que Cerdá integra vivienda y circulación y donde juega un papel fundamental el concepto de intervías, neologismo con el que designó la manzana. Cerdá decía que las vías forman redes y los problemas de circulación se analizan y resuelven desde una perspectiva global. A la calles y sus elementos se dedican los capítulos referentes a trazados, tramos, nudos y a las intervías que, como espacios acotados por los tramos y nudos, definen la forma, magnitud y asolamiento de las manzanas. Con ello Cerdá quería dimensionar una entidad que atendiera simultáneamente a las necesidades de la habitabilidad y la viabilidad y que sirviera

de módulo de crecimiento de la ciudad.

□ Finalmente, en la cuarta etapa, que incluye el período 1866-1876, Cerdá desarrolla una teoría sobre el conjunto del territorio, llevando a sus últimas consecuencias nociones y metas formuladas al analizar la urbanización. Desarrolla la “Teoría de la rurización” (urbanizar lo rural y rurizar lo urbano) apoyándose en la teoría previa de la urbanización y apelando a la analogía que le permite definir conceptos como “predio urbano” y “predio rústico”, componentes elementales de toda célula territorial. Se recogen las otras cuatro bases de su teoría: la legal, con la que abordó la definición de derechos y deberes de los propietarios y de la Administración; la económica, con la que se establecieron criterios para la financiación de las obras de urbanización y reparto de cargas y beneficios; la administrativa, a través de la cual elaboró las ordenanzas de construcción; y la política, con la que trató de armonizar las múltiples “transacciones y transmisiones”. Destaca la bibliografía de Cerdá, recopilada al final del libro, que ofrece una visión completa de los escritos que se conocen hasta la fecha e incluye las principales publicaciones editadas y las fuentes de la documentación cerdiana.

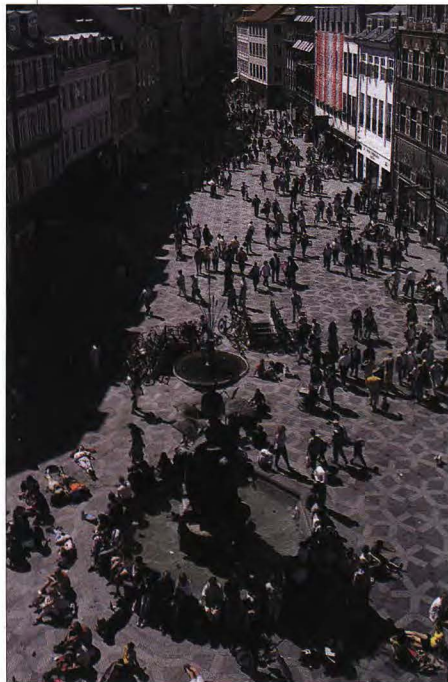
Spazio Torino. Idee e progetti per la riqualificazione urbana



Turín ha sido identificada como ciudad industrial por excelencia e interiorizada como la creadora de empleo. Como capital europea se justifica por su excepcional bagaje arquitectónico y urbanístico. Este libro recoge ideas y proyectos encaminados a implementar las potencialidades estéticas, culturales y turísticas del sistema urbano turinense. Un equipo de expertos trabaja en su transformación morfológica y urbanística. La operación engloba varias intervenciones de recalificación del territorio, planificadas para diseñar los espacios que perdieron su identidad y recuperarlos dentro de un entorno urbano de calidad. Los autores de los proyectos analizan en esta obra la intervención en la ciudad en su conjunto. La primera parte del libro está dedicada a las intervenciones en las plazas. Las actuaciones en los suburbios de Turín –donde todavía se lee su historia industrial– conforman la segunda parte. Se intervino en zonas degradadas o que podían llegar a estarlo, restituyendo en ellas las funciones de centro urbano que habían perdido su identidad. Los últimos capítulos del libro están dedicados a dos ambiciosos proyectos: “Torino Città d’Acque” y “Torino Città Verde”.

FUNDACIÓN PARA EL MEDIO AMBIENTE Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE.
División de Medio Ambiente. Ciudad de Turín. Turín 1996.

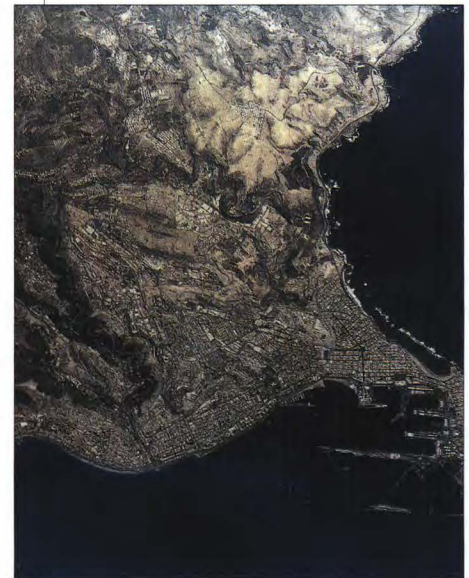
Public spaces-Public life. Copenhagen 1996



“Calidad de vida en la ciudad”. Este título es el significado de este libro. Desde la llegada del tráfico rodado abarrotando las calles, las grandes ciudades se han sentido realmente “presionadas”. Todas ellas han querido apartarse de esta presión, incluida la ciudad de Copenhague. Ésta ha elegido una estrategia que se traduce en dos palabras: “revolución pacífica”. Paso a paso se ha ido reduciendo el número de plazas de aparcamiento, se ha llevado el tráfico hacia grandes vías, fundamentalmente a calles de dirección única que han permitido dar prioridad al peatón sobre el conductor y convertir el centro en zona peatonal. A lo largo de un largo período la capital ha ido incrementando las actividades ciudadanas en las calles peatonales haciendo de Copenhague una de las ciudades más bellas de Europa. El libro cuenta la historia del desarrollo urbano de la ciudad, no muy distinto al que se ha producido en otras capitales, pero se distingue porque ha trabajado en el diseño, metodología y análisis de la calidad de vida ciudadana.

JAN GEHL. LARS GEMZÖE.
The Danish Architectural Press. The Royal Danish Academy of Fine Arts. 1996.

Plan de Barrios, 10 años de gestión urbana. Las Palmas de Gran Canaria. 1985-1995



Esta publicación recoge el “Plan de Barrios” realizado en Las Palmas de Gran Canaria entre 1985-1995. Resume el proceso de legalización, ordenación y urbanización que culminó con la integración en el PGOU de los primeros Planes Especiales de Reforma Interior. El Plan de Barrios –iniciado en 1980– es producto de un estudio previo que el Ayuntamiento encarga a la Escuela de Arquitectura y que analiza diez zonas, divididas a su vez en 31 barrios del extrarradio con deficiencias urbanísticas. Después de diez años, el resultado del trabajo se plasma en diversas Obras de Urbanización que superaron infinidad de obstáculos administrativos, hasta la aprobación del PGOU de Las Palmas en 1989. En la obra se presentan los núcleos donde se ha redactado un PERI; posteriormente se recogen los barrios que sólo precisaron del correspondiente Proyecto de Urbanización; seguidamente se plasman aquéllos donde se redactaron Proyectos de Equipamiento; finaliza con los barrios donde fue preciso una Modificación Puntual del Plan General. Este proceso ha incrementado la calidad de vida de multitud de barrios y ha proporcionado al municipio cohesión urbana.

CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE.
Excmo. Ayuntamiento de Gran Canaria. Gesplan 1995.