

RESUMEN CRITICO DE LAS PONENCIAS DESARROLLADAS EN LAS JORNADAS URBANISTICAS DE BARCELONA

Por J. PAZ MAROTO

Ingeniero de Caminos.

La primera fué la presentada sobre el "Plan General de Ordenación de la Provincia", por el Arquitecto Sr. Baldrich.

El trabajo, editado por el Ministerio de la Vivienda, da a conocer la interesante labor realizada por una Comisión de Arquitectos, Ingenieros de Caminos, Ingenieros Industriales, Geógrafos y Letrados, con la colaboración como Arquitecto especialista del señor Bidagor, sobre los estudios y redacción del Plan provincial.

Este Plan provincial trata de corregir las consecuencias del desequilibrio económico social existente entre las regiones españolas, y que se traduce en una corriente desbordante migratoria cada vez mayor.

Los factores concurrentes en Barcelona y su provincia, con sus instalaciones importantes textiles y su gran base agrícola, minera, comercial y turística, actividad esta última que cada vez se desarrolla más por razón de su emplazamiento en el litoral mediterráneo y su proximidad a la frontera pirenaica, acentúa los problemas que la moderna civilización plantea como consecuencia de la gestión urbana, del desarrollo industrial y de la evolución de los transportes.

El hecho de que Barcelona represente el 57,3 por 100 de la población total de la provincia, unido al desarrollo de ciudades superiores a 100 000 habitantes, representa un desequilibrio evidente.

El Plan provincial señala nuevas directrices al futuro urbanístico de la provincia, tratando de recuperar el equilibrio, definiendo las zonas más convenientes para el desarrollo industrial y humano y tratando de hacer llegar a todas las poblaciones y comarcas los beneficios de una eficaz actuación urbanística, permitiendo, con un conocimiento aproximado del futuro, que la Urbanización marche por delante, y tratando de que los aglomerados urbanos no sean fruto de la improvisación, sino resultado del planeamiento, para lo cual han querido proceder a una programación inteligente de la preparación de áreas para la industria y para la vivienda.

Una perfecta y documentadísima descripción de la geografía física, con la situación y áreas del territorio provincial; la orografía y comarcas, avalada por unas interesantes fotografías, algunas poco conocidas. Unas descripciones geológicas en unión de los mapas pluviométricos y zonas forestales. Un estudio bastante extenso sobre las cuencas hidrográficas y régimen fluvial.

Los estudios sobre demografía y población, con crecimientos demográficos, densidades, localización y distribución de la población, densidades de la misma por Municipios para definir las zonas sensiblemente isodensas de la provincia. Unos estudios de aumento y disminución de la población con hipótesis de la previsible para el año 2000. Una clasificación de los Municipios y unos estudios comparativos de coeficientes de natalidad comparados con otras provincias españolas.

Algún detallado estudio sobre migración, incluso según su procedencia. El estudio de los elementos de riqueza y economía sobre áreas cultivadas y distribución de cultivos, tanto de secano como de regadío, así como los estudios hidrográficos sobre riegos y pantanos actuales y proyectados, tanto por Obras Públicas como particulares, se completan con gráficos sobre parcelación rústica.

Otros interesantes estudios sobre Ganadería y riqueza pecuaria y rústica por Municipios, se completan con los datos económicos y estadísticos sobre la industria, su distribución en la provincia, núcleo obrero que sirve a cada una, con la discriminación de los tipos de industrias: Química, Metalúrgica, Madera, Minería, así como con el análisis de algunos de los problemas planteados a la Industria y al Comercio.

También es interesante el estudio que sobre comunicaciones y obras públicas se presenta, no sólo referido a la red actual de carreteras y de ferrocarriles, con sus mapas de distancias, horas y tiempo necesario para trasladarse a Barcelona desde los distintos Municipios según las velocidades tipo, sino completado por un análisis de los puertos y aeropuertos que sirven, o pueden servir, a la provincia.

Un análisis del planeamiento provincial, para el cual, naturalmente, se incluyen los gráficos y valoración urbana de servicios deportivos, de situación de abastecimientos de agua, de servicios médicos y sanitarios, de distribución y suministro de energía eléctrica, sirven de base para determinar los principios básicos del Plan provincial, que parece haberse inspirado en tres fundamentales:

- 1.º Desarrollo equilibrado de la provincia por medio de un sistema comarcal.
- 2.º Mejora de las condiciones urbanísticas de la vida humana (habitat).
- 3.º Protección del patrimonio artístico y del paisaje.

Como instrumentos del Plan se articulan:

- a) Estructuración urbanística orgánica.
- b) Zonificación del suelo provincial.
- c) Normas reguladoras de la actuación urbanística.

Con todo ello como base se han determinado unas áreas de desarrollo preferente, clasificadas por cuencas, comarcas y centros de colonización activos y por Municipios de interés industrial.

Se ha supuesto una distribución probable de población en el año 2000 en la provincia, excluida la Gran Barcelona, y por tanto previsto el ritmo de crecimiento de los distintos Municipios.

Finalmente, se ha tratado de la descongestión de los futuros inmigrantes de Barcelona, dando unas normas de cierta elasticidad y de difícil aplicación.

Las previsiones del Plan provincial se han hecho sobre la base de dividir en las siguientes zonas: urbanas, comunicaciones, reserva agrícola para regadíos, parques naturales, interés forestal y rurales con cultivos de secano.

Se han calculado también las necesidades de viviendas hasta el año 2000 y la previsión del coste de la preparación del suelo para dichas viviendas, así como de la incidencia fiscal o financiera que supone para las poblaciones.

Finalmente, se desarrolla el plan de carreteras públicas y de las de interés turístico que se considera necesario.

Dado el carácter eminentemente industrial de la provincia, se trata de atender a las necesidades que la industria plantea en el Plan y a la disposición de las áreas industriales necesarias, así como la potencia industrial requerida.

Se estudian asimismo las necesidades de abastecimiento de agua, tendiendo a los colectivos (con acierito) y a las de la electricidad.

Un capítulo interesante del Plan es el referente a la ordenación del campo y del paisaje.

Finalmente, un interesante capítulo está destinado a la acción urbanística, con una serie de propuestas de medidas encaminadas a favorecer el poblamiento equilibrado, especialmente las de orden administrativo, y se esboza un programa de actuación que la realidad dirá si es posible realizar.

La Ponencia sobre "El problema nacional de descongestión de ciudades", desarrollada por el Arquitecto Sr. Perpiñá, contiene asimismo datos interesantes sobre las causas que producen esta congestión en las grandes ciudades, y el problema mundial de la inmigración del campo a la urbe.

Se estudian los peligros y los perjuicios que la no intervención pueden determinar en el crecimiento anárquico y en la asfixia de las grandes poblaciones, y recogiendo las enseñanzas, muy típicas y crudas, del problema madrileño, se propone una serie de medidas como aspiraciones ideales, aunque muy difíciles de cumplir.

Entre ellas, naturalmente, tiene preeminencia la fijación de zonas industriales, no en la periferia de las grandes ciudades, sino en sectores alejados de las mismas, en las que puedan dichas industrias, con sus viviendas necesarias y servicios urbanos, constituir núcleos independientes.

Se estudian también las medidas de orden administrativo, y aún fiscal que cabe aplicar, y que en esencia son las que ya se van aplicando para Madrid, con resultados que están un poco por comprobar.

La Ponencia sobre "Planes generales para la aplicación al de Valencia", desarrollada por los Arquitectos Sres. Larrodera y García Ordóñez, contiene interesantes datos sobre las normas que han de servir de base al estudio de estos planes generales. Y ya más concretamente se hace referencia a la recientemente aprobada solución Sur del Plan de ordenación de la capital levantina, en el que la Comisión de Coordinación Urbanística hace un notable estudio sobre geografía y demografía, sobre el grave problema que en Valencia representa el sistema viario y ferroviario, con los estudios de intensidades de tráfico por carreteras, para llegar a las bases en que se fundó esta solución Sur, que son:

a) La limitación del crecimiento de la ciudad hacia el Sur, sobre terrenos de la Huerta, orientando en cambio dicho crecimiento al Noroeste, sobre terrenos de secano más salubres y baratos.

b) Creación de un orden viario, señalando los emplazamientos ferroviarios y creando el eje Este-Oeste, con su conexión de accesos y enlaces con los poblados satélites, aeropuertos, puertos y playas.

c) La zonificación urbana y comarcal, y, finalmente, el desvío del cauce del río Turia por el Sur de la ciudad, con utilización del cauce urbano actual del mismo para usos urbanísticos.

La Ponencia dedicada a "Planes parciales para la aplicación al desarrollo del Plan Comarcal de Barcelona", desarrollada por el Arquitecto Sr. Bordoy, fué también muy interesante y puso de manifiesto, entre otras cosas, la previsión que nuestro compañero señor Cerdá tuvo hace cien años, que determinó el que muchas de las normas e ideas que en su interesante urbanismo sobre Barcelona propuso, son muy similares a las que hoy día rigen en las nuevas normas de expansión de la comarca.

Puso también de manifiesto la necesidad de incluir un control del coeficiente de edificabilidad, para evitar las densidades enormes a que se llega con la aplicación de ciertas normas que sobre viviendas están hoy vigentes, y facilitó interesantes datos de las dificultades que en una ciudad y comarca tan complejas como la de Barcelona, presentan la aplicación de algunas normas de carácter general.

La Ponencia dedicada a "Planes especiales de zonas turísticas, con aplicación al caso de la Costa del Sol en Málaga", por el Arquitecto Sr. Blanco Soler, resultó asimismo interesantísima, por tratarse

de una región tan apetecida por el turismo internacional, dotada de tantas bellezas naturales que conviene aprovechar, y con una topografía tan difícil que requiere un tratamiento acertado para el emplazamiento y distribución de los diversos núcleos existentes o a crear.

Por otra parte, el problema de las comunicaciones y enlaces en la larga y estrecha región, requiere también una atención cuidadosa, así como el problema básico del abastecimiento de aguas de una región en que éstas no abundan desgraciadamente mucho, y en que las escasas y difíciles que quepa captar (mediante embalses, desde luego) deben distribuirse racionalmente para que la falta de cantidad y de calidad adecuadas no sea un freno al desarrollo de tan interesante urbanización. No estando, a nuestro juicio, resuelto ni casi estudiado el grave problema de los saneamientos y de los vertidos de las aguas residuales en el mar, que exigirá seguramente varias estaciones depuradoras de mayor o menor importancia que eviten la contaminación de las aguas costeras y mantengan la pureza y atracción de las magníficas playas de la región.

La Ponencia desarrollada por el Arquitecto señor Soteras sobre "Barcelona y el Plan Cerdá", ha sido ya tratada en otro lugar.

Independientemente de estas Ponencias, y para completarlas, los técnicos urbanistas y municipales de la región hicieron alarde de su actividad y preparación, presentando diversas comunicaciones, aunque éstas llegaran con un poco de retraso y no cupiera, por tanto, muchas opiniones sobre las mismas.

El Ingeniero del Ayuntamiento, Sr. Ras Oliva, presentó la comunicación sobre "El problema del vertido al mar de las aguas residuales", que tanta importancia tiene para Barcelona principalmente.

En ella, y tras de analizar el aspecto sanitario que representa la situación actual de las aguas barcelonesas, en cuanto se refiere a contaminación de las playas y el cultivo de mariscos (tan típico de la ciudad) y de estudiar el relativo poder autodepurador de las aguas del mar, tanto por contacto como por la diferente densidad de unas y otras aguas, analizaba la solución teórica del problema mediante una dilaceración o una depuración parcial, o, al menos, una simple decantación, para verter después las aguas por emisarios submarinos a una profundidad de unos 20 metros.

Analizaba después las dificultades prácticas para alcanzar dicho calado de 20 m., que requiere distancias superiores a los 3 kilómetros, y la dificultad introducida por el vertido de aguas residuales, por lo que expresaba la labor de acopio de experiencias que se está realizando para poder llegar a la solución de vertido por múltiples puntos, si estos datos demuestran que es preferible esta solución a la de vertido en un único punto, con la correspondiente depuración llevada al grado necesario.

El Sr. Martín Birulés, Ingeniero Jefe del Servicio de Aguas de aquel Ayuntamiento, planteó, en una interesante comunicación, el problema de quién debería pagar el establecimiento del servicio de agua potable en las nuevas urbanizaciones, sustentando el criterio de que en una economía sana es al usuario de un servicio al que corresponde pagar su coste, como para otros servicios lo aplican los Ayuntamientos, repartiendo en forma de contribuciones especiales entre todos los propietarios afectados por la mejora, porcentajes que alcanzasen el 90 por 100 de las obras ejecutadas.

Tras de analizar los dos sistemas de acometer esto, o sea el de incluir el coste de las distribuciones de agua en las tarifas de suministro, y el de pagar aquel coste al Ayuntamiento el Organismo urbanizador de los terrenos, como compensación de la mejora del valor de los mismos, y de señalar las ventajas e inconvenientes que una y otra solución ofrecen, parece llegar a la conclusión de que, a menos de que los polígonos de actuación fueran yuxtaponiéndose a los existentes, existe siempre una parte de obra que ha de constituir un anticipo de conducción para futuros polígonos, y que, por tanto, no podrá ser amortizada con el sólo consumo del agua del polígono, por lo que es conveniente que la sufragara el Organismo urbanizador como un gasto más de urbanización.

El mismo Ingeniero presentó otra comunicación sobre el Servicio de Agua Potable en las nuevas urbanizaciones, analizando la relación entre el planeamiento y el abastecimiento de aguas, indicando, muy justificadamente, que el trazado de esquemas de distribución de aguas al redactar los planes parciales no constituye base suficiente para juzgar con las garantías debidas cuál sea el plan de actuación más conveniente, especialmente desde el punto de vista económico.

Partiendo de la base de que para obtener facilidades de abastecimiento de agua a los polígonos de actuación urbanista es necesaria la existencia de un buen anteproyecto de redes a toda la zona del plan general, y de que es necesario, lógicamente, dotar de distribución de agua a los polígonos de actuación, aunque en aquellas zonas industriales, especialmente de gran industria, no sea preciso establecer más que las grandes arterias, para adaptar el día de mañana la red a la parcelación de las necesidades particulares de las grandes industrias que allí se establezcan, y tras de hacer un estudio sobre las dotaciones más convenientes de agua a unos y otros polígonos, y de la conveniencia de cuidar la presión para la protección contra incendios, se pronuncia por la conveniencia de disponer doble canalización debajo de cada acera, con carácter general, lo cual tiene sus inconvenientes, especialmente económicos.

En cambio se muestra partidario de la construcción de galerías de servicios, de tipo visitable, y de la necesidad de que las cotas de alcantarillado se

prevean en tal forma que sea posible el cruce superior de las tuberías en buenas condiciones, o sea a cota del orden de 1 m., aparte de la conveniencia de poder desaguar los sótanos de los inmuebles afectados.

El Ingeniero Jefe del Ayuntamiento, Sr. Conde Cabeza, en una interesante comunicación sobre los Ferrocarriles en la gestión urbanística, tras de analizar la influencia que dichos ferrocarriles tienen siempre en la ordenación de una ciudad, con una interesante comparación sobre la influencia de dos elementos separativos, como son el ferrocarril y el río, y de analizar las razones de por qué las líneas ferroviarias, fruto de la iniciativa aislada de distintas Compañías privadas, suelen ser un elemento de dificultad de crecimientos urbanos, llegó a la conclusión de que todo plan urbanístico de ordenación debe de fundarse en su estudio en las siguientes premisas:

a) Estudio del sistema ferroviario actual y de los inconvenientes que presenta para el Plan.

b) Estudio de las necesidades que ese Plan urbanístico debe ver cubiertas a través del sistema ferroviario.

c) Adaptación del sistema ferroviario a dichas necesidades, y plan funcional de enlaces ferroviarios, de acuerdo con tal adaptación y de cara a la mayor fluidez posible de la explotación, dentro del esquema funcional urbanístico general.

Sobre esas bases analizaba detalladamente el plan de modificaciones ferroviarias de la capital, con las correspondientes supresiones y cambios de líneas y de estaciones, tanto de viajeros como de mercancías.

El Sr. Salvia Sagra, en su comunicación sobre "La planificación y la política urbanística desde el punto de vista industrial", y con la experiencia de su cargo de Ingeniero Jefe del Servicio de Industrias particulares del Ayuntamiento, propugna por una Planificación en equipo, con un criterio bastante distinto del general de los Arquitectos interventores en el Congreso, como ya se ha comentado.

Estudió la necesidad de catalogar las industrias, especialmente las incómodas, insalubres y peligrosas, de acuerdo con la legislación general existente y muy poco cumplida.

A continuación analiza la política de condiciones de establecimiento industrial de zona clasificada que han de seguir los Ayuntamientos, de acuerdo con el carácter de las mismas o con la existencia de determinadas industrias, numerosas, que imprimen carácter a la urbanización que haya de estudiarse.

Analiza ligeramente las características de las industrias a autorizar en zonas residenciales, mixtas, rurales y mineras, aparte de las de carácter eminentemente industrial.

Por último, establece unas normas ideales sobre compensación de los gastos de traslado de industrias, originados por exigencias urbanistas, y estímulo a otorgar a otras industrias para desplazarse volunta-

riamente, incluso llegando a la exención de arbitrios durante un cierto número de años, con la contrapartida de gravar dichos arbitrios a las que, siendo defectuosamente emplazadas, no se trasladen.

Apunta también la conveniencia de hacer política del suelo y de adquisición del mismo por el Ayuntamiento, dotarlo de servicios y venderlos sin fin de lucro a los industriales que quieran instalarse en ellos.

Finalmente, hace consideraciones sobre una política de higienización de ambientes, o sea de lucha contra la polución del aire, que tan importante es en estos momentos en todas las poblaciones de cierta industrialización.

Finalmente, el Ingeniero Jefe del Servicio de Alumbrado, Sr. Romero de Tejada, en su comunicación sobre "Algunas sugerencias sobre los suministros de energía eléctrica y alumbrado público", indicó también la conveniencia de respetar, salvo casos de carácter excepcional, los pasillos necesarios para el paso de las grandes líneas aéreas a tensiones superiores a 25 000 voltios, por ser difícilmente desplazables y sustituibles, indicando la conveniencia de fomentar el estudio de planes de ordenación de líneas de alta tensión análogos a los iniciados por la Comisión de Urbanismo de Barcelona.

En cambio aconsejó la transformación subterránea de las de tensión inferior a 6 000 voltios, por razones de tipo económico y técnico.

En cuanto a baja tensión, señaló la necesidad de que fueran todas las líneas subterráneas y de que a las aceras se dieran los anchos mínimos necesarios para instalarlas, en unión de las de gas y agua.

Y, finalmente, aconsejó la instalación en todos los casos posibles de galerías de servicios.

Llegó a la conclusión de la conveniencia de la adopción de la tensión de distribución en baja de 220-380 voltios, ya en uso en gran número de países extranjeros, y que se está actualmente introduciendo en España, a fin de que la industria nacional de material eléctrico se prepare para adaptar sus aparatos a esta nueva tensión.

Y, finalmente, dadas las positivas ventajas que presenta la instalación de redes independientes, pidió se recomendara a los Ayuntamientos y Organismos públicos establecieran en sus Ordenanzas la obligación para las Compañías suministradoras de reservar en sus estaciones de transformación espacios y potencia suficientes para atender las necesidades del servicio; así como unificar las normas para las instalaciones de alumbrado público con criterio general, sobre altura de puntos de luz y necesidades medias de iluminación, según la importancia de las vías, tipos de lámparas, etc.

El letrado jefe del negociado de Servicios Públicos del Ayuntamiento de Barcelona, D. Alejandro Ofelan Vidal, en su comunicación sobre "El costeamiento de las redes de suministro de energía eléctrica, agua y gas en los nuevos polígonos", planteó la con-

veniencia de repartir el coste de las instalaciones entre los propietarios de los terrenos, Compañías suministradoras y Ayuntamiento respectivo; así como el reconocimiento, como bienes municipales, de las nuevas redes de distribución, limitando el carácter de las mismas a meras concesiones en favor de las Empresas suministradoras, y reconocer el derecho de los Ayuntamientos de disponer la caducidad o rescate de las concesiones de referidas vías de suministro, en el caso de que los adelantos técnicos u otras circunstancias análogas permitan valerse de otras fuentes suministradoras de fluido o energía.

El Ingeniero Sr. Espiau Seoane, en su interesante comunicación sobre "Los problemas del Urbanismo ante la industria", llegó a la conclusión de la conveniencia de una revisión de las zonificaciones industriales de las ciudades españolas de más de 200 000 habitantes, determinando un plazo máximo de un año para su definitiva aprobación y otorgándoles una garantía de estabilidad de treinta años como máximo.

También aconsejó que por las oficinas de Urbanismo, comarcales o provinciales, y por oficinas intermunicipales de planificación, se estudiaran y aprobaran, en un plazo máximo de dos años, las zonas industriales de capacidad suficiente para el desarrollo de la industria nacional en un futuro período de treinta años. Unas, inmediatas a las ciudades de más de doscientos mil habitantes, y otras, para futuras ciudades satélites, con las mismas garantías de estabilidad.

Asimismo aconsejó la adopción de una política de crédito, que facilitara el traslado de las industrias en situaciones determinadas, mediante incentivos de impuestos de índole varia; y que las industrias afectadas por planes urbanísticos puedan continuar su normal desenvolvimiento hasta su explotación, siéndoles concedidos por los municipios, a precario, los permisos que soliciten, tanto de obras como de instalaciones, sin derecho alguno a reclamación por tal concepto cuando se vean obligadas a su traslado.

La comunicación que bajo el título "Establecimiento y persistencia de los espacios verdes para la nueva ciudad", presentó el Sr. Riudor Carol, Arquitecto Jefe de Parques y Jardines, apuntó a la necesidad, desde su punto de vista, de formación de paisajistas y de intervención de los mismos en los equipos redactores de los planes parciales de poblaciones superiores a 15 000 habitantes.

Asimismo solicitó se invitara a las Empresas jardineras hortícolas a preparar sus viveros y su personal para intervenir activamente en las plantaciones de nuevas urbanizaciones; y que se dieran medios suficientes para tener atendidos los servicios de parques, recurriendo incluso a mancomunidad de municipios para tener servicios bien dotados.

El Teniente de Alcalde de Obras e Instalaciones Municipales de Barcelona, Sr. Udina Martorell, presentó tres interesantes comunicaciones: La primera bajo el título de "La pretendida reforma orgánica del

municipio español con relación a las gestión urbanística en el orden técnico", que sale al paso, como era de esperar, a la conclusión cuarta de la ponencia del Sr. Alomar, propugnando su sustitución por otra en la que se limitara a declarar que era urgente promover la gestión urbanística municipal, sobre la base de equipos técnicos reducidos, cuyos cuadros de mando, conjuntamente con los de otras especialidades de la competencia municipal, pudieran asegurar el desarrollo de dicha gestión con la máxima preparación y eficacia técnica, continuidad en los programas y criterios y coherencia en la evolución de la ciudad.

A este fin señaló la oportunidad de utilizar o establecer los instrumentos que la Ley de Régimen local y sus Reglamentos, y la del Suelo y Ordenación Urbana tienen previstos, en forma de órganos autónomos de gestión o sistemas de gerencia para actuaciones determinadas y concretas.

En la segunda, bajo el título "Las servidumbres de vialidad en la gestión urbanística", propugnó la sistematización y sugirió la promulgación de un fuero de la propiedad urbana, como texto solemne de rango especial que, respetando los derechos de la propiedad en su aspecto social, lo encauzara al cumplimiento de su función humana y social.

Propugnó también el establecimiento de servidumbres de vialidad, consistentes en la obligación de la propiedad urbana de realizar las urbanizaciones de las vías perimetrales a solares edificables.

Y por último apuntó la necesidad de estudiar la implantación de un crédito urbanístico para facilitar la contribución de la propiedad urbana a las obras de urbanización.

En la tercera, con el título de "El sistema de compensación, base ideal y paradigma de la gestión urbanística", defendió dicho sistema de compensación con tal carácter; que, según los razonamientos aducidos, era el más adecuado. Y la recomendación a los Municipios de que en su gestión urbanística estimulen la promoción de la iniciativa particular y su cooperación a la gestión pública, mediante la aplicación, en lo posible, del sistema de compensación previsto en la Ley de Régimen del Suelo y de Ordenación Urbana.

El Ingeniero Sr. Serratos Palet y el Arquitecto Sr. Tarragó Tarragó, ambos del Ayuntamiento, analizaron cuidadosamente en su comunicación, titulada "Metodología del plan general y planes especiales", la conveniencia de estudiar los planes especiales antes de la redacción del general, pero terminándose conjuntamente (aunque separadamente), calificando estos planes parciales de etapa final del planeamiento urbano sobre los que los proyectos concretos serían desarrollados.

Asimismo aconsejaron que los planes especiales debieran abarcar todo lo que sea de carácter general y de interés superior; y que el plan general no se limitara a una distribución de zonas con un esquema de las principales vías de comunicación.

Finalmente propugnaron una solución, que es fácil de decir y difícil de desarrollar, o sea la de una autoridad única, fuerte, con flexibilidad y con medios económicos abundantes, que, con asesoramientos de todas clases, dirija la labor de coordinación solamente, tratando de llegar a acuerdos y no imponer soluciones propias de otros organismos.

El Ingeniero del Ayuntamiento, Sr. Andreu Massó, en otra comunicación sobre "La ordenación de una gran ciudad como meta de una zona turística", hizo algunas consideraciones de carácter eminentemente local sobre Barcelona y sus comarcas contiguas, con sus centros de deportes de invierno y acompañando gráficos curiosos del número de visitantes a Montserrat, para llegar a la conclusión, de carácter muy general, de que hay que elevar la educación del ciudadano y el acondicionamiento de elementos, para obtener el mayor nivel turístico.

La comunicación que bajo el título "Conjuntos urbanísticos densos" presentó el Arquitecto Sr. Subías Pagés, analizó el tema de la construcción en manzanas cerradas y abiertas, llegando a cifras comparativas sobre costes comparativos de unas y otras (tanto en urbanización, como en terrenos, como en edificación) impresionantes y del orden siguiente: Que en manzanas cerradas, con un coeficiente de utilización de 4,25 y tamaño de las viviendas actuales modestas de 60 m.², corresponde una densidad de población de 3 200 habitantes/hectárea.

Expresa un criterio, no muy compartido por otros urbanistas, de que el prodigar zonas verdes significa una carga futura inaceptable para el Municipio. Cosa, como es lógico, que depende de la extensión y número de dichas zonas verdes.

Con el título de "La reparcelación de un polígono", el Arquitecto de la Comisión de Urbanismo de Barcelona, Sr. Marquina Alba, estudió la forma de proceder a esta reparcelación para hacer frente a la casi imposibilidad de que los propietarios se pongan entre sí de acuerdo; a la oposición por parte de los mismos de que la Administración intente la solución del problema por vía expedita, y, finalmente, a la especulación.

En la comunicación llegó a unas fórmulas para determinar los nuevos solares urbanizados y dimensionados con arreglo a los coeficientes de edificabilidad del sector, sobre la base de cesión gratuita de las superficies que corresponden a viales y espacios libres, y al establecimiento de permutas por otros terrenos para industrias o viviendas, en los que, sin hacer negocio, la Administración pueda llegar a la autofinanciación y a la regulación del mercado.

El Arquitecto Sr. Puig Torné, de la Oficina de Estudios de la Comisión de Urbanismo, presentó la comunicación titulada "Dificultades que se presentan en la creación de un estado de opinión sobre el planeamiento urbano", lamentándose de que el público, en general, no comprenda la que, dice, complicada ta-

rea del Arquitecto; lo que determina la impopularidad del mismo.

Sentó el principio de que, según él, es difícil decir dónde termina el reinado del Urbanismo y cuándo empieza la Arquitectura, estableciendo una interdependencia entre ambos conceptos un tanto particular.

Finalmente, la aportación de los elementos letrados y administrativos del Ayuntamiento de Barcelona, se reflejó en las siguientes comunicaciones:

1.^a "La gestión urbanística y su cauce legal". El Sr. Carceller Fernández, jefe letrado del negociado de Urbanización, propugnaba la reducción de la extensión de la Ley del Suelo, para concentrar en texto revisado los principios esenciales de la regulación, bien devolviendo el rango reglamentario a varios artículos de la Ley vigente, bien excluyendo del texto revisado todas aquellas materias que sin una relación inmediata con su objeto principal (régimen del suelo y ordenación urbana) están, o pueden estar, reguladas en otras leyes, así como preceptos que llenan huecos, porque no dicen nada o al menos nada nuevo.

También propugna la simplificación y aclaración de actuales preceptos de la Ley, para que al llegar el contenido de ésta más fácilmente a conocimiento de la Administración y de los administrados, tengan sus normas plena eficacia. Con ello se refiere principalmente a la complejidad en la distinción entre los valores: inicial, expectante, urbanístico y comercial determinados en la Ley.

2.^a "La gestión urbanística en las obras de interés común en municipios limítrofes", del Sr. Farrerons Reñé, jefe letrado del negociado de Obras Públicas.

En ella, y con bastante documentación, trató de reafirmar la exclusiva competencia municipal en lo relativo a obras públicas de interés común a ejecutar en términos municipales limítrofes.

Asimismo propugna que la próxima revisión de la Ley de Régimen Local, el artículo 139, que permite la asociación de municipios para ejecución de obras conjuntas, detalle más una normativa que regule un convenio entre los mismos y posibilite las interferencias de actuación en distintos términos y la imposición de contribuciones especiales de mejoras, fuera de su respectiva jurisdicción y dentro de la soberanía municipal.

3.^a Con el título "Los arbitrios con fines no fiscales y las contribuciones especiales en la Ley del Suelo", el Sr. Giménez Salinas, jefe letrado del Negociado de Contribuciones especiales, propugnó que dichos arbitrios sobre espacios sin aceras, abrevaderos, fachadas insuficientemente revocadas, solares sin vallar, uso de aceras e inmuebles no numerados, fueran conocidos con el nombre de "exacciones de fomento" y aceptados como servidumbres públicas a imponer a los vecinos de las poblaciones.

Proponía también que la imposición de estas contribuciones debieran recaer, siempre que sea posible,

sobre el incremento de valor, más que determinarse por el coste de la obra o servicio.

Finalmente, propuso que el ámbito de la Ley del Suelo en cuanto al coste o incremento de valor de las contribuciones especiales, abarcaran a todo el territorio nacional, y no sólo a los polígonos de nueva urbanización.

4.ª Con el título "Sociología y Urbanismo", el señor Martínez Mari, abogado y gerente del Patronato Municipal de la Vivienda en Barcelona, estableció una serie de consideraciones de orden general, terminando por propugnar que los urbanistas españoles, incluso con la ayuda de la Real Academia, si se precisa, puntualizaran el significado de determinados vocablos usados con distinto alcance por los especialistas.

5.ª Finalmente, con el título de "Hacia un sistema orgánico del Urbanismo en el ámbito local", el señor Alsina Odena, oficial letrado del Ayuntamiento, analizó algunas posibles soluciones al problema de la congestión urbana, definiendo lo que son áreas metropolitanas y las distintas soluciones propugnadas para esto, como son: anexión por el municipio matriz de los colindantes; la concesión de facultades extra-territoriales a los grandes municipios, distritos especiales, agencias estatales, régimen metropolitano federal y acuerdos intermunicipales.

Analizó asimismo la inadecuación entre la realidad de las grandes concentraciones urbanas y las formas jurídico-administrativas que las regulan en nuestra patria, propugnando la devolución de la competencia urbanística en el ámbito local de su propio cauce.