

EL POLIGONO DE SAN MARTIN

Texto: **Luis Cantallops, Arqto.**

Fotos: **Miserachs y T. A. F.**

Introducción

La tarea de comentar, desde un punto de vista estrictamente profesional, una obra que ha consumido una gran parte de los esfuerzos de la Administración para promover nuevas áreas urbanizadas en Barcelona, parece fuera de lugar, en un momento y en una ciudad en la que muchos de sus habitantes, víctimas de la especulación más desenfrenada, ocupan viviendas inadecuadas, situadas en parajes carentes de todos los servicios, en condiciones sonrojantes para los hombres de la segunda mitad del siglo XX.

No obstante, en ningún otro programa urbanístico tienen los técnicos mayor libertad de actuación y mejores medios operativos que en los trabajos de esta índole a cargo de la Administración, ya que sólo ella goza de posibilidades expropiatorias para convertir una extensión de más de 50 hectáreas del área urbana de Barcelona en campo libre para la experimentación urbanística.

Desde el punto de vista de los técnicos, esta mayor libertad de actuación debería entrañar una mayor responsabilidad, un mayor sentido crítico de la actuación profesional, una ineludible puesta al día de los criterios de ordenación.

Sólo con la evidencia de esta mayor responsabilidad se ha desarrollado el presente comentario.

Antecedentes

La zona oriental de Barcelona, en el triángulo que forman la línea del ferrocarril a Francia por Granollers, la prolongación de la Gran Vía y la futura calle del General Prim (Riera d'Horta), en lo que fue parte del antiguo término municipal de Sant Martí de Provençals, había permanecido hasta el año 1950, casi completamente al margen de la cadena de realizaciones urbanísticas, que, con mayor o menor fortuna, habían conformado el ensanche de la ciudad hasta lograr la absorción total de los antiguos municipios de Sans, Las Corts, San Gervasio, Gracia y San Andrés.

Anexionado a Barcelona en 1897, en igual fecha que los municipios antes mencionados, el caso de Sant Martí de Provençals era algo insólito dentro de la llamada gran Bar-

celona. Mientras la ciudad había crecido en forma de mancha de aceite en todas direcciones y había incorporado totalmente a los pueblos limítrofes, al Este de la misma quedaba esta gran zona en forma de cuña, que permanecía libre de edificación sin que los diversos planes urbanísticos de que fue objeto hubieran dejado huella alguna de su existencia. Salvo la presencia de unos pocos establecimientos industriales aislados, podía decirse que la línea del ferrocarril a Francia por Granollers era la frontera entre la Barcelona edificada y los campos de cultivo.

La vía del ferrocarril constituida en límite insalvable, el pequeño tamaño de las parcelas y su relativo rendimiento agrícola, la carencia total de comunicaciones y, sobre todo, la dificultad de evacuación de aguas pluviales y residuales, fueron factores determinantes a los que se podría atribuir el hecho de que, en 1950, la zona estuviera libre de edificación para poder emprender en ella una completa actuación urbanizadora.

El primer plan parcial

En 1952 la Comisión Superior de Ordenación Provincial, promovió el Plan de Ordenación Urbana de Barcelona y su zona de influencia, Plan que, redactado por la Oficina de Estudios del Ayuntamiento fue aprobado por Ley de 3 de diciembre de 1953. Este Plan, conocido posteriormente con el nombre de Plan Comarcal, preveía que el futuro crecimiento y expansión del área urbana de Barcelona, se produciría con particular intensidad en dos zonas, que denominaba de Levante y de Poniente. La planificación de ambas zonas situadas en lo que, en aquel entonces, eran los extremos edificados de la Diagonal, se desarrolló en sendos planes parciales anejos al Plan General de Ordenación de la Ciudad.

La zona que el Plan llamaba de Levante, era una extensión de 774 Ha., de forma sensiblemente triangular, limitada por la prolongación de la Diagonal, la línea del ferrocarril a Francia por Granollers y la margen derecha del Besós.

El Plan Parcial de la zona de Levante proyectaba los siguientes asentamientos:

- Un asentamiento industrial al sur de la Gran Vía, limitado por esta calle, la prolongación de la Diagonal y la Riera d'Horta, apoyado en el desarrollo y transformación de las industrias ya existentes en este sector.

- Un asentamiento residencial al norte de la Gran Vía en el triángulo formado por la misma Gran Vía, la línea del ferrocarril a Francia y la Riera d'Horta.
- Una cadena de parques urbanos y de instalaciones deportivas y recreativas entre las que destacaban un gran parque que seguía la margen derecha, aguas abajo, del río Besós, entre la prolongación de la calle de Aragón y la de Cristóbal de Moura, y un parque deportivo y recreativo situado en el Camp de la Bota.

Según describe la Memoria, el esqueleto viario del Plan lo formaban:

- La Gran Vía considerada como **«vestíbulo de honor de la capital de aquellos viajeros que, procedentes de Francia, eligen la carretera del litoral para su desplazamiento a nuestra ciudad».**
- La Riera d'Horta considerada como **«paseo, alameda o rambla, de forma que en ella el peatón sea el que disfrute de las máximas seguridades, enlazando el proyectado parque terminal del Camp de la Bota, con la futura zona verde del Turó de la Peira».**
- La Ronda de San Martín, vía de penetración a la ciudad por la carretera de Puigcerdá.
- La Diagonal que marcaba **«El eje Este-Oeste de la ciudad en cuyos extremos se sitúan las dos urbanizaciones más importantes realizadas hasta la fecha, como son el Proyecto de Urbanización en la Avda. del Generalísimo Franco y su zona de influencia ya iniciado con anterioridad a la redacción del Plan y con una marcada tendencia para absorber el incremento de población de la clase acomodada y lujosa, y la otra urbanización del extremo opuesto de dicho eje y que es la que ahora nos ocupa, que se prevé pueda absorber gran parte del crecimiento ciudadano correspondiente a las clases productoras y una parte menor de clase media y acomodada».**

El Plan era, en líneas generales, de un marcado eclecticismo que trataba de conciliar los criterios de vialidad y volumetría establecidos por el Plan Cerdá, con el concepto de compartimentación de la ciudad en unidades residenciales, de barrio y de distrito. La trama viaria principal, definida con particular claridad, limitaba las áreas de distinta calificación. La trama secundaria, basada en la creación de supermanzanas formadas con la agrupación de 9 manzanas Cerdá, limitaba un total de 6 unidades de barrio y un centro de distrito en el asentamiento residencial del norte de la Gran Vía. Las unidades de barrio agrupaban a unos 10.000 habitantes cada una, en densidades comprendidas entre los 400 y los 600 habitantes por Ha. Cada unidad de barrio tenía asignados los correspondientes servicios religiosos, educacionales y recreativos, ubicados esquemáticamente en su manzana central. El centro de distrito estaba formado por dos unidades de barrio contiguas en las que tenían cabida, además de la Tenencia de Alcaldía, Juzgados, Servicio de Incendios, Centro Comercial, etc.

En el aspecto formal el Plan seguía la composición volumétrica de la versión desvirtuada de la manzana Cerdá, la misma ordenación en manzana cerrada que ha configurado todo el ensanche de la ciudad. En la Memoria del Plan se insinúa que el monumental bloque de la Caja de Pensiones y los grupos de la Obra Sindical del Hogar, que ocupaban varias manzanas y cuyas obras se iniciaron al mismo tiempo que la redacción del Plan, fueron pies forzados que obligaron, en cierto modo, a seguir este criterio de ordenación. Sólo en la parte más oriental de la zona, junto a la Riera d'Horta se adoptaba una ordenación abierta de la edificación, a la que una excesiva rigidez en la disposición de bloques, daba un acusado carácter monumentalista (1).

El plan parcial de la zona de Levante Norte

Tres años más tarde, en 1956, el asentamiento residencial previsto por el Plan, al norte de la Gran Vía, fue objeto de una nueva ordenación conocida con el nombre de Plan Parcial de la Zona de Levante-Norte.

Esta nueva versión del Plan incorporaba las edificaciones que habían surgido independientemente por cuenta de la Obra Sindical del Hogar, las Cajas de Ahorros y los particulares en los años precedentes, y desarrollaba con detalle las 27 manzanas Cerdá, comprendidas entre las calles de Bach de Roda, Guipúzcoa, General Prim y Gran Vía, y una superficie equivalente a 9 manzanas Cerdá situada al norte de la calle de Guipúzcoa y limitada por las calles de Cantabria y General Prim.

Tras varias rectificaciones, el Plan Parcial fue aprobado el 29 de julio de 1958 por la Comisión de Urbanismo, y el área ordenada pasó a formar parte de los polígonos de actuación del Instituto Nacional de la Vivienda con el nombre de «Polígono de San Martín».

El Polígono de San Martín

El desarrollo del Polígono de San Martín se ha planeado en tres etapas:

- La primera etapa comprende las 9 manzanas Cerdá limitadas por las calles Bach de Roda, Guipúzcoa, Selva de Mar y Gran Vía.
- La segunda etapa comprenderá la zona situada al norte de la calle de Guipúzcoa, entre esta calle y las de Cantabria y General Prim.
- La tercera etapa comprenderá las 18 manzanas Cerdá limitadas por las calles de Selva de Mar, Guipúzcoa, General Prim y Gran Vía.

La primera de estas tres etapas, iniciada en 1957, se completará próximamente, la segunda se halla en fase de adjudicación de los terrenos y la tercera está aún en vías de tramitación administrativa.

Aunque sólo la zona definida en la primera etapa se halla en un avanzado estado de edificación para permitir referir este comentario a unos hechos concretos, las acotaciones de tipo general que de aquí en adelante realizaremos, pueden referirse al Polígono en su totalidad.

FICHA TECNICA DE LA PRIMERA ETAPA DEL POLIGONO DE SAN MARTIN (2)

1. Datos generales.

Superficie: 15,37 Ha.

Número de viviendas: 3.100.

Ocupación del suelo: 30,5 %.

Coeficiente de edificabilidad: 5,5 m.²/m.².

Altura reguladora: 9 plantas (en el estudio final 7, 8, 11 y 16).

Densidad: 850 hab./Ha.

Población total prevista: 13.064 habitantes.

2. Dotación de servicios.

1 instituto mixto de 2.^a enseñanza (no previsto en el primitivo plan).

1 grupo escolar (en funcionamiento).

1 guardería.

1 ambulatorio del Seguro Obligatorio de Enfermedad (en funcionamiento).

1 cinematógrafo construido con anterioridad a la redacción del plan (en funcionamiento).

1 edificio público (que posteriormente se ha destinado a la residencia de productoras de la Sección Femenina).

1 parroquia.

La parroquia se halla situada en terrenos correspondientes a la tercera etapa de realización del polígono.

La dotación comercial está formada por las plantas bajas

de los bloques de viviendas, que en algunos casos se amplían en volúmenes de dos plantas que sobresalen del bloque principal.

3. Datos económicos.

3.1. Adquisición de terrenos.

Precio de los terrenos (Dic. 57) ...	42.076.991
Edificios e indemnizaciones (Dic. 57).	1.491.624
TOTAL ...	43.568.615

Los precios de expropiación oscilaron entre las 162 y las 264 ptas. el m.². En un 90 % las expropiaciones se realizaron de común acuerdo.

3.2. Urbanización.

Excavación, alcantarillado y pavimentación (Marzo 58)	23.167.559
Aceras (estimación) (Marzo 58) ...	3.000.000
Red de aguas (Marzo 58)	4.531.802
Suministro energía eléctrica (Abril 1960)	2.591.925
Alumbrado público (Marzo 60) ...	2.583.939
Jardinería (Sept. 62)	5.732.300
TOTAL ...	41.607.565

(a notar el reducido importe de la red de energía eléctrica, a cargo de ENHER; aproximadamente el 25 % de los presupuestos de otras compañías).

3.3. Precios de venta de los solares.

	Ptas./m. ² /planta
Solares 1. ^a categoría	339,39
» 2. ^a »	347,30

4. Técnicos que han intervenido en el Planeamiento y Urbanización.

Plan Parcial de Ordenación: Giralt. Arquitecto.

Excavación, alcantarillado y pavimentación: Josa. Ingeniero.

Red de aguas: Martín Birulés. Ingeniero.

Suministro de energía eléctrica y alumbrado público: Romero de Tejada. Ingeniero.

Jardinería: Riera Clavillé. Arquitecto.

Obras de fábrica de jardinería: Vayreda. Arquitecto.

5. Promotores de los bloques de viviendas.

Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Industria Textil.
Banco Garriga Nogués.

Excma. Diputación Provincial.

Metales y Platería Ribera, S. A.

Viviendas del Congreso Eucarístico.

Viviendas cooperativas.

F.E.C.S.A.

D.A.R.S.A.

P.R.O.V.I.S.A.

Inmobiliaria Vaymon.

Patronato Sto. Angel de la Guarda (Policía Armada).

Patronato de Casas Militares.

El polígono como trabajo urbanístico

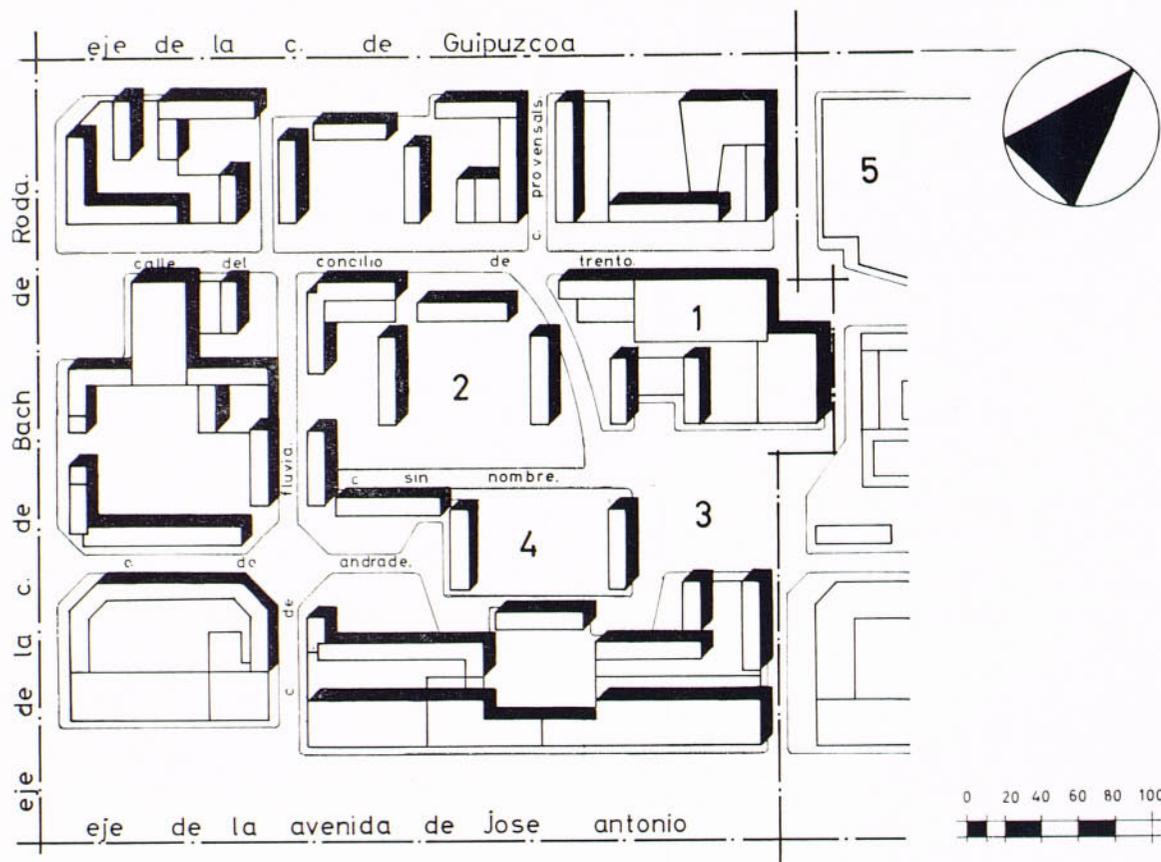
Para fijar la posición del Polígono de San Martín en relación con las realizaciones urbanísticas de la época en que fue proyectado, convendrá situarlo en el momento histórico de su concepción, establecer analogías con los trabajos de índole similar que le precedieron, y analizarlo a la luz de los esquemas básicos del urbanismo contempo-



1 - Parque infantil del Polígono.

2 - La escuela secundaria, ahogada por los bloques circundantes.

3 - La calle de Guipúzcoa separa los campos de actuación de la Comisión de Urbanismo y de la Obra Sindical del Hogar.



- 1 - Instituto 2.^a Enseñanza
- 2 - Grupo escolar
- 3 - Parque Infantil
- 4 - Guarderia
- 5 - Cuartel Policia



1 - Vista desde la calle Concilio de Trento.

2 - La construcción de viviendas al ritmo del fuerte crecimiento demográfico de la ciudad obliga a una convivencia momentánea de los grandes bloques con instalaciones industriales y explotaciones agrícolas.



ráneo. Desde la confección del primer Plan Parcial hasta su aprobación definitiva transcurrieron dos años: de 1956 a 1958.

En 1956, a los diez años de ininterrumpida labor, el comité británico de las «New and Expanding Towns», con la carga de experiencias positivas y negativas acumuladas en la construcción de sus catorce primeras ciudades, emprendía con el planeamiento de New Cumbernauld una nueva etapa conceptual en sus realizaciones.

En 1956, el X congreso del CIAM, reunido en Dubrovnik en plena crisis institucional, sentaba las bases ecológicas, antropológicas y tecnológicas del urbanismo, ratificaba y complementaba la Carta de Atenas, y establecía los criterios y necesidades a que debía atender el arquitecto-urbanista al tomar sus decisiones.

En 1956, Vallingby, la ciudad satélite de Estocolmo, se hallaba en un avanzado estado de realización, y por esta misma época, se daban por terminados los estudios de Färsta, la nueva ciudad satélite de la capital sueca.

1956-1958 son los años del Barrio Hansa de Berlín, de Tapiola, de la Falchera, de Bagnols, y más cerca de nosotros de Cañorroto y del Batán. Realizaciones de muy diversa intención y posibilidades, pero que por estar en la memoria de todos por sus logros parciales o totales, permiten situar el Polígono de San Martín dentro del clima urbanístico en que debió ser proyectado.

Todas estas realizaciones siguieron con mayor o menor acierto una serie de criterios que pueden considerarse como constantes dentro de la problemática del urbanismo contemporáneo. De entre ellos destacan:

La necesidad de conexión de los nuevos barrios con la ciudad a la que pertenecen, una separación total entre la circulación peatonal y el tránsito rodado y la elección de una adecuada tipología de la vivienda en relación con las condiciones climáticas y ambientales del lugar.

Conexión a la ciudad

Aunque el Polígono de San Martín dista de la Plaza de Cataluña, el mismo número de metros que la Plaza de la Bonanova y la Plaza Mayor de Sans, su alejamiento vital del centro de la ciudad es mucho mayor que el de estos dos núcleos de población.

Sans y San Gervasio en el momento de su explosión urbanística se apoyaron sobre los ejes vitales de las antiguas poblaciones y lograron el crecimiento y desarrollo de estos ejes hasta enlazar con el tronco central de Barcelona; de esta forma se incorporaron plenamente a la ciudad.

Para el Polígono de San Martín esta incorporación será mucho más difícil.

En primer lugar el centro del antiguo Sant Martí de Provençals queda completamente aislado del nuevo Polígono; pero aun en el caso de que no hubiera sido así y el Polígono se hubiera apoyado sobre la antigua población, la avalancha demográfica, que se habría abatido sobre el núcleo de tan débil contextura, más que lograr un crecimiento orgánico del mismo, hubiera significado, probablemente, su paulatina desaparición.

Por otra parte el crecimiento e incorporación a Barcelona de los antiguos municipios periféricos se ha efectuado lentamente, a lo largo de más de 50 años, lapso de tiempo suficiente para lograr una integración casi completa. En cambio en el Polígono de San Martín y en las demás actuaciones masivas del Instituto de la Vivienda esta integración debe ser, necesariamente, mucho más rápida. 50.000 habitantes en 10 años.

Cabría preguntarse si será posible una conexión completa de una población de tal volumen a la vieja ciudad. Y en el caso de que sea posible, preguntarse si es conveniente que cada vez mayores masas de población deban desplazarse desde mayores distancias para atender a sus necesidades colectivas.

Demostrada esta conveniencia, ¿cuáles son los límites de esta Gran Barcelona?, y en el caso contrario, ¿cómo lograr crear en la periferia nuevos centros con la suficiente capacidad de atracción de población para obtener el asentamiento de importantes establecimientos comerciales y recreativos que permitan el desarrollo normal de las actividades del ciudadano con independencia de la metrópoli congestionada? Por lo pronto, en el caso del Polígono de San Martín no hay posibilidad de elección. Deberá integrarse necesariamente a la ciudad y constituirse en un barrio más de la gran urbe, dado que la disposición con que se han previsto las zonas comerciales y comunitarias dificultará, probablemente, la mínima concentración necesaria para convertir estas zonas en un centro cívico con atracción suficiente para competir con el centro de la ciudad actual.

Vialidad

La trama viaria principal sigue los mismos criterios establecidos por la primera versión del Plan, ya descritos con anterioridad. Criterios claros, lógicos y bien definidos.

La trama secundaria, acusa la voluntad del planificador de acentuar el cambio de unidad urbana, el paso de la manzana Cerdá a la supermanzana compuesta por nueve manzanas en cuatro de 3 x 3. Una idea ya vieja, implícita en el mismo Plan Cerdá, y grafiada en la primera versión del Plan Parcial de la Zona de Levante como límite de la unidad de barrio (3).

Por lo que respecta a las vías interiores de las supermanzanas, parece adivinarse un primer intento de limitar su cometido a ser vías de distribución. No obstante, el resultado es bastante confuso. No hay separación posible entre el tránsito peatonal y la circulación rodada. Se pretende eliminar la circulación de vehículos a alta velocidad mediante la inflexión de la red viaria en determinados puntos, y, por contra, se permiten recorridos en línea recta de más de cuatrocientos metros, en los que son posibles las mismas velocidades que en la trama principal (calle Concilio de Trento). Los edificios que deberían estar más protegidos de los peligros de la circulación rodada, la guardería, la escuela y el instituto, se hallan casi completamente rodeados por calzadas de vehículos. El espacio previsto para aparcamientos es extraordinariamente exiguo en una zona de tan elevada densidad.

En resumen, las posibilidades de organización racional de la circulación dentro de la trama general del Plan Cerdá han sido desaprovechadas en parte, y se ha perdido la oportunidad de convertir este polígono en Plan Piloto que hubiera servido de base para una futura remodelación circulatoria del antiguo ensanche de la ciudad.

Volumetría y espacios exteriores

La idea volumétrica del Plan no aparece demasiado clara. Da la sensación de que el resultado definitivo no es más que la fusión de compromiso de criterios contrapuestos.

El Plan se ha confeccionado agrupando bloques de viviendas con una gran diversidad de alturas y profundidades edificables, colocados siguiendo varios tipos de ordenación: manzana cerrada, manzana semicerrada, bloques en L, bloques en T, bloques en E, bloques en abanico, bloques rectos, bloques quebrados, bloques mixtos, bloques curvos, bloques yuxtapuestos, bloques individuales, torres, bloques con torre, etc.

Las alturas varían entre las 7, 8, 11 y 16 plantas.

Los bloques con frente a la Gran Vía y a la calle del General Prim tienen 25 m. de profundidad edificable. Todos los demás son de doble crujía y 10 m. de profundidad.

No es menor la variedad de criterios en la orientación de los edificios. En la zona sur del Polígono, la orientación de los bloques de viviendas sigue los tradicionales ejes NE-SO y NO-SE de la trama Cerdá; en la zona norte se adoptan los ejes NS, EO y otros varios.

El bloque de 10 metros de profundidad edificable, adoptado para casi todo el Polígono de San Martín, no parece ser el más adecuado para las condiciones climáticas de Barcelona. Aun dejando constancia de la evidente facilidad de distribución que plantea, este tipo constructivo tiene una marcada permeabilidad a los efectos de las variaciones térmicas, particularmente de la radiación solar.

Este hecho, unido a la volubilidad de criterios en lo que a orientación de los bloques se refiere, hace cara y difícil la construcción de viviendas con las necesarias garantías de aislamiento térmico.

Si de las consideraciones constructivas se pasa a las económico-urbanísticas, es evidente que los bloques de 10 m, de profundidad, suponen para una misma superficie edificable, un precio más elevado, una superior ocupación del terreno y una mayor trituración del espacio urbano que la producida por los tipos constructivos de mayor profundidad.

Los espacios exteriores que dejan entre sí los bloques de vivienda han sido destinados a almacenes e instalaciones comerciales, diseminados por todo el Polígono. Otros, los de mayor amplitud, están ocupados por los edificios educacionales, entre los que destaca el grupo escolar por su buena factura y correcta ordenación, el instituto de enseñanza media por su desdichada volumetría y deficiente acabado y el Ambulatorio del Seguro de Enfermedad por su ingenuidad conceptual. Los restantes espacios libres se destinarán a jardines deportivos, infantiles y de reposo.

La coexistencia de la variada gama de tipos constructivos antes mencionada es perfectamente aceptable cuando su disposición relativa obedece a unos criterios racionales de composición y se intenta con ellos definir y concretar el espacio exterior, el espacio urbano que conforma la ciudad. Esta voluntad de dominar el espacio exterior es imprescindible cuando se abandonan los esquemas simples de composición urbana ya experimentados anteriormente y se recurre a formas articuladas en las que se conjugan bloques de distintas características. Es una tarea muy difícil y se requiere un profundo estudio para tratar de convertir los espacios negativos que dejan entre sí los edificios aislados en espacios positivos que amparen y protejan el ambiente en el que se desarrollarán las distintas actividades colectivas del ciudadano. Un estudio que no se limite a la ordenación en planta o en maqueta a vista de pájaro, sino que descienda al nivel del peatón y tenga en cuenta las impresiones ambientales que producen en él los espacios urbanísticos. Este estudio requiere una coordinación perfecta, casi una simultaneidad de ideas y criterios, entre los técnicos llamados a resolver los distintos aspectos del problema: los autores del Plan Parcial, los del proyecto de urbanización, los técnicos en vialidad y circulación y los especialistas en jardinería y paisajismo.

En lo que al Polígono de San Martín se refiere, parece ser que estos estudios no han sido simultáneos, sino que a una idea volumétrica, aceptada tras un largo trámite administrativo pero con un análisis técnico algo superficial, se han sumado los laboriosos y detallados estudios de los demás especialistas, que, a pesar de su valor individual, no logran dar al conjunto la sensación coherente de un espacio urbano bien concebido.

La arquitectura

La crítica arquitectónica detallada estaría aquí fuera de lugar, por lo que, aun dejando constancia de la imposibilidad de independizar totalmente el espacio interior del exterior, este comentario se limitará a considerar la arquitectura en su aspecto de volumen edificado que delimita y define los espacios urbanísticos.

A pesar de que los volúmenes edificables concretados en el Plan Parcial tenían unas determinadas constantes en profundidad y altura que facilitaban, en cierto modo, la

posibilidad de lograr una armonía ambiental del conjunto, son muy pocos los espacios urbanos del polígono de San Martín que alcanzarán esta armonía.

La muy desigual calidad de la arquitectura, la variedad de materiales, colores, texturas y acabados, y la excesiva pequeñez de la unidad asignada a cada arquitecto, son causa de que el conjunto dé una cierta impresión de desorden. Desorden muy difícil de evitar mientras los promotores actúen independientemente, las unidades parcelarias carezcan de límites visuales claros, y los distintos técnicos no se pongan de acuerdo para utilizar lenguajes arquitectónicos complementarios.

Comentario final

Como se deduce de la simple relación de los elementos que lo componen, el Polígono de San Martín constituye un programa urbanístico casi completo. En él se han vertido buena parte de los esfuerzos de la Administración, en los últimos años, para lograr la promoción de nuevas áreas urbanizadas. La tramitación del Polígono desde la primera versión del Plan Parcial hasta su realización definitiva, ha sido laboriosa. El esfuerzo técnico, que puede colegirse del análisis de la mayoría de los proyectos realizados, es evidente. La gestión urbanizadora ha sido acompañada pero eficaz. Y, sin embargo, el Polígono de San Martín, está bastante lejos de poder ser considerado como modélico. Sin tener que recurrir a ejemplos extranjeros, varios de los Polígonos promovidos por el Instituto de la Vivienda en Madrid y otras capitales españolas, lo superan en calidad urbanística con mayor estrechez de medios.

Quizá sea éste el momento de preguntarse por las causas de esta anomalía, de averiguar si la falta de especialización y la provisionalidad de dedicación de los técnicos a las tareas urbanísticas influye en la calidad de los proyectos, si la falta de simultaneidad y coordinación en los distintos estudios influye en la coherencia del conjunto; si el procedimiento de adjudicación de volúmenes construibles a distintos promotores con la consiguiente pérdida del control técnico de calidades influye en el aspecto ambiental de la ordenación. Cuestión de difícil precisión en este comentario, y que con seguridad requeriría un análisis más profundo.

Probablemente este análisis llevaría a una conclusión: la necesidad de que la Comisión de Urbanismo tuviera un equipo técnico completo dedicado íntegramente y exclusivamente a la planificación y que, de organismo técnico-censor, se convirtiera en organismo técnico-planificador que tuviera la posibilidad de mantener el control de calidad en los proyectos y realizaciones, aunque éstos se llevaran a cabo con la colaboración de capitales privados; un organismo a cuyo equipo técnico-planificador le fuera posible actuar con la seguridad que proporciona el cúmulo de experiencias adquiridas en una labor desarrollada con continuidad orgánica. Esta labor ininterrumpida daría un sentido culturalmente constructivo a la actuación de la Comisión y se evitaría el penoso «partir de cero» de los técnicos cada vez que se inicia la gestión de promoción urbanística de una nueva área de la ciudad.

NOTAS

(1) Datos de la Memoria del Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia. Comisión Superior de Ordenación Provincial. Oficina de estudios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 1954.

(2) Datos facilitados por la Comisión de Urbanismo.

(3) Descripción del Plan Cerdá en el artículo «El Proyecto Cerdá para el ensanche y reforma de Barcelona», de D. Vicente Martorell Portas. Gaceta Municipal n.º 31, 31 de julio de 1950.



1 y 2 - Dos ejemplos de la pobre condición de los escasos espacios verdes de la zona.



