

NOTICIAS Y MATERIALES

PLANIFICACION MUNICIPAL Y PRIVADA EN LEON ANTES DE LA PRIMERA LEY DE SUELO

Entre 1944 y 1959 se realizaron en la ciudad de León varios proyectos de urbanización zonal de carácter meramente indicativo cuya iniciativa correspondió, según los casos, al Ayuntamiento o a los propietarios del suelo rural. Su finalidad era la articulación de las innumerables parcelaciones que se estaban aprobando y que, en esta ciudad, constituyen el principal instrumento de producción de suelo urbano.

En los veinte años siguientes a 1920 la población de la ciudad se duplicó, alcanzando en 1940 los 44.755 habitantes. Hasta 1960 siguió creciendo a un ritmo anual del 2,6% para llegar en 1960 a los 72.483. Esta elevada tasa de crecimiento demográfico no pasó desapercibida a las autoridades locales ni a las fuerzas vivas de la ciudad¹.

Desde el punto de vista de la «ordenación» del crecimiento urbano este incremento de la población tiene dos aspectos estrechamente relacionados y de solución, a veces, contradictoria. Por una parte, era preciso proporcionar nuevo suelo urbano donde construir las viviendas que un número creciente de habitantes demandaba y que deberían eliminar el déficit crónico. Pero, por otra, esta operación ofrecía excelentes expectativas de negocio para los propietarios de fundos rurales en las proximidades de la ciudad consolidada y, en una segunda fase, también para los constructores de viviendas.

La preocupación predominante de los poderes públicos en este momento, caracterizado por la inmigración masiva hacia la ciudad, por la insuficiencia de alojamientos para el contingente más numeroso, la clase obrera, y unos bajos niveles de ingresos, estaban encaminados a controlar ambas facetas apoyando la construcción de viviendas y frenando la especulación con el suelo urbano. De ahí que la redacción de planes de diversa amplitud y amparados por sucesivas leyes no se interrumpiese entre 1924 y 1956, fechas de promulgación de las dos leyes que regulan el planeamiento urbano².

A mediados de la década de los cuarenta la ciudad de León contaba con una parte del ensanche

(aprobado en 1904) y un numeroso conjunto de parcelaciones promovidas a partir de 1919. El ensanche suponía una oferta de suelo de calidad que, por su elevado precio, estaba reservado a la burguesía. Las parcelaciones, en cambio, estaban destinadas a la clase obrera y carecían de los equipamientos más elementales³.

En los años anteriores a la redacción de los «planes indicativos» la base de la especulación, que las autoridades intentaban eliminar, no estaba tanto en una oferta restringida de solares como en la nula calidad del suelo urbano que se ponía a la venta. Los propietarios de fundos rurales vendían como urbanos terrenos a los que no habían dotado de ninguna infraestructura y sólo contaban con un elemento institucional, el plano que delimitaba los solares y delimitaba la trama viaria. Como hemos señalado, el Ayuntamiento habría de realizar muchos años después las obras de equipamiento cuando los barrios estaban consolidados y los solares no pertenecían a los promotores de las parcelaciones.

Esta será una de las razones fundamentales para que en el período que va de 1944 a 1959, fechas de redacción del primer «plan parcial» y de aprobación del plan de ordenación urbana respectivamente, el Ayuntamiento y los propietarios traten de articular el crecimiento urbano armonizando el trazado viario con el fin de facilitar la circulación y coordinando a los propietarios para la ejecución de las obras de urbanización.

El éxito de las diferentes propuestas fue muy desigual; algunos proyectos eran innecesariamente ambiciosos, otros se presentaron cuando ya se había entrado en una nueva fase legislativa y otros afectaban a unas propiedades demasiado divididas en el aspecto jurídico y en el espacial. Sólo los proyectos que se referían a una superficie reducida y que fueron presentados por los propietarios de suelo tuvieron un mayor grado de realización.

Por otro lado, estos proyectos, tanto los oficiales como los privados, carecían de una base legal sólida que les diese un carácter ejecutivo. De ahí el

¹ ARROYO QUIÑONES, M.: *Ideas en torno al presente y futuro de la ciudad de León. Conferencia...*, León, 1971, 8 págs. Vid. pág. 1.

² Sobre la política de vivienda en esta época Vid. C.

MOYA: *Los barrios de promoción oficial en Madrid, 1939-1976*. COAM, Madrid, 1983, 257 págs.

³ Sobre el crecimiento de la ciudad de León Vid. T. CORTIZO: *La ciudad de León. Propiedad y producción de suelo*. Oviedo, 1984, 113 págs.

fracaso de algunos y el rechazo de otros por las autoridades superiores. Dos de ellos fueron redactados antes de la promulgación de la Ley de Bases de 1945. Los demás, aún siendo posteriores a esta ley, no pasaron de ser un simple proyecto de alineaciones, a excepción del ensanche de la Chantría y el de la zona NO que fueron rechazados pues era inminente la entrada en vigor de la Ley del Suelo de 1956 que contemplaba las mismas figuras de producción de suelo urbano.

Además, esta forma de planeamiento fragmentada espacialmente y de un pobre contenido planificador, está desconectada de lo que se estaba realizando en otras ciudades del país, para las que se re-

dactaban bien planes de alineación siguiendo el Estado Municipal, o bien los nuevos planes de urbanización en los que se incluía la zonificación⁴.

El Ayuntamiento de León seguía aplicando en la ordenación del crecimiento urbano criterios decimonónicos ligeramente modificados. En vez de redactar un plan de alineación o de urbanización para el conjunto de la periferia del casco urbano, entre 1944 y 1954 fue proponiendo, redactando o aceptando, según los casos, proyectos parciales para las diferentes zonas de la ciudad, delimitados a grandes rasgos por las vías de comunicación o los dos ríos y cuyo límite exterior era en algunos tramos una proyectada ronda, mencionada repetidamente, pero

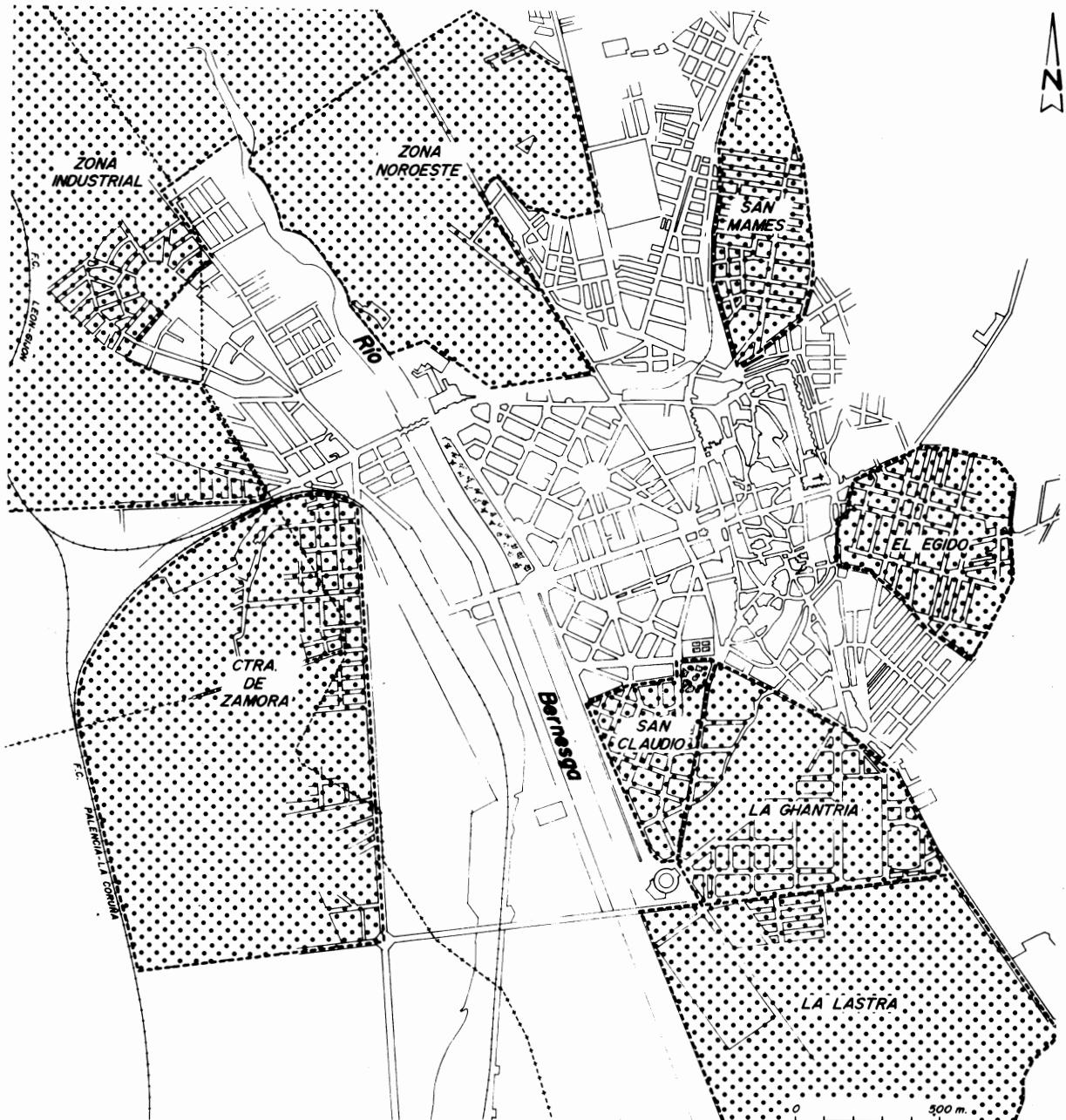


Fig. 1. El conjunto de proyectos rodea la ciudad consolidada.

⁴ Vid. F. DE TERAN: *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*. Madrid, 1982, 631 págs. Cfr. pág. 190 y ss.

de la que sólamente se ha realizado un Km.

El ayuntamiento no logró superar el concepto planificador fragmentado de épocas anteriores que tenía en el ensanche y en las parcelaciones las dos figuras principales. Únicamente lo cambió de escala de manera que varias parcelaciones quedasen englobadas en un sólo proyecto. La iniciativa en la oferta de suelo siguió correspondiendo, al menos en los proyectos que se llevaron a la práctica, a los propietarios de fincas rústicas quienes, a falta de un plano de conjunto al que atenerse, seguían proponiendo parcelaciones que cada «plano parcial» trataba de articular.

En cuanto a la urbanización, la novedad de los planes no reportaba ninguna ventaja. En 1954 había 27 parcelaciones que no tenían aceras, bordillos, calzada, agua o alcantarillado. El costo de ejecución de estas obras iba a recaer sobre los compradores solares, edificados en gran parte, y no sobre los antiguos propietarios que los vendieron como suelo urbano. Tampoco ahora el nuevo suelo se vende urbanizado. Si los nuevos espacios contaron desde el principio con las infraestructuras urbanas era más porque las operaciones de parcelación y construcción eran simultáneas que por la modificación de la situación anterior en la que el ayuntamiento carecía de fuerza legal para controlar el equipamiento del suelo urbano.

Por tanto, el conjunto de planos presentados en estos diez años son una prolongación del pasado y la burguesía urbana fue incapaz de encauzar con un instrumento planificador moderno el extraordinario crecimiento urbano y articular los intereses de los numerosos propietarios fundiarios que ofertaban

LOS PROYECTOS PRESENTADOS Y PARCELACIONES AFECTADAS

SAN CLAUDIO, 1944, Ayuntamiento	
Paz F. Peña	1920
A. Miñambres	1944
A. de Celis	1958
CTRA. DE ZAMORA, 1945, Ayuntamiento	
C. Rodríguez	1943
J. Eguíagaray	1935
Srs. Vallés y Ledo	1945
SAN MAMES, 1945, Propietarios	
J. López Robles	1943
Srs. Suárez, Fierro y González	1945
A. Fdz. de Celis	1959
Coop. San Rafael	1959
EGIDO NORTE, 1954, Propietarios	
Coop. San Mauricio	1953
V. de la Fuente	1958
Srs. Llanos y Glez.	1959
A. Carbajo	1961
CHANTRIA NORTE, 1952, Ayuntamiento	
F. del Río	1952
CHANTRIA SUR, 1954, Ayuntamiento	
S. Baños	1954
ZONA NE, 1951, Ayuntamiento	
ZONA NO, 1954, Ayuntamiento	
EGIDO SUR, 1958, Ayuntamiento	
M. Santos	1958
F. Fdz. de Celis	1958
Coop. J. D. Obrero	1958
LA SOLANA, 1946, Propietarios	
ZONA INDUSTRIAL, 1959, Particulares	

solares. Sólo a partir de 1959 cuando se aprueba el Plan de Ordenación y los planes parciales se someten a la aprobación superior, se interrumpe esta planificación fragmentada. Pero el Plan es una legalización de la situación anterior y no aportará nuevo suelo urbano. Hasta el decenio de los ochenta la ciudad no salió del área delimitada por las parcelaciones y el plan. A pesar de que la ciudad alcanzó los 130.000 habitantes, duplicando la cifra de 1950. La ocupación de las parcelaciones y la remodelación de los espacios consolidados fueron la base para construir 24.000 viviendas entre 1960 y 1980.

Después de la aprobación del Plan en 1959 se produjo una transformación radical en la estrategia de la burguesía fundiaria y de la política municipal. De la proliferación de parcelaciones y de la permisividad de la corporación municipal ante ellas, aportando incluso proyectos parciales, se pasó a la paralización absoluta de la producción de suelo urbano. No más suelo, es la consigna no escrita. Los primeros planes parciales fueron boicoteados y paralizados (Eras de Renueva, 1961) o rechazados (La Lastra, 1977) y sólo veinticinco años después (de intensa remodelación del casco consolidado) se realizaron las primeras construcciones en suelo de nueva urbanización respecto a 1959.

Los once proyectos presentados forman un conjunto heterogéneo en lo que respecta a la iniciativa y al grado de adaptación a los intereses de los

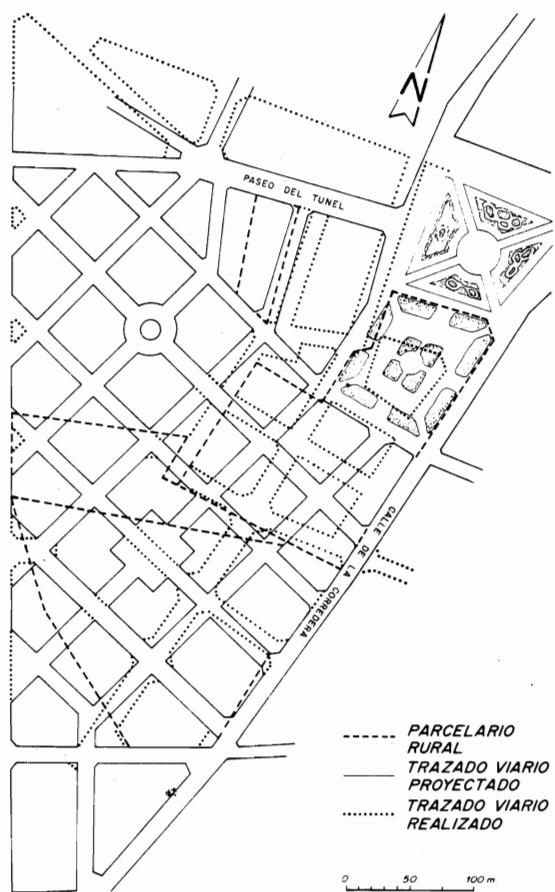


Fig. 2. En S. Claudio el trazado rural se impuso al proyecto.

propietarios y, por tanto, también por su grado de ejecución y los presupuestos urbanísticos que subyacen en su redacción. Por ello no podemos presentar una clasificación simple de los mismos y hemos de seguir el orden cronológico como único criterio clasificador.

En 1944 y 1945, antes de la promulgación de la Ley de Bases de 1945, fueron redactados los proyectos del barrio de S. Claudio (1944) y de la Carretera de Zamora (1945) por iniciativa municipal, y el del barrio de S. Mamés (1945) por los promotores de una parcelación en la zona.

El proyecto de S. Claudio, para unas 15 Has., fue redactado por el arquitecto municipal con ocasión de la tramitación de la parcelación de A. Miñambres para una estrecha finca, situada entre la de P. Peña (1923) y la de A. de Celis (1956). El proyecto consistía en la prolongación del trazado de calles de la parcelación de P. Peña que eran de 12 m. de ancho y delimitaban manzanas de 50 m. de lado. Incluía una plaza en la finca de A. de Celis y un jardín adyacente al de S. Francisco, sobre terrenos de propiedad municipal⁵.

El trazado fue respetado en el espacio ya consolidado, al menos jurídicamente, pues hasta 1944 sólo se habían vendido 44 solares con una superficie de 8.877 m², y en la finca de A. Miñambres de reducida extensión. Aquí está la novedad y la utilidad del proyecto. Pues, de no existir éste, el trazado viario habría quedado interrumpido en la linde de las dos fincas por una calle a la que darían fachada los solares. Y la huella rural sólo se conserva en el parcelario.

En cambio, en la finca de A. de Celis, situada más al sur, y en las parcelas de propiedad municipal del ángulo NE desapareció la regularidad del trazado. En la primera no se respetó la plaza y se modificó el callejero y, con ello, la superficie y forma de las manzanas. En la segunda se modificó la orientación de las calles con el fin de adaptarlas al límite de las fincas. Tampoco se respetó la zona verde construyendo en su lugar varios edificios públicos relacionados con la enseñanza. Por contra, en la confluencia de las fincas de P. Peña, del Ayuntamiento y de otros dos pequeños propietarios se realizó una pequeña plazoleta, de más valor especulativo, por permitir construir en altura, que urbanístico.

El proyecto de S. Mamés - Nocedo fue presentado por los propietarios R. Suárez Fierro y C. González, promotores de la parcelación que sería el punto de arranque del barrio. El plan abarca unas 14 Has. situadas entre la calleja de S. Mamés y la de la Palomera (actual S. J. de Sahagún) y su confluencia por el norte.

La ordenación de la zona se basaba en una calle, la Avda. de Nocedo, que sería el eje del barrio, con otras tres paralelas y todas estaban cortadas perpendicularmente por una decena de calles. El conjunto de fincas quedaba ordenado por una malla de manzanas cuadradas de unos 50 m. de lado. Este viario daba lugar a una superficie de vía pública excesiva y fue sustituido por otro en el que las manza-

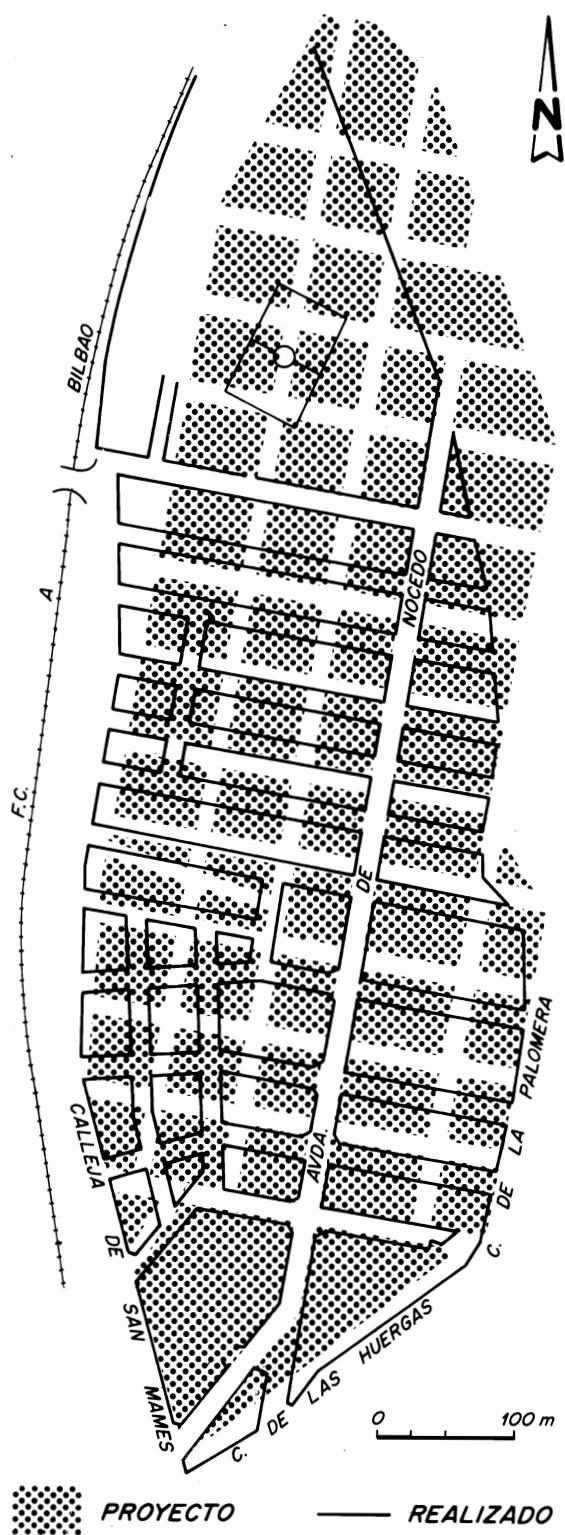


Fig. 3. El proyecto de S. Mamés-Nocedo no se adaptaba a la baja densidad de ocupación.

vedad de este texto no incluimos la referencia concreta de cada dato.

⁵ La información necesaria para redactar estas notas la hemos obtenido de los expedientes de parcelaciones de la Sección de Arquitectura del Ayuntamiento. Dada la bre-

nas eran alargadas, mejor adaptadas al tipo de construcción de dos plantas y poco fondo. Se eliminaron las calles paralelas al eje principal, excepto allí donde coincidían con el límite entre dos fincas que también fueron parceladas en estas fechas. Tampoco se realizó una plaza en el centro del barrio que fue sugerida por el arquitecto municipal, ni la ocupación alcanzó toda la superficie «proyectada» pues quedó interrumpida en la calle P. Risco, a la altura del paso elevado sobre el FF. CC de Matallana. En definitiva, el proyecto se realizó en tanto no colisionase con los intereses privados y fue modificado cuando no se adaptaba a ellos o a la tipología de edificación.

En lo que respecta a la urbanización, el proyecto carecía de valor ejecutivo pues los promotores de las diferentes parcelaciones tuvieron que ponerse de acuerdo entre sí para «otorgarse premiso» para realizar las acometidas de alcantarillado y agua corriente sin que el Ayuntamiento pase de tener un papel fiscalizador de la realización de las obras.

No corrió la misma suerte el proyecto encargado por la Comisión de Obras al arquitecto municipal cuando en 1945 los Srs. Vallés y Ledo solicitaron parcelar una finca en el comienzo de la Carretera de Zamora.

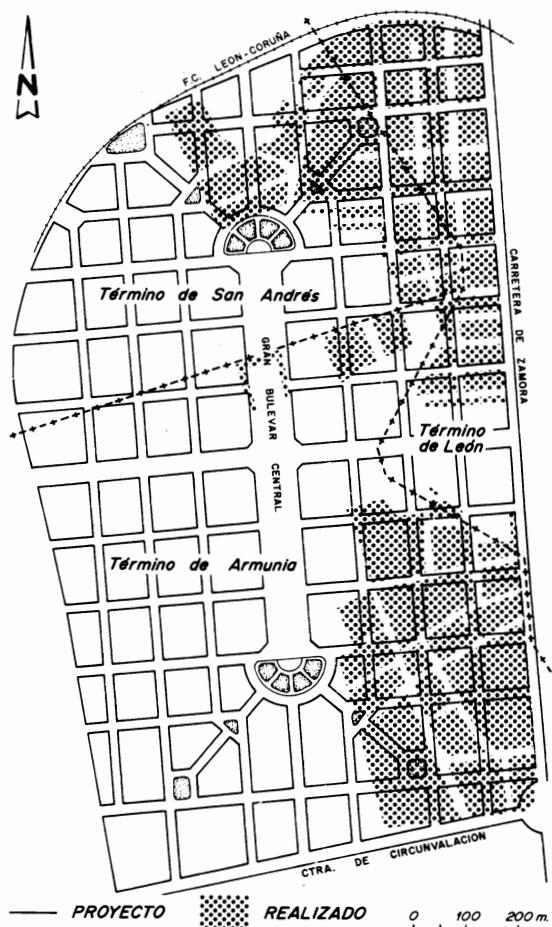


Fig. 4. El proyecto de la Ctra. de Zamora era muy ambicioso: afectaba a tres municipios y a una superficie excesiva.

Ante las expectativas generadas por el «incremento de la construcción en la margen derecha de la carretera de Zamora... y reinando una verdadera anarquía en el emplazamiento de los edificios por no existir al presente un plan...» el arquitecto redactó «un ligero estudio de anteproyecto» para unas 145 Has. situadas entre la citada carretera al E., la vía del Ferrocarril del Norte al N. y al O. y la carretera de circunvalación (en proyecto) por el S.

El anteproyecto consistía en un sistema de calles en damero de 15 y 20 m. de ancho que delimitaba manzanas ligeramente rectangulares de unos 12.000 m². La base del trazado era un amplio bulevar, paralelo a la carretera de Zamora, de 90 m. de ancho y 800 de longitud y estaba coronado por sendas plazas semicirculares.

Era un proyecto inviable por su tamaño pues albergaría unos 70.000 habitantes (25.000 más de los que tenía la ciudad en aquel momento); por su localización marginal, pues estaba al otro lado de la zona ferroviaria e industrial; y porque la mayor parte del mismo estaba enclavada en el vecino ayuntamiento de Armuña, que todavía no se había anexionado al de León. El proyecto se adaptaba más a un urbanismo de baja densidad y medios de transporte individual que a un módulo de ocupación de 500 habitantes por Ha.

Por tanto no es extraño que sólo se realizase en la parte que afectaba a la parcelación de los Srs. Vallés - Ledo cuya solicitud había motivado su redacción, mientras que las de C. Rodríguez (1933) y J. Eguiagray (1935) conservaron su trazado original, aún en la parte no ocupada. En el resto de la margen de la carretera de Zamora se localizaron algunas industrias y viviendas al margen del proyecto aquí analizado pues nunca pasó de ser un apunte.

En 1952 y 1954 se redactaron cuatro nuevos proyectos que iban a completar el abanico de direcciones del crecimiento urbano. Los anteriores afectaban a dos áreas limitadas en la proximidad de la ciudad (los proyectos de S. Claudio al S. del Ensanche y el de S. Mamés al N. del Casco Antiguo) y a la zona de extrarradio, al otro lado de la Ctra. de Zamora. Ahora se trata de ordenar grandes superficies al norte, oeste y sur de la ciudad.

Por otro lado, coinciden en estas fechas los cuatro tipos de proyecto que se utilizaron en la ciudad: aquellos promovidos por los propietarios o el ayuntamiento para articular las parcelaciones cada vez más numerosas (Egido Norte) las planimetrias expansionistas que carecían de base real (La Lastra), el ensanche decimonónico que también incluye regulación de alturas (La Chantría) y un «plan parcial» antes de la ley de Suelo (Zona NO o Eras de Renuera).

El proyecto de La Lastra fue redactado por el arquitecto municipal por encargo de la Comisión Permanente que debía pronunciarse sobre la solicitud de parcelación de Santiago Baños. Abarcaba una superficie de 110 Has. y albergaría, en consecuencia, unos 55.000 habitantes, a razón de 500 por Ha. Estaba localizada entre la carretera de circunvalación (actual Fernández Ladreda), la carretera de Madrid y los ríos Torío y Bernesga hasta su confluencia. Por indicación de la Comisión, la ordenación de la zona debería ser una prolongación, en cuanto a trazado y normas, del «ensanche» que

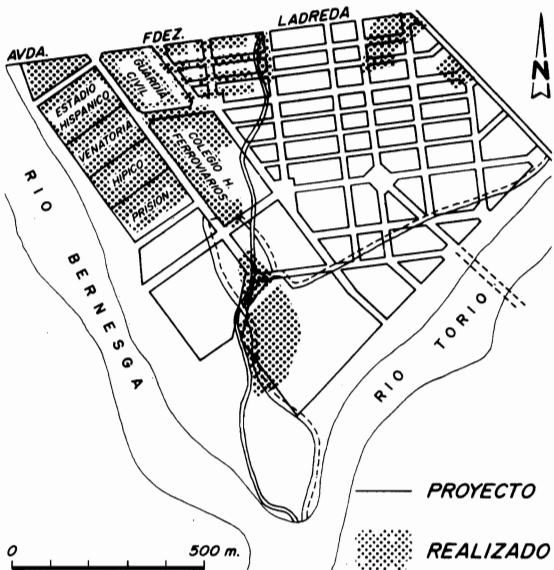


Fig. 5. Un proyecto netamente proletario para la Lastra.

estaba en estudio para la vecina zona de La Chantría».

El arquitecto redactó dos proyectos, uno siguiendo estas indicaciones y otro que las modificaba. Ya que la organización del primero daba lugar a calles demasiado anchas y manzanas muy grandes «para la edificación presumible en una zona situada al exterior de la carretera de circunvalación que marca el límite del posible casco urbano». Por ello el arquitecto propuso que se aprobase un trazado alternativo formado por calles de 16 m. y manzanas alargadas de 50 m. de ancho que podía ser «más fácilmente adaptado a las características económicas de la construcción en el extrarradio». No es delimitada una zona verde pero sí se reservaba una amplia zona en la confluencia de los ríos para una depuradora y una estación de tratamiento de basuras.

Como había ocurrido con el proyecto de la carretera de Zamora, sólo fue ocupada la parte correspondiente a la pequeña parcelación de S. Baños y en los planes de ordenación posteriores el área está dividida en varios polígonos que todavía hoy están completamente vacíos.

El proyecto del Egido Norte fue redactado a propuesta de los interesados «ante la necesidad y conveniencia del mismo a fin de poder realizar la parcelación de terrenos en Cantarranas para la construcción de una barriada de viviendas protegidas de forma que la red viaria de esta parcelación resulte conjugada con la ordenación de calles principales del polígono»⁶.

La base del trazado eran dos calles paralelas de 15 m. de ancho y orientadas de este a oeste, las actuales José M^a Fernández y General Moscardó, y otras dos normales a ellas, Batalla de Clavijo y S. Juan. Entre ellas se abrirían otras secundarias de 12 m. de ancho. Para su trazado se tenía en cuenta «las construcciones actuales y las calles particulares de

la zona que tienen aprobación oficial; con ello... se permite abordar la apertura de las vías proyectadas en las más adecuadas condiciones económicas».

De nuevo nos encontramos ante una propuesta en la que los propietarios llevan la iniciativa y en el que se imponen sus intereses aún a costa de no poder «dar el carácter de unidad» al polígono, como reconoce el arquitecto redactor del proyecto.

En consecuencia, el grado de realización ha sido alto. Tanto desde el punto de vista de la trama viaria como del de la urbanización. En su mayor parte, la solicitud de parcelación y de licencia de construcción fue simultánea y realizada por cooperativas que construyeron viviendas de dos plantas, por tanto con una densidad de ocupación muy baja. Sólo en su extremo SO fueron abiertas dos nuevas calles para facilitar este tipo de construcción. En cambio, la calle General Moscardó todavía hoy no está enlazada con Caño Badillo y el acceso al Casco Antiguo debe realizarse a través de la calle Daoiz y Velarde.

A finales de 1952 el ayuntamiento de la ciudad aprobó provisionalmente el proyecto de ensanche de La Chantría y acordó exponerlo al público para recoger las reclamaciones que presentasen los afectados.

A diferencia de los demás, este es un proyecto que cuenta con una extensa memoria en la que se describe el callejero, se enumeran y localizan los servicios públicos, se regulan las alturas de los edificios y se hace una evaluación del coste de las expropiaciones de todo el polígono o de las calles sólamente. Al igual que se había operado en los ensanches desde hacia casi un siglo. Incluso se le denomina con este término.

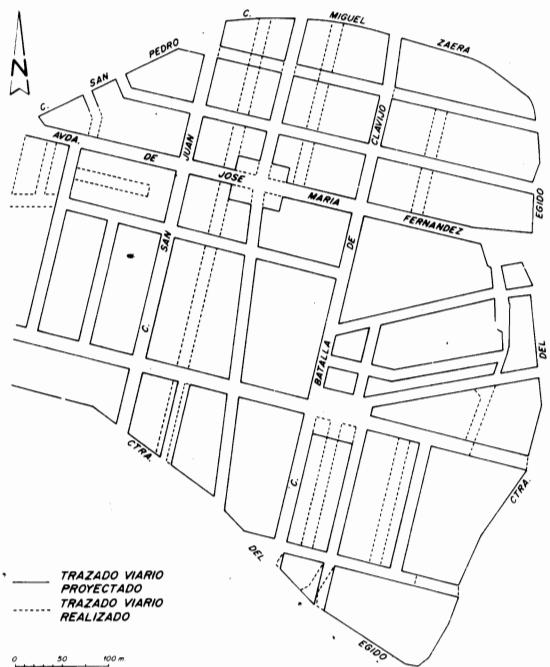


Fig. 6. Un proyecto bien adaptado a los intereses privados en el Egido Norte.

tiende sobre unas 30 Has. y estaría habitado por unos 15.000 habs.

⁶ El polígono está delimitado por las calles S. Pedro, Miguel Zahera, Caño Badillo y Camino del Egido y se ex-

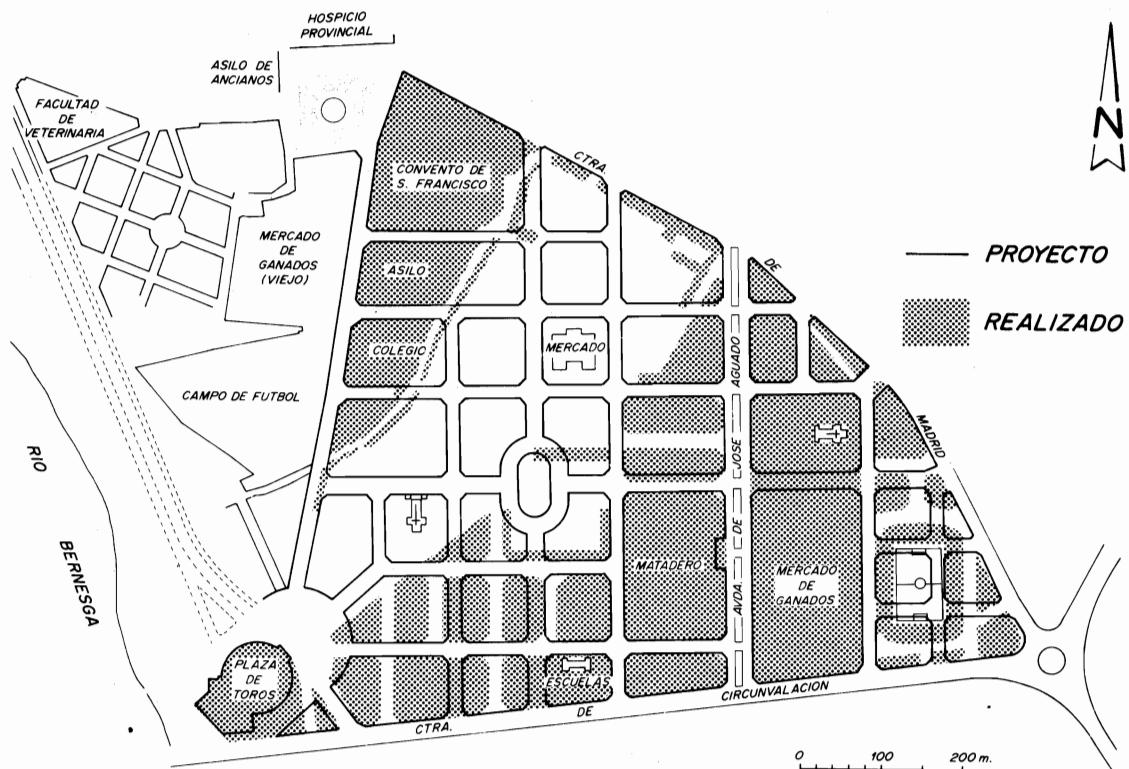


Fig. 7. Para la Chantría se propuso un proyecto con los rasgos de los antiguos ensanches.

La zona afectada está comprendida entre la calle de la Corredora, la carretera de Madrid y la de Circunvalación y no estaba enteramente vacía. El ayuntamiento había comprado unos ocho años antes una finca de 9,3 Has. en la que ya había construido un matadero y proyectaba levantar un mercado de ganados. Para dar acceso a estos servicios municipales abrió la calle de J. Aguado de 30 m. de ancho. La propuesta debía respetar lo ya construido y no dividir el gran solar destinado al mercado.

El proyecto se basaba en una retícula de calles, apoyada en la avenida ya abierta y urbanizada, que delimitaban manzanas cuadradas de 80 m. de lado o ligeramente rectangulares de 100 por 120 m. Las calles principales tenían 20 m. de ancho y 15 m. las secundarias. Igualmente se proyectaban dos plazas: una en el centro geométrico, por ampliación de los chaflanes donde se cortaban las dos calles principales, y otra frente a la plaza de toros de 60 m. de radio.

El barrio contaría con un mercado de abastos, alojado en una manzana completa, dos iglesias pero un sólo grupo escolar. La mención de este equipamiento hace que este proyecto sea una continuación de los ensanches decimonómicos en cuya convocatoria se señalaban los servicios públicos con que debían contar. Otro elemento del mismo tipo, y que contrasta con la corriente de la época, es la regulación de la altura de los edificios en relación con la anchura de las calles. No podían pasar de 4 plantas y bajo (17 m. de altura) en las calles de 15 m.; de 5

(20 m.) y de 7 plantas (26,4 m.) en las calles de 20 y 30 m. de ancho respectivamente.

El arquitecto municipal estudió también el monto del coste total de la expropiación de todos los terrenos (6.741.149 ptas.). De utilizar este procedimiento, el ayuntamiento vendería los solares urbanizados, imponiendo a los compradores dos condiciones: no podían vender antes de construir y debían edificar en los dos años siguientes a la fecha de compra del solar. El otro sistema consistía en expropiar solamente la superficie ocupada por las calles (4.442.579) y fue el recomendado por el arquitecto debido a su menor costo y a que contaría con menor oposición de los propietarios.

El proyecto fue bien recibido por la corporación que lo elevó a instancias superiores para su aprobación, siendo este el primer caso en que procedía de este modo. Pero a finales de 1953 recibió contestación de la Comisión Central de Sanidad que recomendaba diferir la aprobación del proyecto hasta tanto no se presentase el Plan General de Ordenación de la ciudad. No obstante, la Comisión Permanente acordó realizar las gestiones pertinentes para que el proyecto parcial fuese aprobado ya que la redacción del Plan General de Urbanización exigía varios años de trabajo⁷.

La necesidad de redactar un plan general era evidente no sólo por la presión de los propietarios de fincas que solicitaban parcelaciones en las diferentes zonas de la ciudad sino también porque aho-

⁷ Pese a ello, su ejecución se limitó a la avenida de José Aguado, a las dos grandes manzanas destinadas a Mata-

dero y Mercado en el límite de las fincas de los Hrs. de A. de Celis, M. Reverte, J. D. Robles y F. del Río.

ra los organismos superiores no aprobaban los proyectos redactados por el ayuntamiento. Así, en febrero de 1954 la Comisión de Obras pedía que se encargase la confección del plan general. Pero hasta 1957 no comenzaron los trabajos y fue aprobado el 12 de noviembre de 1959. Para esta fecha, las parcelaciones autorizadas por el ayuntamiento iban a ser suficientes para albergar el crecimiento de la ciudad en los próximos veinte años.

La negativa del poder central al plan de ensan-

che de La Chantría no fue obstáculo para que el ayuntamiento enviase en 1954 un nuevo proyecto de ordenación parcial para el sector NO de la ciudad. Con una superficie de 84 Has., estaba comprendido entre el río Bernesga, la calle de Suero de Quiñones (límite norte del ensanche aprobado en 1904), el barrio de S. Esteban y la Ctra. de Asturias y la proyectada carretera de circunvalación.

Este era uno de los tres grandes sectores, si se excluye el más modesto de La Chantría con sus

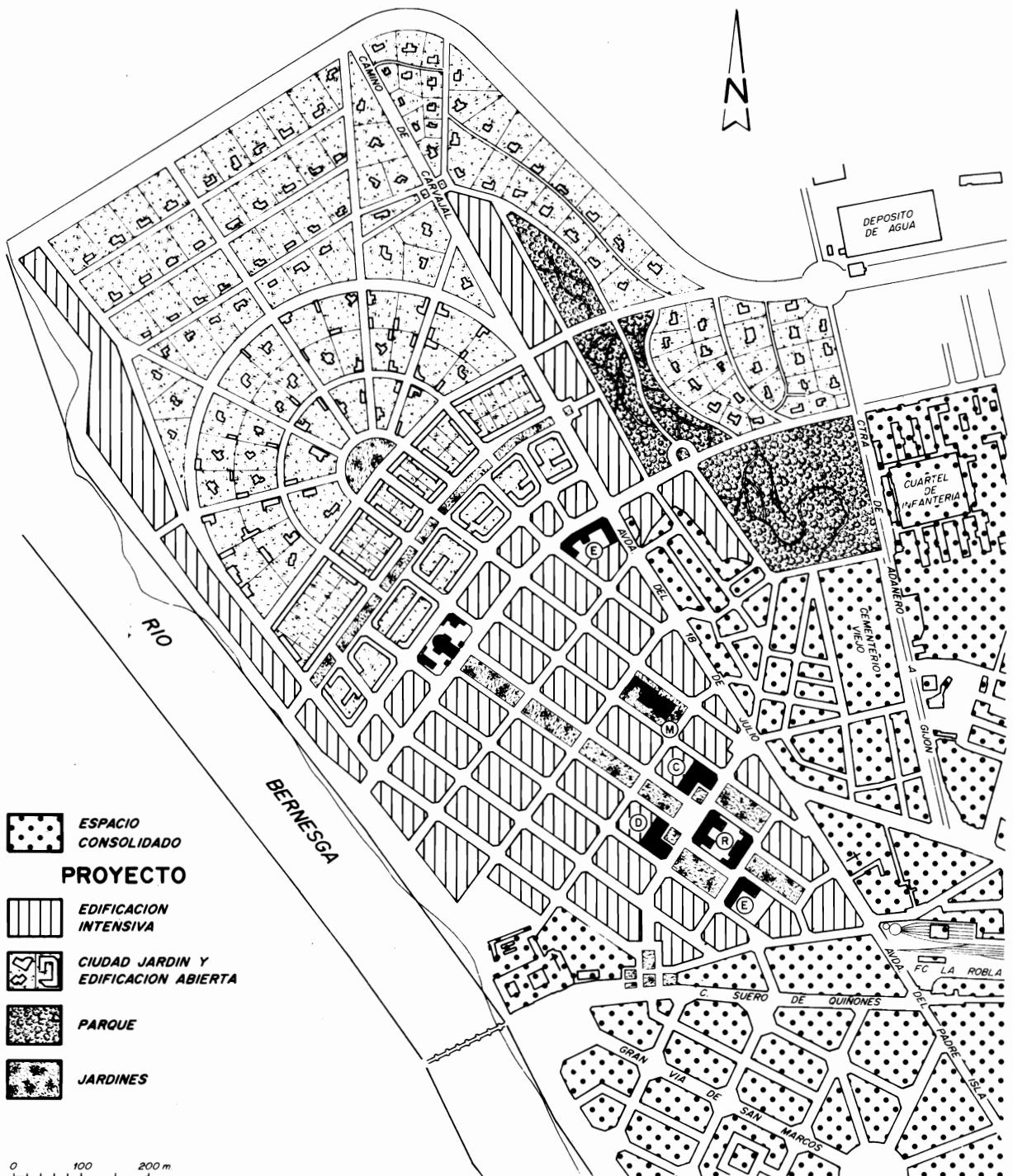


Fig. 8. El proyecto de la Zona NO constituía una novedad en el planeamiento de la ciudad.

46,6 Has., que el ayuntamiento tenía intención de ordenar a comienzos de la década de los cincuenta⁸. Efectivamente, el ayuntamiento pretendía «extender el ensanche de la ciudad a toda la zona situada en la margen izquierda del río Bernesga y comprendida entre la carretera de circunvalación (en proyecto) y el casco de la población y ensanche oficialmente aprobado».

En este proyecto se introdujo por primera vez el concepto de zonificación y una trama viaria funcionalista. Estos dos elementos le diferencian de los demás proyectos redactados en la ciudad y le emparentan con los planes parciales que se estaban redactando en el momento para un elevado número de ciudades españolas. En él se proponían tres zonas que se definen por la intesidad en la edificación.

La más próxima al ensanche y de mayor superficie, unas 25 Has., estaría ocupada por edificación cerrada; en una banda de transición, de unas 9 Has., la edificación estaría constituida por bloques separados por zonas verdes en la parte lindante con la anterior y, al otro lado de la calle, las manzanas estarían ocupadas por viviendas unifamiliares adosadas con amplio jardín en los espacios libres interiores; finalmente, en la parte más alejada del casco urbano, tanto en la parte llana de la terraza baja como en los pronunciados taludes que la enlazan con la alta, estaría destinada a ciudad jardín donde cada casa con su área ajardinada ocuparía una gran parcela lindante con la vía pública por sus cuatro lados.

La trama viaria de la zona estaría articulada por un bulevar central de 50 m. de ancho y de dirección norte - sur y una calle de 34 m. normal a la anterior que haría de bisagra entre la ciudad jardín y la zona de construcción intensiva. Las calles secundarias de 14 m. de ancho delimitarían manzanas rectangulares de 100 por 50 m. En la disposición de las calles hay una yuxtaposición del plano en cuadrícula adoptado para el área de mayor densidad edificatoria y el plano radioconcentrico en la zona de ciudad jardín. La razón no es sólo dar variedad formal y funcional al plano. El trazado viario del extremo noroeste tiene que adaptarse necesariamente a una topografía de pendientes muy acusadas.

El polígono contaría con un conjunto de edificios públicos. Las escuelas y el teatro estaban situados en el extremo SE y localizados en torno a un edificio «representativo». Además, el mercado y la iglesia ocuparían sendas manzanas y un segundo grupo escolar parte de otra. Finalmente, un parque de unas 7 Has. estaría situado en la zona de mayor pendiente, hasta un 20%, y de menor valor por estar próxima al barrio obrero de S. Esteban.

El proyecto fue denegado por la Subsecretaría del Ministerio de la Gobernación después de recibir los informes de la Comisión Central de Sanidad y de la dirección General de Arquitectura. Las razones alegadas se refieren al trazado viario (ancho de las calles, falta de jerarquía), al entronque deficiente con las calles ya abiertas y a la falta de articulación de la barriada con el resto de la ciudad lo cual entorpece la circulación. Además, recuerdan que «el

ayuntamiento de León, una vez más, envía un proyecto de urbanización de importancia, sin tener estudiado y aprobado el Plan General de Ordenación de la ciudad». No obstante, lo devuelven para que el ayuntamiento tenga presentes las objeciones señaladas y recomiendan que se estudie y apruebe el Plan General. Con esto el proyecto quedó paralizado. Pero en 1961 el Ministerio de la Vivienda promovió en el mismo lugar un polígono de urbanización, el de las Eras de Renueva, adaptado a la nueva normativa emanada de la Ley del Suelo de 1956.

Por su parte el Ayuntamiento sólo inició las gestiones para la redacción del Plan General una vez que fue aprobada Ley del suelo. A partir de 1954 dejó de proponer planes «parciales» pero renunció en 1957 a suspender las licencias de parcelación, y obra nueva, mientras se confeccionaba el plan. La presión de los propietarios de suelo era tal que en 1958 y 1959 todavía se dió licencia a seis parcelaciones. La aprobación del Plan General en el otoño de 1959 supuso el abandono de estos dos mecanismos de producción de suelo estrechamente imbricados: las parcelaciones de iniciativa privada y los «planes parciales» promovidos por los propietarios o por el Ayuntamiento para articular las iniciativas individuales o para sustituirlas según los casos, si bien en el caso de León predominó lo primero.

Finalmente, para completar estas operaciones, producción de suelo urbano no podía faltar el suelo industrial. Esta propuesta correspondió a la iniciativa privada agrupada en torno a la Cámara de Comercio e Industria de León. El área de la futura zona industrial se localizaba en torno al río Bernesga, entre el nuevo trazado de la vía del FF.CC. al Oeste, el Crucero de S. Marcos por el Sur, la carretera de Carbajal al Oeste y por el Norte podría extenderse hasta el término de Lorenzana a 7 Km. de la ciudad.

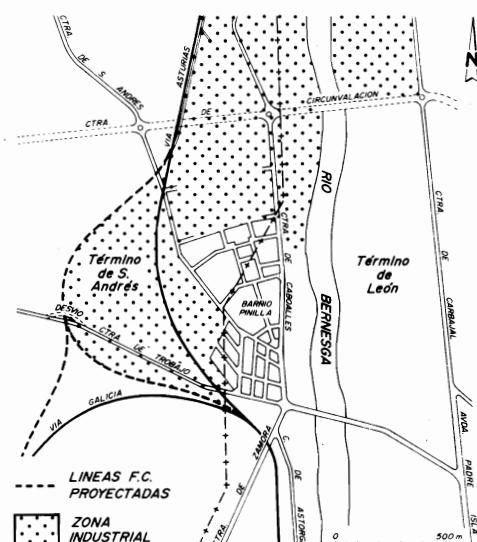


Fig. 9. Un proyecto de área industrial.

León a Collanzo y la de Santander de 84 Has. Estos proyectos no debieron pasar de la fase de estudio.

⁸ Los otros dos eran el polígono comprendido entre la Ctra. de Santander y la de Madrid, de 102 Has. en el que estaba incluido el del Egido, y el situado entre la Ctra. de

Se eligió esta zona porque en 1959 se había modificado el trazado ferroviario. El enlace de las líneas de León, Asturias y Galicia se efectuaba anteriormente en las proximidades de la estación. Las obras realizadas desplazaban este entronque hacia Trobajo del Camino y con ello quedaba un tramo de vía abandonado que sería convertido en el eje de la zona industrial. La infraestructura viaria quedaría completada con las carreteras de Caboalles, Astorga, Carballo de la Legua y la proyectada de circunvalación. La elección se justificaba también porque en la zona ya había 43 establecimientos industriales.

El suelo sería adquirido con fondos de los Montepíos y de las Mutualidades Laborales y se pondría a disposición de las futuras empresas a precios «correctos». Una oficina permanente, integrada por hombres «amantes del progreso» de la ciudad o, en su defecto, por «personas elegidas entre los diferentes ramos de la industria y del comercio leonés» sería la encargada de fomentar y gestionar la instalación de empresas nacionales y extranjeras en la nueva zona industrial.

A juicio de los promotores, la articulación de

esta zona industrial con el resto de la ciudad no planteaba problemas. Enclavada en su mayor parte en el municipio de San Andrés del Rabanedo, estaba contigua a las viviendas protegidas que había construido el Hogar Nacional - Sindicalista y se habían aprobado otros 400. Esta proximidad supondría «un acoplamiento o unión de industrias y hogares, que discurriría a lo largo de la zona». Por otro lado, la localización del área industrial no alteraba los proyectos de urbanización de la ciudad que estaban a punto de ser aprobados. De hecho, el Plan General de 1959 califica esta zona de industrial. Con ello, una vez más coincide la iniciativa privada y la normativa municipal, aunque en este caso una y otra no tengan relación causal.

En resumen, los intentos de regular el crecimiento de la ciudad de León en una fase de notorio incremento demográfico dieron lugar a que el Ayuntamiento y los propietarios de suelo rural redactasen una serie de proyectos de urbanización con el fin de armonizar el trazado viario de las múltiples parcelaciones y, en menor grado, realizar los equipamientos colectivos. — TOMAS CORTIZO ALVAREZ.

DIALOGAR CON EL PAISAJE. EN TORNO A UN LIBRO DE NICOLAS ORTEGA*

Escribe Gombrich que la idea del «Todo armónico» le surgió espontáneamente al contemplar la composición trabada y unitaria de la *Madonna della Sedia*, de Rafael, como un trasfondo cultural que impregnase nuestra percepción del mundo: «casi todo lo que decimos o tratamos de decir sobre estos misterios viene expresado en un vocabulario que deriva de la estética clásica y arrastra todas las implicaciones metafísicas del pensamiento griego».

Las ideas de unidad, de integración orgánica recorren entero el camino de nuestra cultura. Decisivas raíces del Todo son señaladas por Gombrich en la *Poética* de Aristóteles: «estando sus partes tan conectadas que, si alguna de ellas fuera trasladada o retirada, el Todo quedaría destruido o modificado». Incluso, conteniendo la noción de escala: «no sólo deben estar las partes dispuestas en cierto orden, sino ser asimismo de cierto tamaño». Para ser percibido, el orden requiere una cierta escala humana de análisis, si no median instrumentos de aproximación o de alejamiento que permitan trasladar la idea de «unidad orgánica» a distintas dimensiones, encajadas unas en otras, vecinas y relacionadas.

No es posible sustraerse al trasfondo del Todo, donde la forma traduce la esencia y la forma total responde a un equilibrio de relaciones en el que las partes constitutivas definen ese Todo que las estructura. Su vigencia es larga e intensa en el arte, en la ciencia y, explícitamente, en la Geografía. De manera especial en Humboldt, en Ritter y en el núcleo de la misma noción geográfica de paisaje, incluso en sus más modernos modos de entendimiento. En relación con ello, también ha habitado entre los

geógrafos la conciencia de que el sentimiento de la armonía de la naturaleza era ya el presentimiento de su estructura.

Pero, en principio, conviene insistir en una referencia más amplia. El ejemplo de la psicología de la Gestalt puede servir, como otros, para caracterizar ese marco; al referirse a ella escribe H. Carpenter: «Una estructura supone la existencia de unas partes, pero implica además otras cosas: un orden en que los elementos se integran, y en el que adquieren su papel, una unidad que abarca a las partes, y un conjunto de propiedades estructurales que no son resultado de la mera suma de las de sus partes».

No es, así, extraño leer en Kircher, en 1665, que el mundo natural es heterogéneo, que el Geocosmos «gusta de la variedad de las cosas», para razonar que «si el mundo siempre produjese lo mismo no podría tener partes y todo, ni sus partes podrían dirigirse a la unión del todo, ya que este acuerdo se basa precisamente en la variedad de las cosas y en los admirables consensos y disensos de las leyes naturales... así todas las cosas se aúnan por medio de los vínculos de separación y amistad y la totalidad hace lo mismo con cada una de sus partes, en perfecta unión y absolutísima armonía de consonancias y disonancias». Buscar las conexiones, la unidad y la armonía en esta variedad, en la diferenciación de objetos, formas y fuerzas, dió origen a la Geografía moderna, en el paso del siglo XVIII al XIX. De ello nació luego un concepto largamente utilizado, el de «paisaje» geográfico, formalización espacial del sistema en que se organizan aquellos

* ORTEGA CANTERO, Nicolás: *Geografía y Cultura*, Alianza Editorial, Madrid, 1987, 123 pp.