



## B. PROYECTO E INFORMACION

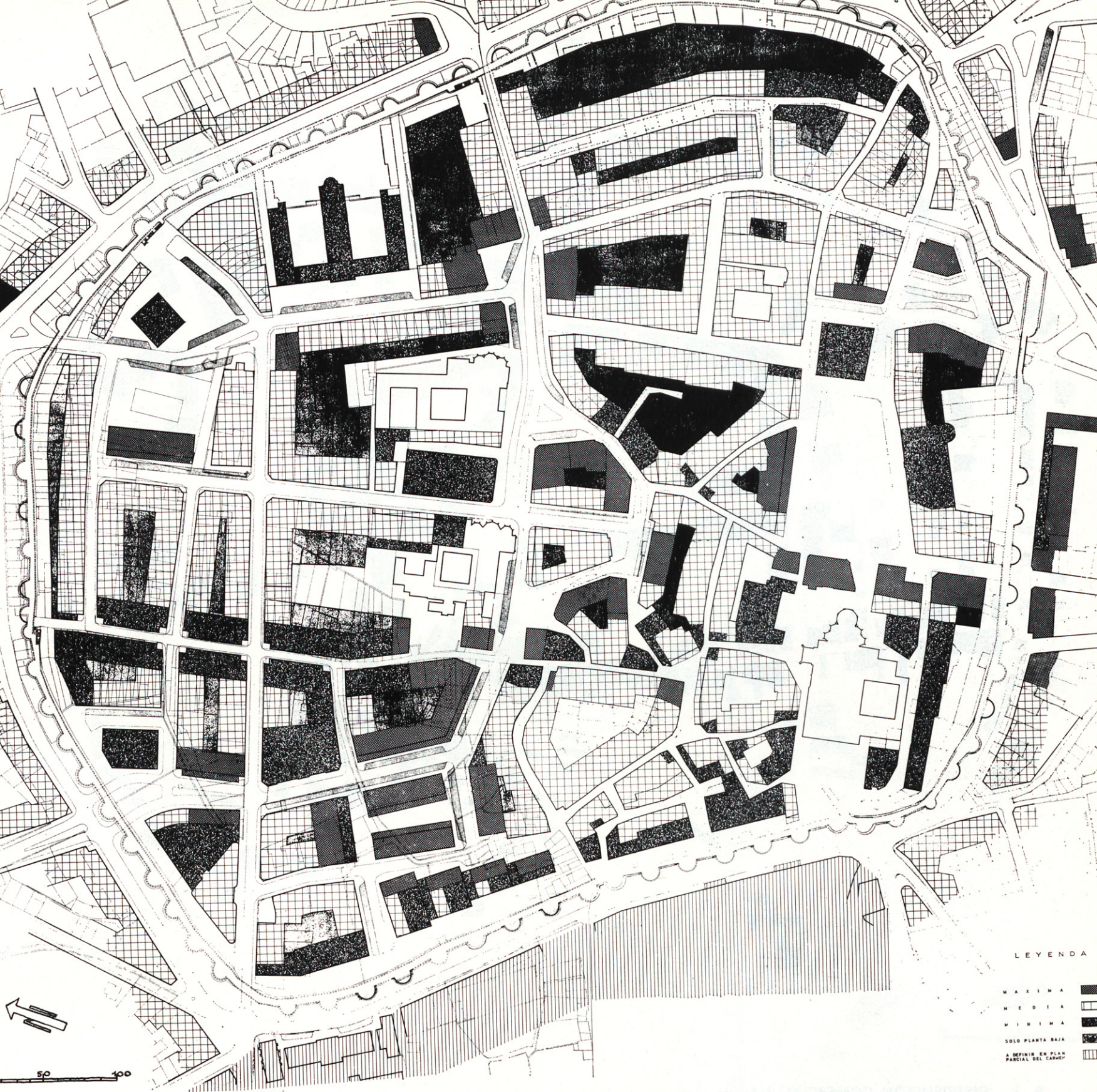
### B. 0. ALTURAS DE LA EDIFICACION (información)

EL ESTUDIO DE ESTE PLANO DEBE REALIZARSE SIMULTANEAMENTE CON EL DE LOS ALZADOS DE CALLES Y PLAZAS, PORQUE SI BIEN LAS CALLES DE DIRECCION N.-S. SIGUEN CURVAS DEL MISMO NIVEL EN GENERAL, LAS DE DIRECCION E.-O. PRESENTAN DESNIVELES, IMPORTANTES EN ALGUNOS CASOS.

EXISTEN EN EL MOMENTO DE REDACTAR EL PLAN DOS EDIFICIOS DE ALTURA SUPERIOR A LAS SEIS PLANTAS EN TODA EL AREA DELIMITADA. NO OBSTANTE, EDIFICIOS DE ALTURA MENOR (LOS DE CINCO PLANTAS SON ABUNDANTES) PUEDEN CAUSAR DISTORSIONES IMPORTANTES EN CASOS EN QUE ESTEN SITUADOS EN CALLES O SECTORES DE ALTURA GENERAL MUY INFERIOR O EN CALLES EN PENDIENTE, COMO SUCEDE REALMENTE.

EN GENERAL, PUEDE DECIRSE QUE EXISTE MAYOR UNIFORMIDAD DE ALTURAS EN EL CASCO MEDIEVAL Y EN ALGUNA CALLE DE SU ZONA DE AMPLIACION, COMO EN LA DE SAN MARCOS Y DEL PROGRESO.





### B'. 0. ALTURAS DE LA EDIFICACION (proyecto)

EN LA FIJACION DE ALTURAS SE HA TENIDO MUY PRESENTE LA PENDIENTE DE LAS CALLES, LA SITUACION REAL EN EL MOMENTO DE REALIZAR LA INFORMACION Y LAS DENSIDADES DE POBLACION EXISTENTES EN CADA SECTOR.

HAN SERVIDO COMO AUXILIAR PODEROSO LOS ALZADOS DE CALLES Y PLAZAS REALIZADOS, PRINCIPALMENTE, EN CALLES DE FUERTE PENDIENTE, ASI COMO EL ESTUDIO REALIZADO SOBRE LAS CALLES, SECTORES DE LAS MISMAS Y PATIOS INTERIORES AFECTADOS POR LAS VISTAS EXTERIORES, PRINCIPALMENTE DESDE LA MURALLA.

SE HA TENDIDO A UNA UNIFORMIDAD RELATIVA DE ALTURAS EN CADA CALLE, SIEMPRE QUE LO PERMITIERAN LAS CONDICIONES ANTERIORES, ADMITIENDOSE ELEVACIONES HASTA EL LIMITE POSIBLE, DENTRO DE LOS CONDICIONANTES URBANISTICOS GENERALES.





## B. 1. DISTRIBUCION COMERCIAL (información)

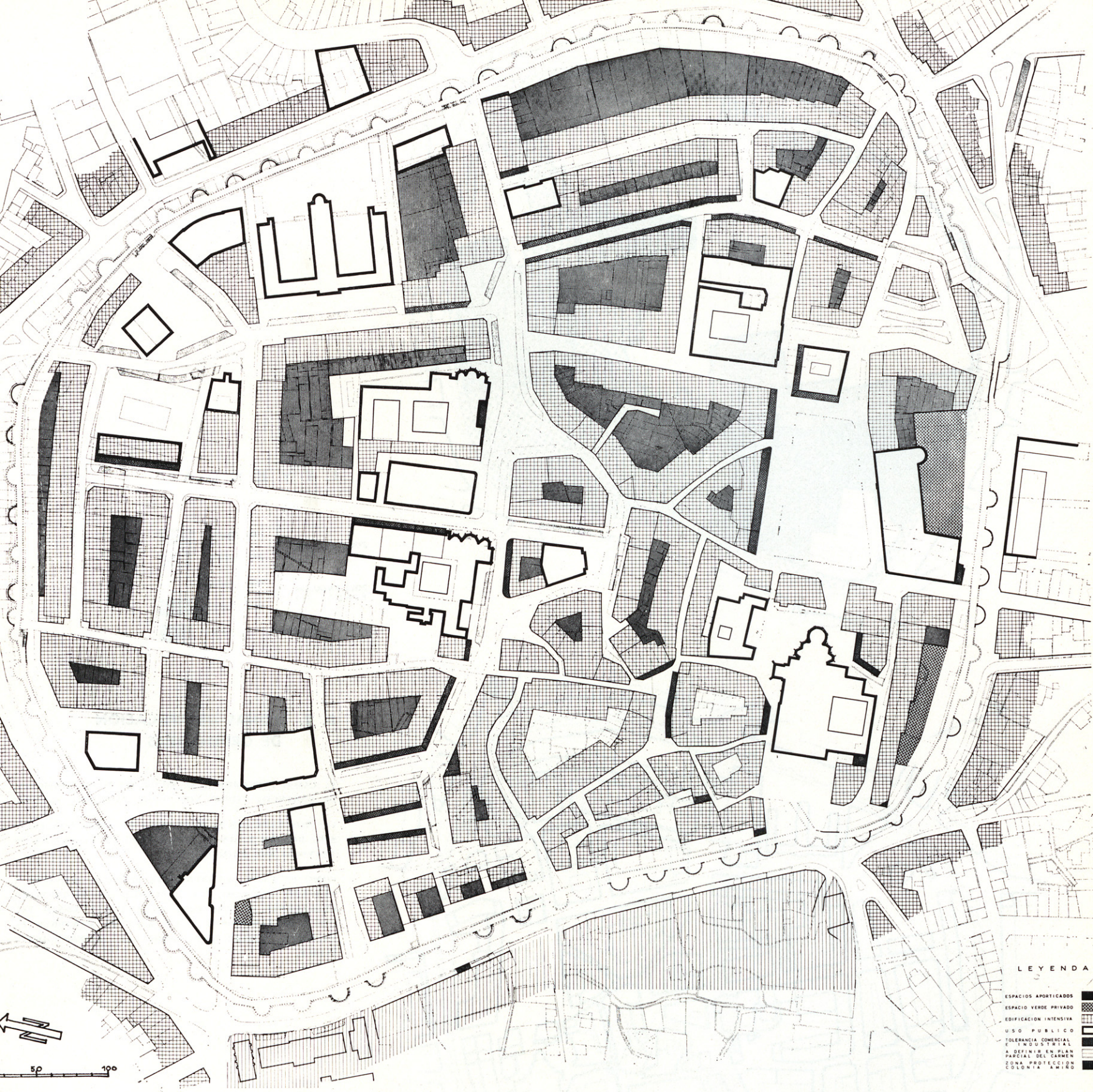
LA DISTRIBUCION COMERCIAL ES CLARA: GRANDES COMERCIOS Y ALMACENES EN LAS CALLES NUEVAS Y PEQUEÑAS TIENDAS E INDUSTRIA ARTESANA EN EL CASCO MEDIEVAL.

LOS USOS DE ALIMENTACION Y DOMESTICOS DOMINAN EN LAS CALLES DE SAN PEDRO, CONDE DE PALLARES Y DEL PROGRESO.

LA HOSTELERIA (BARES Y PENSIONES) SE ASIENTA EN LAS CALLES DEL MIÑO, DULCERIAS, CATEDRAL, CRUZ, PLAZA DEL CAMPO Y PRIMER TRAMO DE LA RUA NUEVA.

LA CONSTRUCCION TIENE ALMACENES EN LAS CALLES DEL PROGRESO Y OBISPO BASULTO; LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL (ADMINISTRACIONES Y TIENDAS DE REPUESTOS) SE DESARROLLA A LO LARGO DE LA RONDA EXTERIOR, ENTRE LAS PUERTAS DE SAN PEDRO Y FALSA, Y EL USO ADMINISTRATIVO SE EXTIENDE A LAS PLAZAS DE SANTO DOMINGO, EL FERROL Y CALLE DE LA REINA.



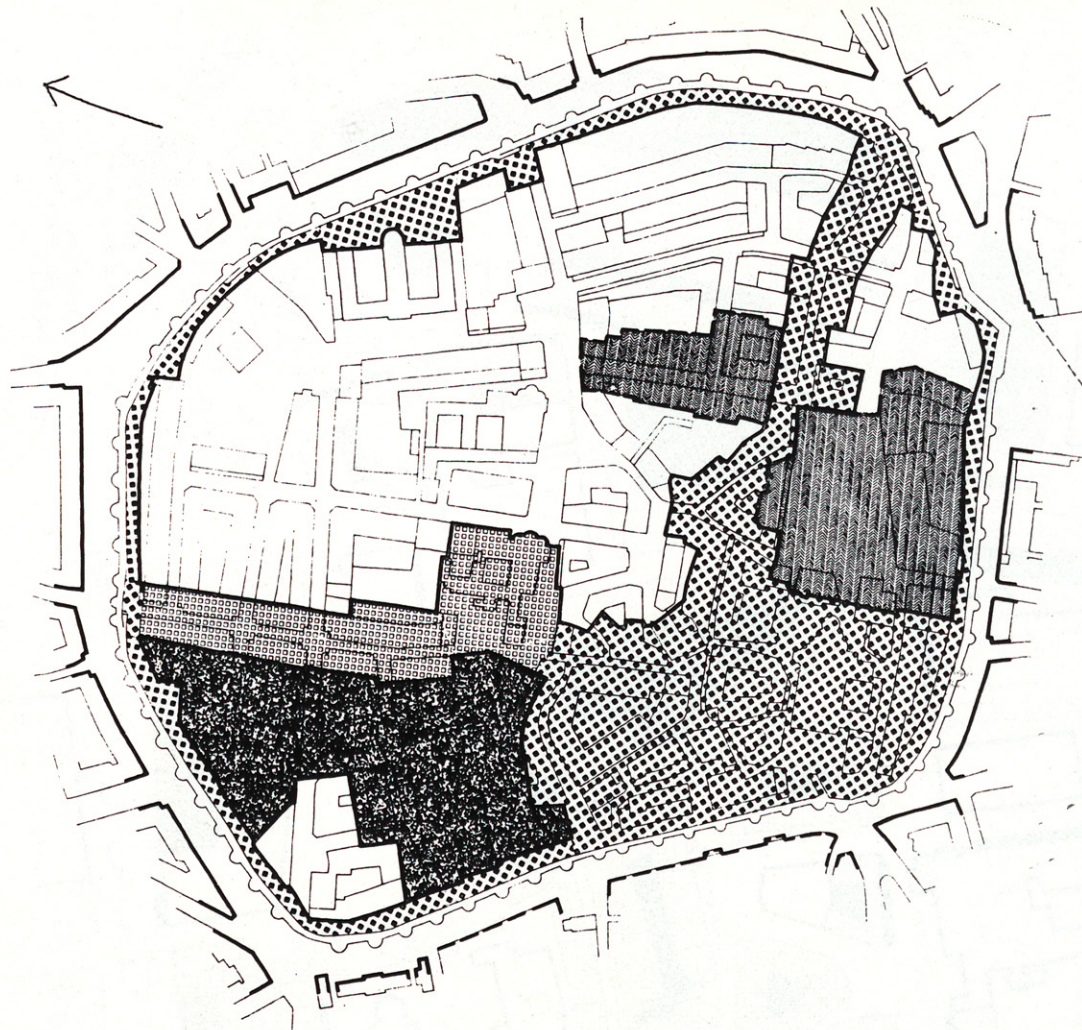


### B. 1. USOS PREVISTOS (proyecto)

SE RESPETA EN EL PROYECTO EL CARACTER DE EDIFICACION INTENSIVA EN TODO EL RECINTO AMURALLADO, HACIENDO VARIAR LAS DENSIDADES DE POBLACION EN FUNCION DE LAS POSIBILIDADES DE CADA SECTOR Y MANTENIENDO LA ORGANIZACION COMERCIAL BIEN DIFERENCIADA DEL CASCO MEDIEVAL Y DE LA AMPLIACION DEL SIGLO XIX, CON LIMITACIONES EN FUNCION DE LA SUPERFICIE DE ALMACENAMIENTO Y DE LA POTENCIA ELECTRICA INSTALADA, PARA DIFERENCIAR BIEN EL CARACTER ARTESANO DE LA INDUSTRIA.

TAMBIEN SE PREVEN ESPACIOS EN LOS QUE SE PERMITE LA CONSTRUCCION DE UNA PLANTA EN PATIOS DE MANZANA, QUE SE RESERVAN PARA NUEVOS ALMACENES Y USO COMERCIAL DE PEQUEÑA IMPORTANCIA, CORRESPONDIENTES, EN GENERAL, CON CALLES ABIERTAS A LA CIRCULACION RODADA.





## LEYENDA

ZONA MEDIEVAL	CON TRAFICO	
	SIN TRAFICO	
ZONA ENSANCHE SIGLO XIX	CON TRAFICO	
	SIN TRAFICO	
ZONA ENSANCHE FUTURO		

## B. 2. ZONAS DE APLICACION DE ORDENANZAS

EL CASCO INTRAMUROS SE DIVIDE EN ZONAS MEDIEVAL, DE ENSANCHE (SIGLO XIX) Y DE ENSANCHE FUTURO.

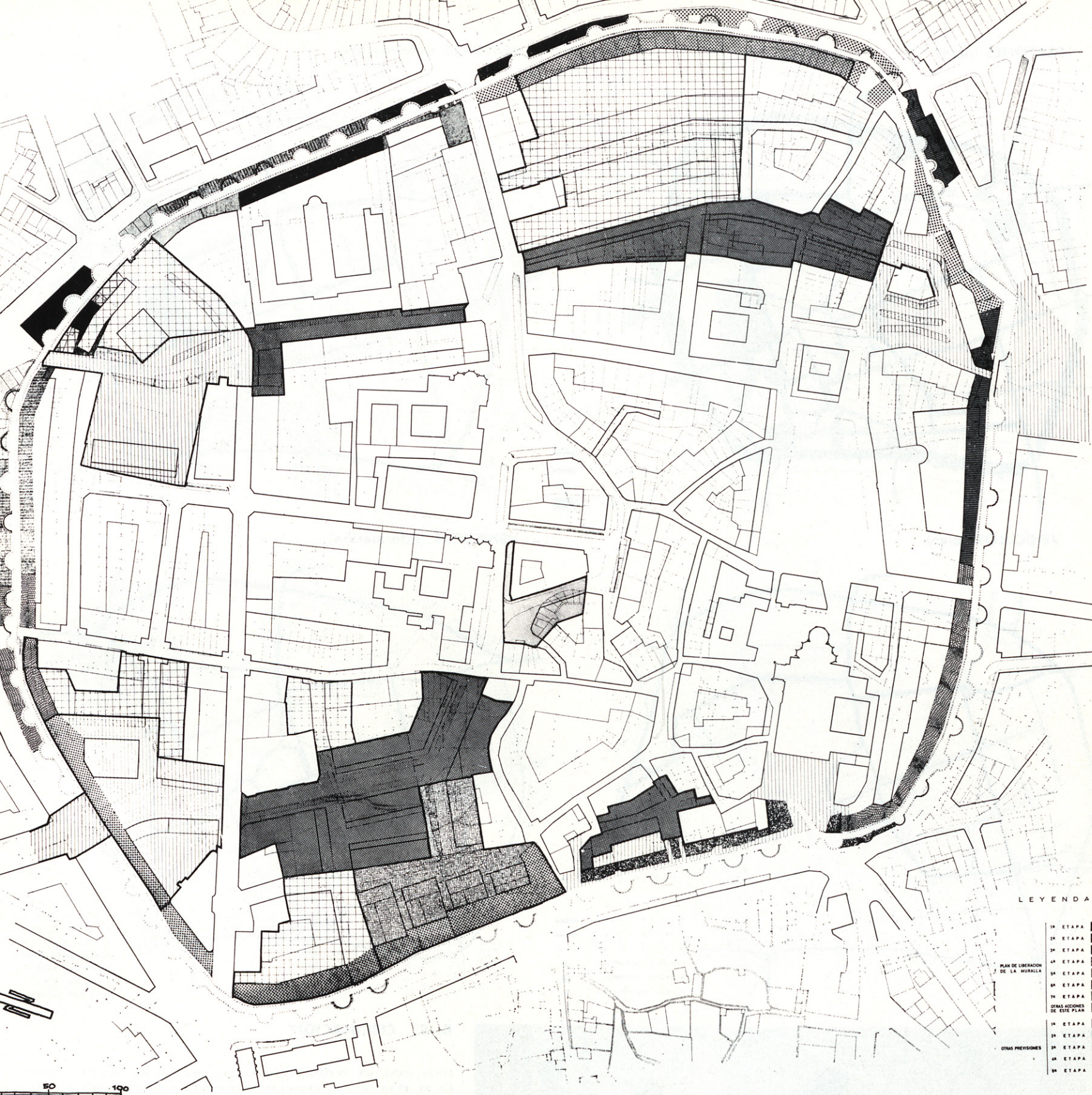
LAS DOS PRIMERAS SE SUBDIVIDEN EN AREAS CON TRANSITO RODADO Y SIN EL, DOMINANDO EN LA ULTIMA EL TRANSITO DEL PRIMER TIPO.

COMO ES FACIL SUPONER, ESTA DIVISION RESPONDE A NUESTRO CRITERIO, YA EXPUESTO, DE DIFERENCIAR CLARAMENTE EL CARACTER DE LAS DOS ZONAS DEL CASCO INTRAMUROS Y A UN AFAN DE MANTENER EL TRANSITO RODADO POR DONDE ES MATERIALMENTE VIABLE.

## B. 3. CLASIFICACION DE FACHADAS

EL INTERES DE ESTE PLANO, COMO YA SE HA EXPUESTO, RESPONDE A UN ESTUDIO DETENIDO PARA CLASIFICAR COMO FACHADAS EXTERIORES NO SOLO LAS QUE CONSTITUYEN LOS LADOS EXTERNOS DE CADA CALLE O PLAZA, SINO TAMBIEN LAS DE LOS PATIOS INTERIORES DE PARCELA O MANZANA AFECTADOS POR VISTAS DESDE LAS VIAS PUBLICAS Y MUY ESPECIALMENTE DESDE EL ADARVE DE LA MURALLA.





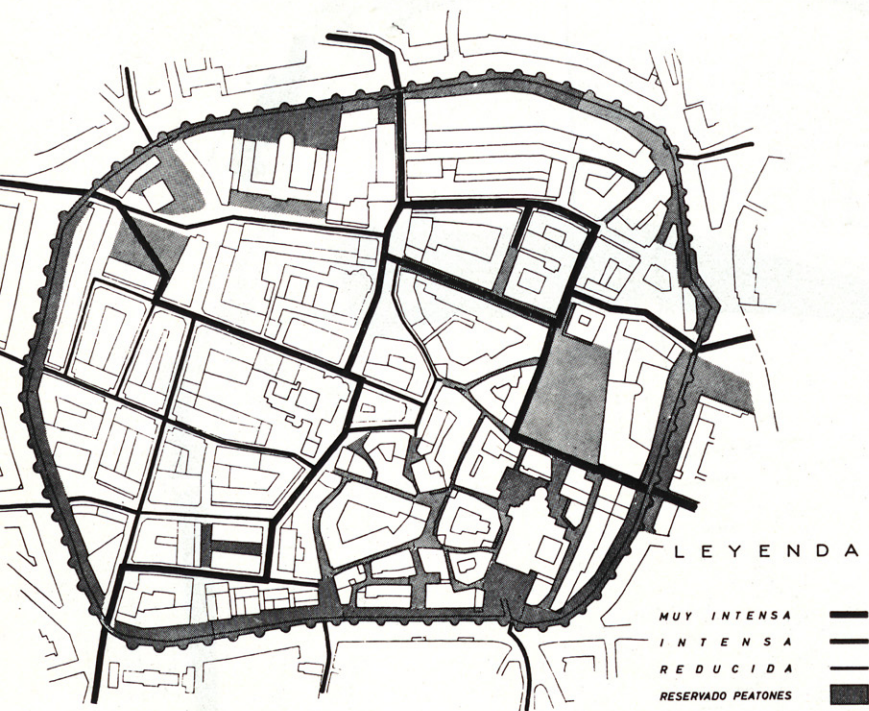
#### B. 4. ORDEN DE ACTUACION DEL PLAN

SE SEÑALAN EN ESTE PLANO LAS ETAPAS DE ACTUACION EN EL PLAN DE LIBERACION DE LA MURALLA Y LAS DE REALIZACION DE LAS PENETRACIONES DESDE EL EXTERIOR AL CORAZON DEL RECINTO, CON EL FIN DE LOGRAR LA EJECUCION DE SUS SERVICIOS Y OBRAS COMUNES A COSTA DE LAS ZONAS QUE OBTUVIERAN MEJORAS URBANAS MAS IMPORTANTES.

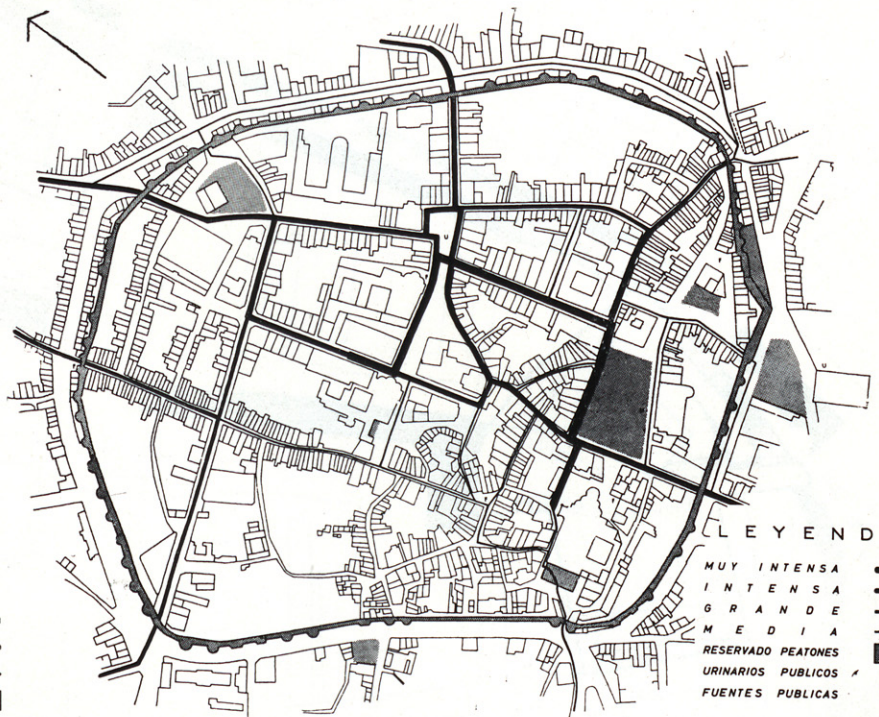
CON ELLO SE TRATABA DE EVITAR LA ACCION ESPECULATIVA EN LAS ZONAS DE MAYOR RENTABILIDAD, CARGANDO A LA COMUNIDAD, COMO ES NATURAL, SOLAMENTE EL COSTO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS COMUNES.



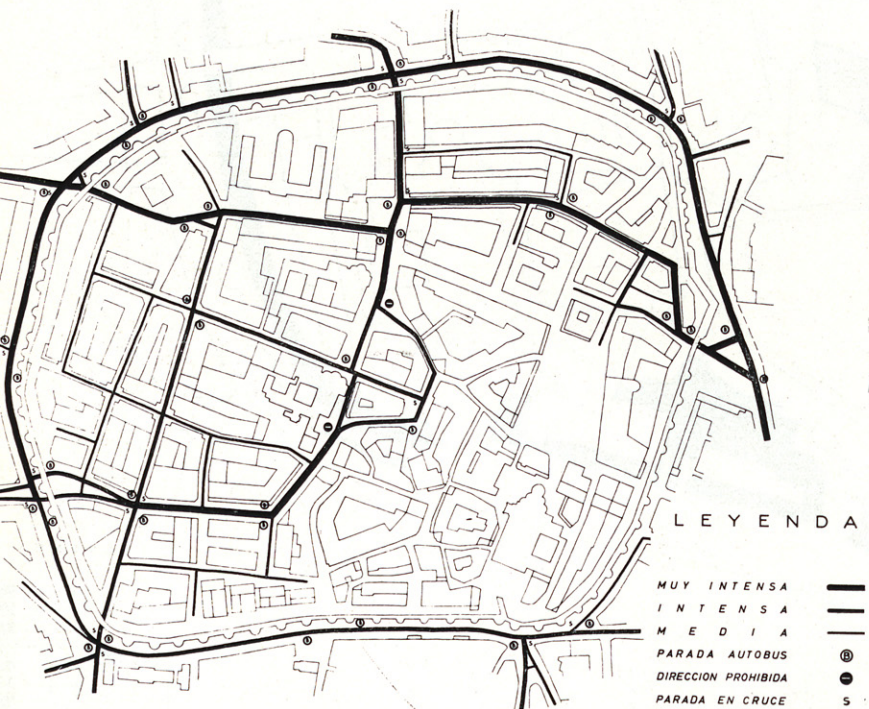
PEATONES (plan)



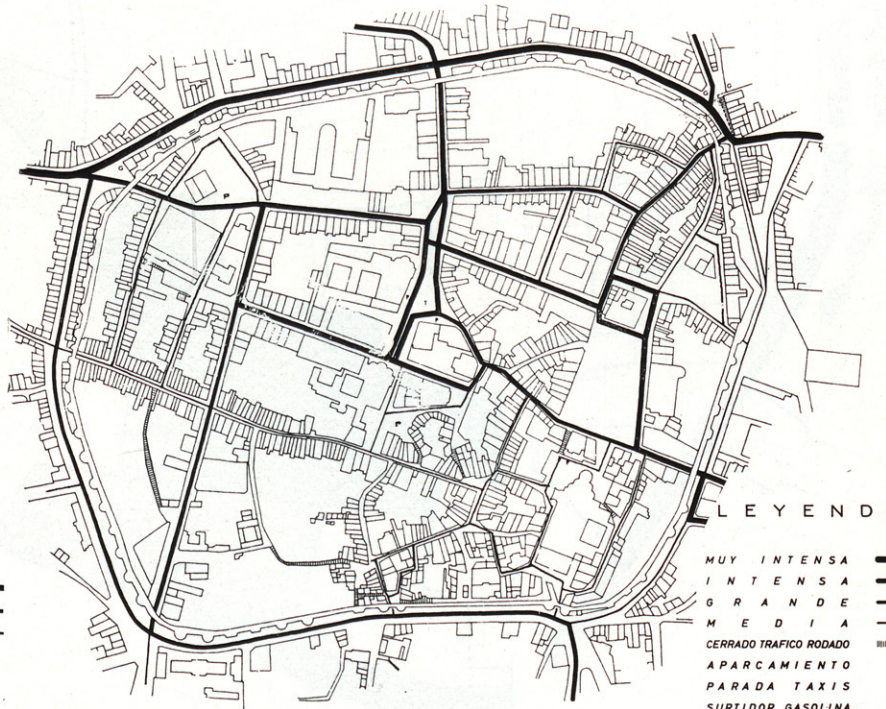
PEATONES (información)



VEHICULOS (plan)



VEHICULOS (información)



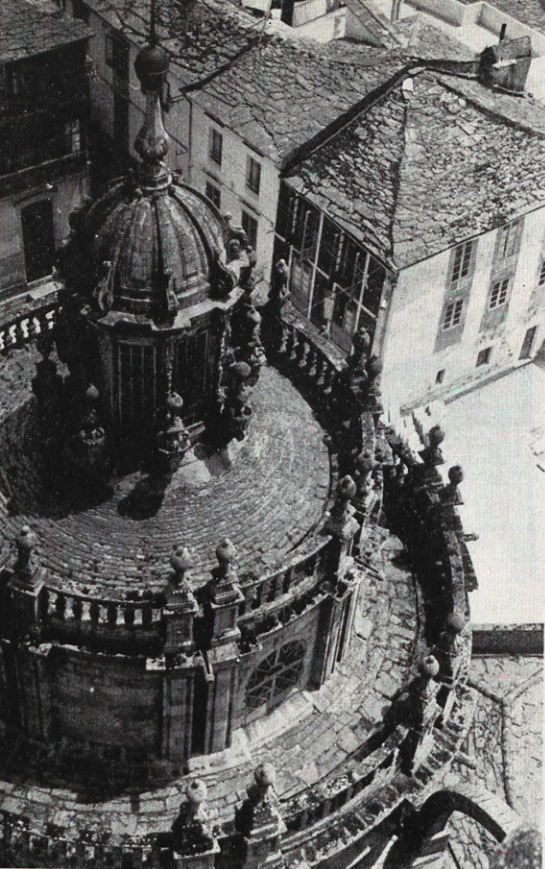
## B. 5. CIRCULACION

LUGO TIENE UN TEJIDO VIARIO CLARO, POR LO QUE SE HA PREVISTO EN EL PLAN QUE LA CIRCULACION RODADA SE DESARROLLARA SOLAMENTE POR CALLES APTAS PARA EL, RESERVANDO EL RESTO PARA EL DOMINIO EXCLUSIVO DEL PEATON, CON HORARIOS LIMITADOS PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL Y DE SERVICIOS.

LA RONDA INTERIOR PROYECTADA SE CONSIDERABA TAMBIEN COMO VIA DE PEATONES, CON GRANDES POSIBILIDADES DE NUEVAS PERSPECTIVAS SOBRE PARTES INEDITAS EN TODO EL CASCO.

LA CIRCULACION HA CONSTITUIDO EN LOS ULTIMOS AÑOS UN GRAVE PROBLEMA PARA LA CIUDAD, A PESAR DE SU ESCASO PARQUE AUTOMOVILISTA, POR TRATAR DE MANTENER EL TRANSITO DE VEHICULOS POR TODAS PARTES Y PORQUE LA RONDA EXTERIOR NO PUEDE UTILIZARSE COMO ANILLO DISTRIBUIDOR EFECTIVO DE LA CIRCULACION INTERNA EN TANTO NO SE SEPARA DE AQUELLA EL TRANSITO EXTERIOR DE VEHICULOS DE LA CARRETERA DE MADRID A LA CORUÑA.





EL PLAN REDACTADO POR NOSOTROS FUE ACEPTADO POR LOS MIEMBROS DE LA CORPORACION MUNICIPAL PREVIAMENTE A SU PRESENTACION DEFINITIVA, QUIENES NO CONSIDERARON NECESARIA LA PROPUESTA DE QUE FUERA CONOCIDO, DE IGUAL FORMA, POR LOS REPRESENTANTES LOCALES DE LAS DISTINTAS ACTIVIDADES QUE COMPRENDIA EL PLANEAMIENTO.

NUESTRO PLAN SE APROBO PROVISIONALMENTE POR EL AYUNTAMIENTO, PERO NO EN FORMA DEFINITIVA. CON ELLO QUEDABA ABIERTA LA POSIBILIDAD DE CONCEDER CONDICIONES DE EDIFICACION EXTRAIDAS DE LAS INNUMERABLES FACETAS QUE OFRECIAN Y OFRECEN LOS PLANEAMIENTOS LOCALES APROBADOS Y NO APROBADOS.

VAMOS A VER A CONTINUACION IMAGENES EXPRESIVAS DE ALGUNOS EJEMPLOS DE ACTUACIONES POSTERIORES A NUESTRO PLAN, FRUTO NO SOLO DE LA SITUACION EXPUESTA, SINO DE LA ARBITRARIEDAD E INDISCIPLINA URBANISTICA DOMINANTES.