

«... y febril la mirada: treinta años de urbanismo monotemático»¹

Joaquín Casariego Ramirez
Catedrático de Urbanismo

De la posición interdisciplinar de los años cincuenta y sesenta (es decir, el planeamiento como colaboración con las distintas disciplinas que se imbrican en el tratamiento de la ciudad y el territorio) y de la crisis disciplinar e instrumental de este periodo, se abre otro de profundización del campo a partir de cada disciplina, con sus propios métodos y técnicas, buscando relaciones entre ellas pero desde la angulación dominante de alguna. Esto ha generado un nuevo debate desde el fortalecimiento de cada disciplina, y vemos como tanto desde la Historia, como desde la Geografía, la Economía o el Derecho, se produce un enriquecimiento en las formas de aproximación a los problemas urbanos. También se va a producir un avance significativo en el estudio y el tratamiento de la ciudad desde su vertiente física y una diversificación aún mayor de las formas de planeamiento, temática donde vamos a focalizar este comentario.

Durante los años ochenta y noventa parecen surgir unas formas de planeamiento con objetivos muy específicos y localizados (al margen de su escala), que devienen fuertemente condicionados por el papel que cada ciudad (más que cada territorio o región), tiene que jugar en un contexto económico cada vez más competitivo. En este sentido parece producirse un cambio gradual en la forma de comportamiento de la ciudades que tienden a situarse, a) como una pieza vital en el desarrollo económico y social del entorno geográfico y político en el que se insertan, b) como parte de un «sistema global» en competencia, y c) con «planes» o «proyectos» dirigidos más estimular el desarrollo económico, que la redistribución funcional o social. Pues bien, este conjunto de propuestas urbanas vamos a englobarla dentro de un conjunto muy amplio que llamaremos «planeamiento monotemático».

En Estados Unidos, no sólo se acelera del proceso de *suburbanización residencial* que se lleva incrementando desde principios de siglo, sino también una fuerte tendencia a la *descentralización* de las actividades productivas (cuyo paradigma son las llamadas *Edge Cities*²), al tiempo que sus centros tradicionales (básicamente los *downtowns*³), mantienen las sedes más importantes de las grandes empresas. Es decir, la incidencia de lo que se ha llamado la *economía global*⁴, ejerce en las grandes metrópolis (sobre todo en las metrópolis americanas) una reacción en doble sentido que es centrífuga y centrípeta al tiempo, desarrollando fenómenos *periféricos* de nuevo cuño y fortaleciendo, mediante operaciones de renovación urbana, las áreas centrales más antiguas⁵.

En los años ochenta, se debilita aun más la óptica unitaria de los planes, que durante los años sesenta y setenta habían sido sometidos a una crítica severa. En Nueva York, por ejemplo, desaparece en 1982, la *Tristate Regional Plan Commission*, que aun no siendo vinculante, había ejercido una gran influencia en el planeamiento metropolitano. Sin embargo se pone el acento en la mejora de áreas centrales de las ciudades, y en la calidad urbana del espacio.

“... and with a feverish gaze: thirty years of mono-thematic town planning”¹

After the inter-disciplinary position of the Fifties and Sixties (that is, planning as collaboration with the various subjects which are implicated in dealings with the city and territory) and the crisis produced at the level of the subject and instruments in the same period, a whole new period is opening up which delves into the field working from the basis of each subject, with its own methods and techniques, and looking for relationships between the same from the dominant angle of each. This has generated a great debate as a result of the consolidation of each of the disciplines, and we have witnessed how the focus on town problems has been consolidated thanks to the perspectives offered by Geography, History, Economics or Law. There was also to be a significant advance in the study and the way of dealing with the city from the physical perspective and even greater diversification in the shapes of planning, the subject on which we are going to centre this commentary.

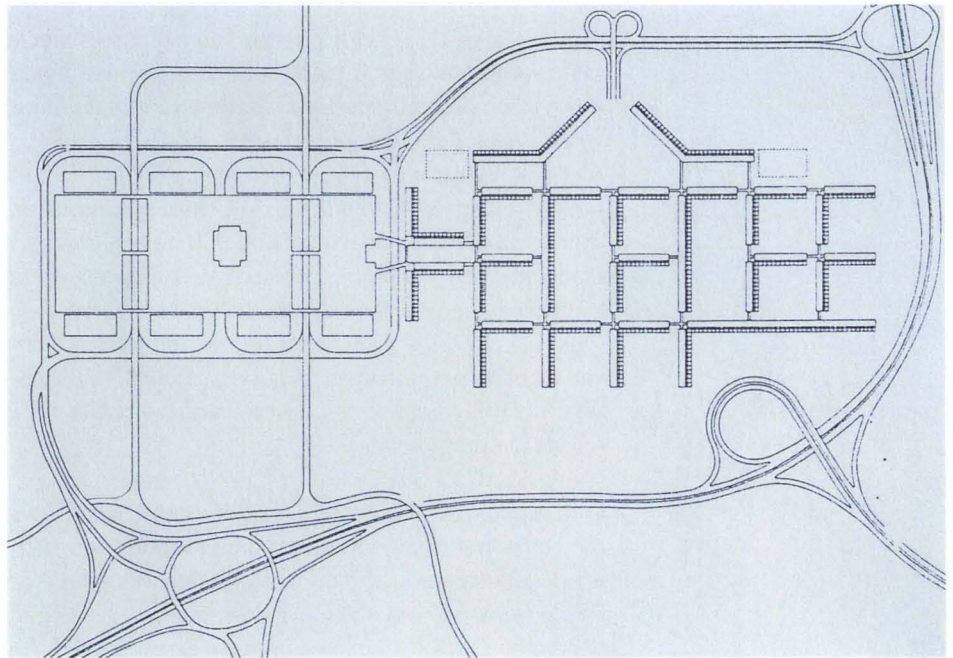
In the Eighties and Nineties, shapes of planning seemed to appear with specific and local aims (apart from the scale of the same) which were strongly conditioned by the role that each city (rather than each territory or region) was to play in

an ever more competitive context. In this sense, there would have appeared to have been a gradual change in the shape of behaviour in the cities which have tended to become a) central parts in the economic and social development of the geographical and political environment in which they are inserted, b) as a part of a “global, competitive system” and c) with “plans” and “projects” designed more at stimulating economic development than at functional or social re-distribution. We are going to package this whole set of urban proposals into a broad-ranging set which we shall call “mono-thematic planning”.

In the States, not only has the process of residential development of suburbs accelerated, a process which had been gradually on the increase from the beginning of the century, but also there has been a move towards decentralisation of productive activities (the paradigm of which are termed “Edge Cities”²) at the same time as the traditional city centres (basically what is known as *downtown*³) have been maintained as the headquarters for the biggest companies. That is, the incidence of what has been called the *global economy*⁴ is still to be felt in the large metropolises (above all in the States), a reaction which is centrifugal and centripetal at one and the same time, producing the newly coined *peripheral* phenomena of

En ese periodo se aprueban una serie de leyes a nivel federal dirigidas a controlar el crecimiento y mejorar el medio ambiente de las ciudades. La *National Environmental Policy Act*, de 1969 y la *Tax Reform Act*, de 1976, introducen medidas para la protección de los edificios históricos, permitiendo compensar los aprovechamientos urbanísticos perdidos, mediante su transferencia a otras parcelas, así como reducir su carga fiscal. Se revisan las determinaciones de los *zonings* para homogeneizar los aprovechamientos por áreas y así poder *negociar* ciertas *bonificaciones* a cambio de mejoras de interés público⁶. A través de este mecanismo, se desarrollan nuevos espacios sin precedentes en América, como las operaciones neoyorquinas de la torre Carnegie Hall de Cesar Pelli, (utilizando los aprovechamientos urbanísticos de la protección del famoso teatro) y el triple patio cubierto formado por la IBM, la Trump y la SONY (con *bonos* de edificabilidad); así como la Lit Brother Department Store, en Filadelfia; el French Quarter, en Nueva Orleans y el Quincy Market, llevados a cabo con mecanismos similares⁷.

Una de las formas más innovadoras de planificación *negociada* la introducirá el conocido promotor norteamericano James Rouse, en su propuesta juvenil llevado a cabo en los años sesenta en Quincy Market, Boston, que después repetirá en otras ciudades estadounidenses y canadienses, como Baltimore, Filadelfia, Toronto, etc. Se trataba de aprovechar el deprimido centro bostoniano para apoyándose en las edificaciones históricas existentes en su *waterfront*, incorporar nuevas funciones relacionadas con el ocio, el esparcimiento, el comercio especializado, generando un nuevo sistema que contribuye a impulsar otras funciones de carácter terciario y regenerar el *downtown*⁸. Para ello la ciudad crea una agencia gubernamental específica, que llevaría a cabo el control total del proceso y la negociaciones con Rouse, iniciándose así una de las modalidades de intervención urbanística más característica de este último cuarto de siglo: la renovación de los frentes de agua de las ciudades, o los llamados *waterfronts*⁹.



Runcorn. James Stirling. 1967.

our times and consolidating, via operations of urban renovation, the oldest city centres⁵. In the Eighties, the unitary perspective of plans was weakened still further although this had already been submitted to fierce criticism in the Seventies and the Eighties. In New York, for example, the Tristate Regional Commission disappeared in 1982. Although this had, by no means, been binding, it had exerted great influence, nonetheless, on metropolitan planning. However, the accent was placed on the improvement of the central areas of the cities and on the urban quality of such spaces. In this period, a series of laws were passed at the level of federal law which were directed at controlling the growth and improving the environment in the cities. The National Environmental Policy Act of 1969 and the Tax Reform Act of 1976 introduced measures for the protection of historic buildings thereby allowing them to compensate for lost development opportunities via their transference to other plots whilst reducing the fiscal burden upon the same. The definitions of zonings were reviewed in order to homogenise the opportunities by areas and thus be able to negotiate certain bonuses in exchange for improvements in interest of the general public⁶. Using this mechanism, they developed new unprecedented spaces in the States, such as the operations in New

York which produced the Carnegie Hall tower by Cesar Pelli (using the planning opportunities afforded by the protection of the famous theatre or the triple covered patio of IBM, Trump and Sony (with bonuses for construction) or, for that matter, the Lit Brother Department Store in Philadelphia, the French Quarter in New Orleans and the Quincy Market, all of which were carried out using similar mechanisms⁷. One of the most innovative shapes of *negotiated* planning was to be introduced by the well-known American developer, James Rouse, in the juvenile proposal which was built in the Quincy Market, Boston, at the end of the Sixties and which was to be reproduced in other countries such as Baltimore, Philadelphia and Toronto. What was done was to take advantage of the depressed centre of Boston and to use the historic buildings around its waterfront, incorporating new leisure centres into the scenery and areas destined at relaxation, specialist trade, thereby generating a new system which was to contribute towards driving other tertiary functions and, finally, regenerating the downtown area⁸. The city created a specific governmental agency to this end, which was to control the whole process and the negotiations with Rouse, thereby beginning one of the modes of town planning intervention which was to become most characteristic in the last

Estas operaciones que se pusieron en marcha en muchas ciudades americanas durante los años sesenta y setenta (y también en algunas europeas y asiáticas en los años ochenta y noventa) las impulsa la situación de crisis que los puertos comienzan a padecer con los cambios que la tecnología de la navegación (tamaño de las naves, containerización, transporte intermodal, ...) provoca en los antiguos muelles, iniciando su traslado hacia otras zonas alejadas de la ciudad y dejando los frentes de agua vacíos y obsoletos. Por otro lado, también opera el cambio de mentalidad que entre los ciudadanos se está desarrollando por una tendencia a favor de las zonas de contacto con el agua, en especial en las zonas urbanas.

Aunque la gestión de los puertos americanos es mucho más fragmentado que la de los europeos, las operaciones han ido en aumento (hoteles, puertos deportivos, parques, museos marinos, delfinarios, ...) y la renovación de los frentes de ciudades marítimas como Boston, Baltimore, Toronto y San Francisco, han sido ya en buena parte completadas¹⁰.

Mención especial merece el Plan realizado para la zona del Lower Manhattan conocida como Battery Park, junto a las torres de World Trade Center. Una zona de unas 40 Has. ganadas al mar y previstas para construir 14.000 viviendas y unos 600.000 metros cuadrados de superficie comercial y de oficinas. En Plan iniciado en 1963 y modificado varias veces, consta de tres sectores, dos residenciales (Gateway Plaza y Rector Place) y uno de oficinas (World Financial Center), diseñado por Cesar Pelli y construido por la promotora Olympia & York's, e incluyen un puerto marítimo, un parque, y una zona comercial. La operación fue llevada a cabo por una agencia gubernamental, la Battery Park City Authority (BPCA), que mediante un acuerdo con la Olympia, y después de varios periodos de alza y recesión, ha logrado terminar buena parte de la operación programada¹¹.

Otra modalidad de planeamiento «monotemático» o «dirigido», que comienza a generarse en Norteamérica y otros países avanzados durante los años ochenta, es el desarrollado para llevar a cabo áreas industriales de *alta tecnología*¹², las también denominadas *tecnópolis*¹³. Estas zonas de nuevo cuño, son el resultado de la nueva «revolución industrial» que se desencadena a partir de los setenta y las condiciones que genera en todos los ámbitos la *era informacional*¹⁴.

Los *parques de la ciencia* o los *centros de innovación*, son «parques urbanizados» públicos o privados, instalados en zonas de alta calidad ambiental (buen diseño, baja densidad, gran vegetación, ...) e insertos en un sistema funcional de mayor escala y complejidad urbana, donde se combinan «centros» de diversa importancia y tipología industrial (en muchos casos con programas I+D, pero no siempre) que es lo que en conjunto conforma las verdaderas *tecnópolis*¹⁵. En Norteamérica sobresalen Silicon Valley, en San Francisco, La Ruta 128, en Boston, y últimamente los nuevos desarrollos del Condado de Orange (Los Ángeles), especialmente uno de sus centros, Irvine, una ciudad-empresa creada en 1973.

quarter of the century: the renovation of the so-called waterfronts of cities⁹.

These operations, begun in the States in the Sixties and the Seventies (and also in some European and Asian cities in the Eighties and Nineties) triggered the situation of crisis which was suffered by the ports due to changes that the technology of navigation (size of ships, containers, inter-modal transport etc), produced on the moles of the Past. This meant that these activities were transferred to other areas of the city which were far distant from the harbour, thus rendering the waterfronts empty and obsolete. Then again, there was also the change of mentality in the citizens in favour of areas in contact with the sea, above all, if these were urban areas.

Although the management of the American ports is much more fragmented than in Europe, the operations have gradually increased (hotels, marinas, parks, maritime museums, delphinariums etc.) and the renovation of the waterfronts in maritime cities such as Boston, Baltimore, Toronto and San Francisco have largely been finished¹⁰.

Special mention must be given to the Plan produced for Lower Manhattan known as Battery Park, next to the towers of the World Trade Center. This area of 40 hectares, reclaimed from the sea, was destined for 14,000 houses and some

600,000 square metres of shops and offices. In the Plan, begun in 1963 and modified on various occasions, is made up of three sectors, two of which are residential (the Gateway Plaza and Rector Place) and one by offices (World Financial Center), designed by Cesar Pelli and built by the promoter, Olympia & York's. This includes a marine park, a marina and an area of shops. The operation was carried out by a governmental agency, the Battery Park City Authority (BPCA) which, via an agreement with Olympia, and after various periods of buoyancy and recession, have managed to finish most of the programmed operation¹¹.

Another modality of "mono-thematic" planning or "directed" planning which began to be generated in the Eighties was developed in order to create "high-tech" industrial estates¹², the so-called technopolis¹³ These newly formed areas were the result of the new "industrial revolution" which was produced as of the Seventies and the conditions generated in the era of Info-tech¹⁴.

The science parks and centres of innovation are "urbanised parks" of a public or private nature, to be found in areas of high environmental quality (good design, low density, vegetation) and within a functional system of a larger scale and a greater urban complexity, where centres of varying importan-

Otras propuestas que han llevado aparejadas modalidades específicas de planes y que contribuyeron tanto a la promoción como a la mejora de la infraestructuras y los equipamientos urbanos en aquel contexto, fueron los realizados para los Juegos Olímpicos de Los Angeles (19...), los de Atlanta (1996) y la construcción de las llamadas *magic lands* (Los Angeles, Disneyland) y (Orlando, Disneyworld)¹⁶.

Modalidades «monotemáticas» de planeamiento surgirán también en Europa a medida que se consolida su proceso de unificación política y económica, y las diversas organizaciones y estructuras de gobierno van tomando cuerpo. Modalidades que se desarrollan por la necesidad de hacer competitivas las áreas que devienen de la nueva división regional más basada en los recursos que en la tradición. Hay razones económica de peso (la creación del NAFTA –en el entorno del dólar– y el crecimiento de los países asiáticos –en el entorno del yen–) que contribuyen a reforzar este proceso. Las aproximaciones son todavía muy tímidas dado el peso de la división nacional europea, pero algunas propuestas como las *Áreas de Estudio Transnacional*, recogidas en el informe «Europe 2000», que divide el continente en seis áreas, al margen de los estados, con la finalidad de «comprender mejor los usos del suelo y los problemas económicos de carácter espacial y regional»¹⁷, las áreas incluidas en el «Objetivo 1» (regiones de desarrollo económico retrasado) y los proyectos TEN (Trans-European Network), dirigido a obtener una única red de alta velocidad en el continente, no cabe duda que están promoviendo planes de colaboración novedosos, por la repercusión económica global¹⁸.

En esta dirección cabe mencionar el programa TGV (tren de alta velocidad) de iniciativa básicamente francesa, que trata de potenciar la centralidad europea de la ciudad de París, conectándola por el norte con Londres y Bruselas, a través de Lille, y por el sur con Turín, a través de Lyon. La propuesta, de gran ambición, ya está prácticamente terminada, y ha generado una serie de planes específicos, entre los que lógicamente



Bolonia. Pier Luigi Cervellati. 1970.

ce and industrial typology (often with I+D programmes, but not always) were combined which is what, as a whole, was to constitute the true technopolis¹⁵. In the States, we have the outstanding examples of Silicon Valley, in San Francisco, Route 128 in California and lately the new developments in the County of Orange (Los Angeles), especially in one of its centres, Irvine, a city-company created in 1973.

Other proposals which have gone hand in hand with specific modalities of plans and which contributed towards the improvement of infrastructure and urban facilities in that context, were those carried out for the Olympic games in Los Angeles (19...), the Games in Atlanta (1996) and the construction of the so-called Magic kingdoms (in Los Angeles, Disneyland and Orlando, Disneyworld)¹⁶.

Mono-thematic modalities of planning were also to arise in Europe as the process of political and economic unification became consolidated and the various structures and organisations of the governments were to take shape. These modalities were to develop due to the need to make the areas competitive which was a result of the new regional division, more based on resources than on tradition. There are economic reasons of some weight (the creation of NAFTA, around the dollar, and the growth of the Asian countries, around the yen,

which contributed towards reinforcing this process. The approximations were, as yet, very timid given the weight of the European national division, but some proposals such as the Areas of Transnational Study are included in the report, “Europe 2000” which divides the continent into six areas, outside the states, in order to “better understand the uses of the soil and the economic problems connected with space and region”¹⁷, the areas included under Objective 1 (regions with backward economic development) and the TEN projects (Trans-European Network) designed to set up one high speed network on the continent. There can be no doubt that innovative plans of collaboration (innovative from the point of view of their global economic repercussions) are being promoted¹⁸.

This is the sense in which we should interpret the TGV programme (high-speed train) which was, basically, an initiative of the French and which was an attempt to promote a kind of centralism in Europe, centring on the city of Paris. This connected Paris with London and Brussels, in the North, via Lille and with Turin, in the South, via Lyon. This highly ambitious proposal is almost completely terminated and has generated a series of specific plans along the way such as those designed to update the stations (the key points) in order to make

destacan, los realizados para adecuar las estaciones (los puntos neurálgicos) a las nuevas exigencias de la tecnología del transporte¹⁹.

Las estaciones han tenido que renovar sus instalaciones, para reconvertirlas en auténticos *intercambiadores* de transporte (conexiones con otras líneas, Metro, autobús, taxi, ...) y ello ha impulsado en algunos casos planes de mayor envergadura que aprovechan la concentración de actividad que se genera en torno a las nuevas estaciones, para promover *nuevas centralidades*, es decir combinarlas con otras funciones de carácter cívico, comercial, terciario, etc. Este es el caso de Lille.

Lille, una ciudad situada en el Norte francés, a una distancia similar entre París, Londres y Bruselas, que había sufrido una crisis industrial (textil y acero) con fuertes consecuencias en su economía, comenzó a transmitir la idea (a través de su alcalde Pierre Mauroy) de que su entorno urbano podía alojar uno de las estaciones centrales del TGV, dado su especial emplazamiento en la zona más densa de Europa. Una *nueva centralidad* que sirviera como impulso a una región metropolitana formada por varias ciudades (Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Asq, en Francia y Courtrai, Commines, Mouseron, Tournai, en Bélgica) que en conjunto significaba casi dos millones de habitantes. La propuesta (ya casi totalmente construida) proyectada por OMA (Rem Koolhaas), cuenta con la estación del TGV como centro funcional del conjunto, un banco, un hotel y un edificio de la World Trade Center, además de un centro comercial y de oficinas, un centro de exposiciones y un gran complejo para actuaciones y manifestaciones públicas (Congreso)²⁰.

El plan fue llevado a cabo por una agencia especial creada a propósito, la SEM Euralille (*Société d'Economie Mixte Euralille*), que era la responsable de la coordinación de la totalidad de la operación desde el momento de la aprobación de aquel. En ella estaban representadas las diversas administraciones implicadas (con el 53% de las acciones) además de varias instituciones públicas y privadas²¹.

En esta misma dirección, dos planes franceses de gran interés promovidos en París en los años ochenta, y que muestran la vocación transnacional de la ciudad, son la prolongación del eje Champs Elysées-La Défense, y el «parque recreativo temático» de Eurodisney, el segundo emplazamiento (después de Tokio) de esta empresa americana fuera de los Estados Unidos y el primero instalado en Europa. Dos grandes operaciones que impulsan el desarrollo de la ciudad una hacia el Este y otra hacia el Oeste. El primero propone una nueva estructura mixta con usos terciarios, comerciales y residenciales que reconecte la prolongación del eje con algunas unidades residenciales construidas en los setenta y el segundo una «ciudad recreativa» de dos mil hectáreas, con dos parques recreativos temáticos, diversos hoteles con una capacidad de 18.000 habitaciones, y un total de 800.000 metros cuadrados de terciario y comercio, que tendrá que estar acabado en el año 2017. Para la construcción de este segundo la compensación en inversión pública ha sido de

them adequate to the needs of a new and advanced technology in transport¹⁹.

The stations' facilities had to be updated to make them into true hubs (connections with other lines, Metro, buses, taxis ...) which, in some cases, produced plans on a more ambitious level which took advantage of the concentration of activity around the stations to promote new "hubs", combining these foci with other foci of activities such as trade, service etc. This is the case of Lille, for example.

Lille is a city in the North of France. It is equidistant from Paris, London and Brussels. The city went through a crisis as the result of the collapse of its industry (textile and steel) which, obviously, had serious repercussions on its economy. Pierre Mauroy, the mayor of the city at this time, began to work upon the idea that the city could house one of the new TGV stations, given its strategic location in Europe. By converting Lille into a hub, there would be a spin-off effect on the cities in the surrounding area (Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Asq in France and Courtrai, Commines, Mouseron and Tournai in Belgium) which would affect approximately two million inhabitants. The proposal, which is now effectively completed, as projected by the WOA (at the hands of Rem Koolhaas) includes a new TGV station as the functional cen-

tre of the project with a bank, hotel, a building of the World Trade Center and a shopping mall, offices, an exhibition centre and an enormous complex designed for public events and manifestations (Congreso)²⁰.

The plan was carried out by an agency especially created to that end, the Euralille SEM (the Mixed Economy Company of Euralille) which was responsible for the co-ordination of the whole operation from the time when it was given official approval through to its culmination. Various authorities were represented in the same (accounting for 53% of the shares) together with other public and private institutions²¹.

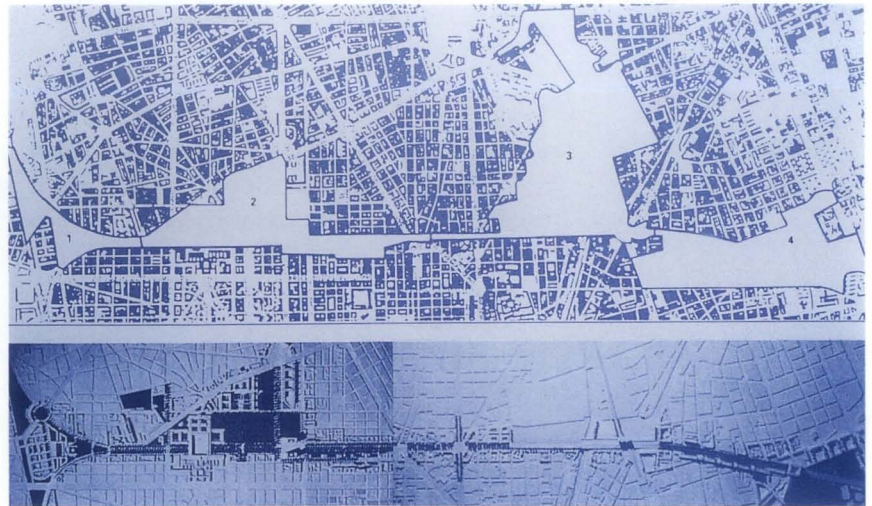
Another two highly interesting French plans were organised along the same lines. Both were promoted in Paris in the Eighties and were coherent with the trans-national vocation of the city. They were the prolongation of the Champs d'Elysees-La Defense and the "theme-park" of EuroDisney, the second site (Tokyo, Japan was the first) of the American company outside of the States and the first of its kind in Europe. These two operations triggered development in the city: one towards the East and the other towards the West. The former proposed a new mixed structure with tertiary uses: shops and residential areas reconnected the prolongation of the axis. Some of the residential areas were built in the Seventies and the second phase, the "recreational city",

32 kilómetros de carreteras y autopistas, la línea del TGV y del RER (ferrocarril suburbano) hasta la zona, y una estación propia.

Dentro de esta misma modalidad de planes más «monotemáticos», está el programa de actualización y renovación de las estaciones ferroviarias de Londres. Las estaciones londinenses, auténticas catedrales del transporte durante el siglo XIX, son ahora planteadas como parte de un sistema *intermodal* que conecta toda la ciudad con otros sistemas de transporte, pero que además va generando diversos *centros de actividad* (diversos en tamaño, tipo y gestión) en su entorno, en una especie de operación de *recentralización estratégica* impulsadas a partir de las nuevas demandas en la tecnología del transporte, pero con objetivos más ambiciosos. La Estación de Waterloo, es la conexión con el TGV francés, que atraviesa el Canal, y por tanto, la vinculación al continente, pero las operaciones más ambiciosas están en las dos áreas de King's Cross-Saint Pancras y de Liverpool Street. Algunas de menor dimensión como Charing Cross o Fenchurch también han iniciado sus procesos de renovación²².

Liverpool Street, muy cerca de la *City* y del conjunto del *Barbican* (el área financiera de Londres), está siendo reformada con un modelo menos unitario, pero es la que se encuentra en estado más avanzado, mientras que en el área de King's Cross-Saint Pancras, con un plan realizado por el arquitecto británico Norman Foster que abarca más de 50 Has., se pretende construir un nuevo conjunto residencial con viviendas, oficinas y comercio, en el entorno de un gran parque²³.

Holanda, un país con una tradición urbanística caracterizada por su «buen hacer», inicia durante los años setenta y ochenta una serie de planes sectoriales en sus ciudades más dinámicas, que son un ejemplo de urbanismo bien planteado. Las ciudades del *Randstad* (Amsterdam, La Haya, Utrecht y Rotterdam) son las que con más energía afrontan estas propuestas. Así, tanto Amsterdam como La Haya, emprenden grandes planes de renovación de viviendas y de rehabilitación de sus sectores antiguos en peor estado, así como algunos proyectos singulares de gran significación urbana²⁴. Sin embargo, la operación que presenta mayor interés por su ambición y eficacia en la gestión urbanística, es la desarrollada para en centro de Rotterdam.



Turin. Vittorio Gregotti. 1990.

some two thousand hectares in area, included two theme-parks, various hotels with a total capacity of 18,000 rooms and some 800,000 square metres devoted to services and shops which will be completed in the year, 2017. In order to construct the second phase, the compensation in public investment has consisted in 32 kilometres of roads and motorways, the TGV line and the RER (the suburban railway) to the area together with the corresponding station.

Within this same modality of more "mono-thematic" plans, we have the updating and renovation of the railway stations in London. The London stations are Cathedrals of transport in the XIXth century but have now been re-proposed as inter-modal hubs which connect the whole of the city with other transport systems, in a type of strategic re-centralisation which, besides, generates various centres of activity (varying in size, type and management), produced as a result of the new technological demands of transport with much more ambitious aims. Waterloo Station is the French TGV connection in England, at the other end of the "Chunnel" and, therefore, the link between Britain and the Continent. However, the more ambitious operations have been carried out in King's Cross-Saint Pancras and in Liverpool Street Station. Other lesser operations have been carried out in Charing

Cross and Fenchurch, which have also undergone processes of renovation²².

Liverpool Street, which is very close to the city and to the Barbican complex (in the financial area of London) is being reformed along the lines of a less unitary model. This is the operation which is most advanced. Meanwhile, in the area of King's Cross-Saint Pancras, the plan designed by the British architect, Norman Foster, which englobes some 50 hectares, has projected a whole new residential area with housing, offices and shops, together with an enormous park²³.

Holland, a country with a longstanding tradition in sensitive and sensible town planning began a series of sectorial plans in its most dynamic cities in the Seventies and Eighties. These plans constitute true examples of well-structured town planning. The cities within the Randstad (Amsterdam, The Hague, Utrecht and Rotterdam) are the areas which present the most energetic of these proposals. Amsterdam and The Hague undertook ambitious plans for renovation of existing housing and rehabilitation of the old parts of the city which were most in need of reform, together with other exceptional projects of great urban significance²⁴. However, the operation of greatest interest, on account of its ambitious nature and efficiency of planning management, is the project which was designed for the centre of Rotterdam.

Rotterdam, desarrolla durante los años 1976-1986, uno de los programas de renovación urbana más completos de Europa. Cuarenta mil viviendas renovadas en 10 años, con una gestión promovida en 23 distritos, permite conseguir varias escalas integradas de plan. Pero además, durante los años ochenta, inicia la recuperación del margen sur de la ría, en el centro de la ciudad, a través de una propuesta mucho más compleja, que combina al tiempo problemas de *transporte* (puente «Erasmus» y desvío del trazado ferroviario), de *nueva centralidad* («Kop van Zuid»²⁵) y de *frente marítimo* (North and South Bank Mass). El traslado de las instalaciones portuarias hacia zonas de mayor calado, ha dejado libre el área central de la ciudad, ya bastante desfigurada durante la Segunda Guerra Mundial, que es el área objeto de la propuesta²⁶.

La gestión, el reverso de los Docklands londinenses, está planteada con un programa amplio de diez a quince años y controlada por una empresa pública que selecciona y pone condiciones a las diversas propuestas, sean éstas públicas o privadas, pero sobre todo va llevando a cabo proyectos públicos *estratégicos* y ejemplares (edificios de la Administración en «Kop van Zuid», no solo las infraestructuras) que sirven como acicates al desarrollo. La propuesta, ya en estado avanzado, incluye también, la reconversión de edificios portuarios («Hotel New York» y «Exotic Festival Market»), la mejora del frente litoral y nuevas estaciones para el transporte acuático²⁷.

En Alemania, tal vez destaca sobre todas las demás, la propuesta residencial para el centro de Berlín llevada a cabo por los arquitectos alemanes Kleihues (en el área de nueva planta) y Hämer (en el área de rehabilitación). El IBA (Exposición Internacional de Arquitectura), que así se denomina la operación, rememorando la actuación internacional realizada en esa ciudad en 1957, representa una nueva forma de actuar, que no parte de un plan de conjunto, sino que confía en la calidad de los técnicos que desarrollan los proyectos. Hay propuestas de James Stirling, Peter Eisenman, Aldo Rossi, Robert Krier, Vittorio Gregotti, M.B.M., y otras firmas internacionales²⁸.

La experiencia italiana más interesante, sin embargo, pasa por sus «vacíos urbanos», zonas de las ciudades que sufren directamente los procesos de reconversión industrial, y que de ser los espacios «motores» de la economía urbana de posguerra, se convierten, por mor del cambio tecnológico, en áreas obsoletas, vacías de contenido y consecuentemente abandonadas, aunque no por ello han dejado de ocupar un emplazamiento privilegiado en el interior de la ciudad. Los dos centros industriales italianos más potentes, Milán, que se había venido desarrollando en el entorno de la industria Pirelli, y Turín, que lo hacía en el entorno de la FIAT, son ambas afectadas por ese fenómeno implacable²⁹.

La propuesta de Milán, lanzada en 1986 a partir de un concurso internacional, pasa por la reconversión de los terrenos de las antiguas instalaciones de Pirelli en la zona de Bicocca (setenta Has. de superficie situadas

Rotterdam underwent one of the most complete processes of urban renovation ever to be embarked upon in Europe between 1976 and 1986. Over forty thousand houses were renovated over these ten years, managed over 23 different districts and allowing for various scales to be integrated within the one plan. In the Eighties, moreover, the waterfront area on the South side of the estuary was rehabilitated, in the centre of the city, using a highly complex project which integrated solutions to the transport problems (the Erasmus bridge and the deviation of railway lines), to the problems of the new strategic location of the city («Kop van Zuid»²⁵) and for the waterfront (North and South Bank Mass). The port facilities were transferred to areas which afforded greater depth of water, thus freeing the central area of the city of this traffic and this zone which had disfigured downtown Rotterdam as of the Second World War which was, indeed, one of the main objectives of the proposal²⁶.

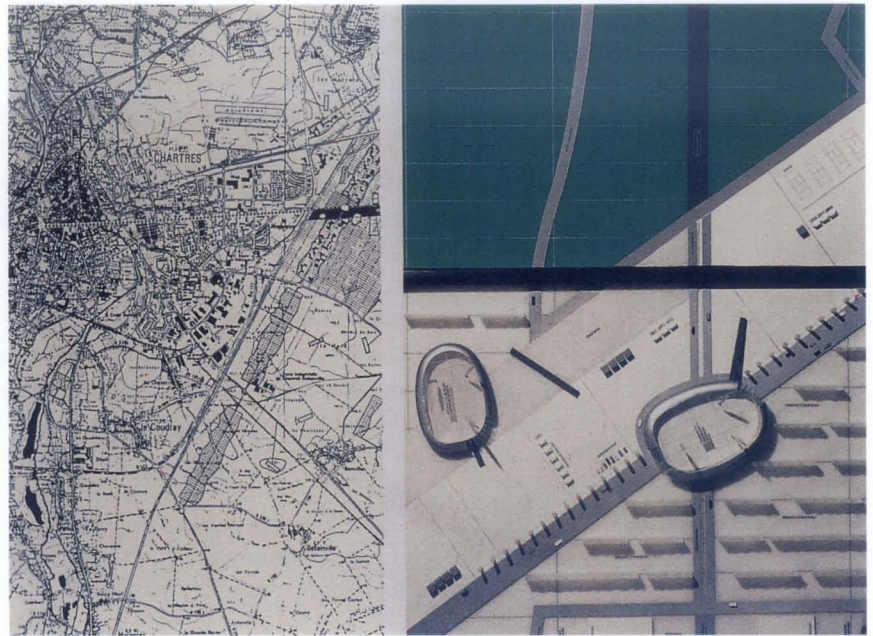
Far from the solution offered in the London Docklands, the management of this latter proposal is fixed over ten to fifteen years. It is also a public company which selects and directs the various proposals, by demanding specific conditions regardless of whether the proposals are private or public. Above all, it manages strategic public projects (the administration offices in «Kop van Zuid» and not only the facilities) which

stand, by way of example, as an incentive for further development. The proposal, which is already well underway, also included the reconversion of the port buildings (the «Hotel New York» and the «Exotic Festival Market»), the improvement of the waterfront and new stations for waterway transport²⁷.

In Germany, perhaps the most outstanding project is the residential proposal for Berlin which was entrusted to the German architects, Kleihues (new constructions) and Hämer (rehabilitation). The IBA (International Exhibition of Architecture), which was the name given to the operation, as a homage to the international operation carried out in the city in 1957, represented a new way of working which was not based on an overall plan but which rather trusted in the skill and quality of the professionals involved in the project. There were proposals from James Stirling, Peter Eisenman, Aldo Rossi, Robert Krier, Vittorio Gregotti, M.B.M. and other international firms²⁸.

The most interesting Italian experience, however, centres on the «urban wastelands», areas which have suffered the direct consequences of industrial reconversion and which have moved from being the areas which spurred the post-War urban economy to becoming obsolete zones, due to techno-

en el norte de la ciudad), para desarrollar un «Centro Tecnológico Avanzado»³⁰. Se trata de una operación de gran envergadura, que emprende la propia empresa con la colaboración municipal, y que pretende renovar las instalaciones para adecuar la zona a las nuevas demandas productivas, pero también de cierta trascendencia urbanística puesto que compromete a un sector de grandes dimensiones del interior de la ciudad³¹. La propuesta de Turín promovida en 1984, es, sin embargo, más concreta, puesto que se circunscribe a un proyecto impulsado por la propia empresa a cargo del arquitecto italiano Renzo Piano, para la reconversión de la antigua central de la FIAT. El Lingotto (un edificio de 250.000 metros cuadrados construidos), se transforma así en un gran complejo dotado con un hotel de 250 habitaciones, una sala de convenciones, un centro de exposiciones, oficinas, etc., que quiere servir también como elemento estimulante de otras operaciones de variado carácter a llevar a cabo en su entorno³².



Chartres. Bernard Tchumi. 1992.

Otra propuesta muy divulgada desde los primeros noventa, ha sido el plan de reutilización del Puerto de Génova, con el traslado de las instalaciones portuarias fuera de entorno del frente urbano, y la reforma de éste en una gran zona de ocio, y esparcimiento³³.

Quienes están mostrando, no obstante, la mayor capacidad innovadora en la regeneración de los puertos, son, sin duda alguna, los japoneses.

Japón es uno de los países que más operaciones relacionadas con la alta tecnología impulsa en este último cuarto de siglo, aunque algunas tienen precedentes que se remiten a los años cincuenta y sesenta. Hay que tener en cuenta que el sistema político japonés no es fácil de enmarcar, no se trata de un estado capitalista de mercado ordinario: más bien habría que calificarlo como un capitalismo monopolista de estado con una economía muy planificada pero vinculada a las grandes *corporaciones*, que dominan la economía japonesa. El MITI (Ministerio de Comercio Exterior e Industria de Japón) es el organismo que controla e impulsa la industria de alta tecnología desarrollada en aquel país durante el último periodo y los dos grandes frentes urbanísticos de actuación son las *nuevas ciudades* y los *bordes marítimos*³⁴.

logical advances, lacking in content and, as a result, ghost areas although still implanted within the confines of the city. The two most powerful centres of industry in Italy, Milan (the Pirelli industry) and Turin (FIAT) were both affected by this implacable phenomenon²⁹.

The proposal for Milan, which was launched in 1986 in an international bid, centred on the re-conversion of the plots which originally housed the installations of Pirelli in the area of Bicocca (seventy hectares surface area in the North of the city) which was to be developed as an "Advanced Technological Centre"³⁰. It was a large-scale operation to be carried out by the winning company and the municipal corporation designed at renewing the installations to align the area to the new demands of production. It was, at the same time, of great importance overall at the level of town planning since it had to do with a sector of enormous dimensions within the city itself³¹. The proposal for Turin was launched in 1984 and, yet, was more specific since it was limited to a project promoted by the company itself and entrusted to the Italian architect, Renzo Piano, designed at the re-conversion of the previous headquarters of FIAT. The Lingotto (a building some 250,000 square metres in extension) was to be transformed into a complex consisting of a hotel (250 rooms), a conferen-

ce hall, an exhibition centre, offices etc. which was to act as a stimulus for other operations of varying nature in the surroundings³².

Another proposal which was given great publicity at the beginning of the Nineties was the plan for the re-use of the Port of Genoa. The harbour installations were transferred outside the area of the urban waterfront and this area was reformed to produce a zone of leisure and relaxation³³.

Nevertheless, the greatest capacity for innovation has been shown by the Japanese in the regeneration of their ports, beyond any shadow of a doubt.

Japan is one of the countries with most high-tech operations carried out in the last twenty five years although some even remit as far back as the Fifties or Sixties. We must bear in mind that the Japanese political system is not easy to catalogue since it is not a Capitalist state in the ordinary market sense. We would rather have to classify it as a monopolistic State capitalism with a highly planned economy but linked to large corporations which dominate the Japanese economy. The MITI (the Ministry of Foreign Trade and Industry in Japan) is the body which controls and drives the high-tech industry in the country and the two main fronts of town planning development are the new cities and waterfronts³⁴.

Ciudades nuevas son impulsadas por primera vez a través de los que se llamó las *ciudades de la ciencia* que se corresponden con un programa creado por el gobierno japonés hace años del que se llevaron a cabo dos propuestas diferentes: la primera ciudad, Tsukuba, promovida en los años sesenta en los alrededores de Tokio, era de iniciativa y financiación pública dedicada exclusivamente a la investigación pura y cuenta hoy (1998) con cerca 200.000 habitantes. La segunda, Kansai, en el entorno de Osaka y de Kioto, ha comenzado a desarrollarse durante los años ochenta, y aunque es impulsada por Administración, su financiación es totalmente privada. Se espera que el año 2000 alcance los 380.000 habitantes.

Otro programa lanzado por el MITI en los años ochenta fue el de las *tecnópolis*, que partían de dos objetivos básicos: a) generar nuevos focos para el desarrollo de la *ciencia* y la *tecnología punta*, y b) impulsar un proceso de *descentralización* territorial, colonizando zonas poco congestionadas del país³⁵, mediante el impulso que representaba la localización de nuevas áreas productivas. Las 26 *tecnópolis* programadas, que siempre dependen de una «ciudad madre», albergan tanto industrias para la fabricación de productos de *alta tecnología* como centros de investigación y desarrollo (I+D) en relación con las universidades de las ciudades de las que dependen³⁶.

En relación con los puertos, hay cuatro casos a destacar: Tokio y Yokohama (en el área de Tokio), y Osaka y Kobe (en el área de Osaka). Son transformaciones muy rápidas, espectaculares y eficaces, que casi siempre las afrontan incorporando nuevas zonas muy densas de oficinas tecnológicamente muy equipadas, áreas comerciales y parques, resolviendo las demandas relacionadas con las nuevas tecnologías de transporte mediante la construcción de nuevas plataformas o «islas artificiales» en los frentes urbanos³⁷.

En condiciones parecidas, aunque con situaciones políticas y económicas muy diversas, actúan los países asiáticos de Honk Kong (ahora devuelto a China), Taiwan, Singapur y Corea del Sur y con menor grado de desarrollo, Tailandia, Indonesia y Malasia. Son sociedades de crecimiento demográfico muy fuerte y por tanto con una renta per cápita baja, pero con un índice de productividad muy alto debido a la situación realmente abusiva de la condiciones laborales. Son países que utilizan sistemas de especialización parecida a Japón, por tanto, muy dirigida a la fabricación de elementos de microelectrónica, a los que las grandes empresas de este ramo se dirigen por las particulares condiciones de su estructura productiva. Alguno de ellos, como Corea del Sur, ya tiene su propia sistema de investigación y fabricación de alta tecnología, incluso *ciudades de la ciencia* como Taedoc, situada en el centro del país³⁸.

En España, durante los años ochenta se ponen las bases para el lanzamiento de planes «monotemáticos» de gran repercusión internacional. Madrid, Barcelona y Sevilla, comparten, además de sus estrategias generales, proyectos urbanísticos de gran dimensión e importancia estructural, que conllevan un salto cualitativo en su consideración urbana³⁹.

The new cities were promoted first through what was known as the *Science cities* which corresponded to a programme created by the Japanese government and designed at carrying out two different proposals: the first city, Tsukuba, which was promoted in the Sixties in the area surrounding Tokyo was a publicly financed initiative designed exclusively for research and which in 1998 had around 200,000 inhabitants. The second project for Kansai, near to Osaka and Kyoto, was begun in the Eighties and although promoted by the Authorities was financed privately. By the year 2000, it was expected that the population would have reached some 380,000 inhabitants.

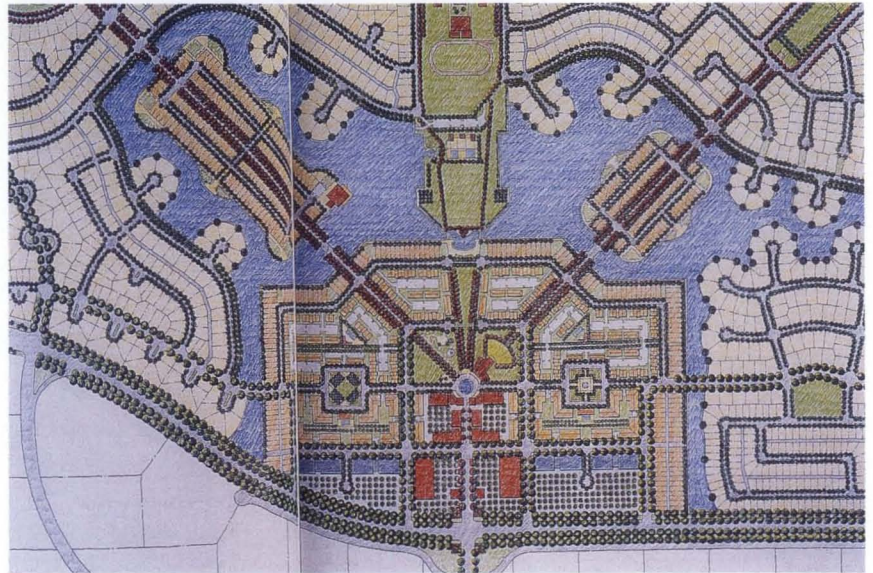
Another programme launched by the MITI in the Eighties was the project of the *technopolis*, based on two main aims: a) to generate new foci for the development of the latest in *science* and *technology*, and b) to promote a process of decentralisation of territory, by colonising areas of low congestion in the country³⁵, via the impulse represented by the creation of new productive locations. The 26 technopoles which were programmed, and which always depended upon a "mother city" were to house both industry for the manufacture of high-tech products and centres of Research and Development (R + D) in collaboration with the Universities in the cities upon which they depended³⁶.

In relation with the ports, there are four examples to which we should draw attention: Tokyo and Yokohama (in the area of Tokyo) and Osaka and Kobi (in the area of Osaka). These were very rapid transformations which were spectacularly efficient and which were almost always planned from the perspective of the incorporation of new, very dense zones of highly technologically equipped offices thereby resolving the demands relating to the new technologies of transport via the construction of new platforms or "artificial islands" on the urban fronts³⁷.

In similar conditions, although in broadly different political and economic environments, were the Asian operations in Hong Kong (now again Chinese), Taiwan, Singapore and Southern Korea and, at a lesser degree of development, in Thailand, Indonesia and Malaysia. These are societies with a high rate of demographic growth and, therefore, with a very low GDP per capita and yet with extremely high levels of productivity due to the abusive situation of sweated labour which exists in all of them. These are countries which use systems of specialisation similar to that of Japan and, therefore, which are highly directed towards the manufacture of micro-electronics because of the specific conditions of the productive structure of this industry. Some of the countries, such as is the

Madrid, que como hemos dicho aprueba su Plan General en 1985, inicia, paralelamente a ello, una serie de propuestas de gran trascendencia urbanística, muchas de ellas planteadas desde tiempo antes, pero pendientes de la aprobación del Plan General: es el caso del Plan de Remodelación de Barrios, que conlleva la construcción de 38.500 viviendas y una inversión del Estado de 125.000 millones de pesetas. Programa que lleva consigo la ordenación de sector de grandes dimensiones de la ciudad de Madrid, y que a partir del barrio de Orcasitas compromete veintiocho barrios más⁴⁰. La segunda gran apuesta de la ciudad en esos años, es la ordenación del Parque Lineal del Manzanares, que comprende una larga franja de medio kilómetro de ancho y de 360 Has. y que propone el saneamiento del agua y el tratamiento de los bordes del río en una operación que se prolonga hacia el sur de la ciudad. La tercera, la Operación Campamento, aprovecha el desmantelamiento de unas antiguas instalaciones militares (suelo público, también) para desarrollar un nuevo enclave «terciario y universitario». La cuarta, la Ciudad Aeroportuaria, que lleva consigo no sólo la ampliación del aeropuerto, sino una nueva *centralidad* con edificios de oficinas, hoteles, comercio y centro de convenciones, una nueva línea de Metro, y la conexión viaria con la M-40 y la M-50. Y la quinta, el gran parque lineal sobre la M-50 en los Sectores Arrollo Culebro y La Cantueña, como reserva para un gran sector agropecuario⁴¹.

Consecutivamente, se llevan a cabo también las siguientes propuestas sectoriales de iniciativa pública, que confirman la confianza que en Madrid se tiene por entonces en este tipo de intervenciones, como forma de afrontar las demandas urbanísticas de la ciudad: a) Estación de Atocha, para reconvertir la vieja estación en un gran intercambiador de transportes y adecuarlo al tren de alta velocidad, AVE, proyectada por Rafael Moneo; b) Campo de las Naciones, que incluye un nuevo parque y un recinto para sedes de empresas (incluye un nuevo conjunto ferial); c) San Francisco el Grande, con la recuperación de una serie de equipamientos (centro social, mercado, parque) en un antiguo vacío urbano, proyectado por Navarro Valdeveg; d) Universidad Carlos III, mediante la rehabilitación de los antiguos cuarteles de Getafe; e) Parque de las Delicias (*Tierno Galván*) que resuelve la antigua estación y que contiene un Auditorio al aire



Laguna West. California. Peter Calthorp. 1989.

case of South Korea, have their own systems of research and manufacture of hi-tech and even Science cities, such as Taedoc, in the centre of the country³⁸.

In Spain, in the Eighties, the bases for the launch of mono-thematic plans were laid and were to have great repercussions on an international scale. Madrid, Barcelona and Seville all share, besides their general strategies, town planning projects of great dimensions and structural importance which were to represent a qualitative leap forward in urban considerations³⁹.

Madrid which, as we said before, approved its General Plan in 1985, began, parallel to the same, a series of proposals of great planning importance, many of which had been imagined years before but which had been pending the approval of the General plan. Such was the case of the Re-Modelling of Neighbourhoods, which foresaw building 38,500 houses and a State investment of 125,000 million pesetas. This Programme also foresaw the organisation of a sector of enormous dimensions within the city of Madrid and which involved twenty-eight further neighbourhoods, from Orcasitas onwards⁴⁰. The second great proposal in the city at that time was the Parque Lineal de Manzanares which covered an enormous stretch some half a kilometre wide and 360 hecta-

res long. This dealt with the water distribution and with the river banks in an operation which spread through to the South of the city. The third operation, the Operacion Campamento, took advantage of the dismantling of old military headquarters (also public land) to develop a new "tertiary and University" site. The fourth, the Ciudad Aeroportuaria, which involved not only the extension of the airport but also a new centre of offices, hotels, trade and a Convention centre, a new Metro line and the road link with the M-40 and the M-50. And the fifth, the the large linear park on the M-50 in the sectors of Arrollo Culebro and La Cantuena, as reserves for a large agricultural and fishing exploitation⁴¹.

Consecutively, there were various public sectorial proposals carried out which were to confirm the confidence held by Madrid, at that time, in this type of intervention as a way of facing the planning demands of the city: a) the Station at Atocha, where the old station was converted into an enormous transport hub and was made adequate to the needs of the high-speed train, AVE, and which was a project of Rafael Moneo; b) the Campo de las Naciones which included a new park and a precinct for company headquarters (this included a new Trade fair); c) San Francisco el Grande, which rehabilitated a series of facilities (a social centre, a market and a park) in a past

libre, un Planetario y un Museo de la Ciencia y de la Técnica; f) Reina Sofía y Thyssen, dos nuevos museos, y g) Auditorio y Teatro Real⁴².

Son estas operaciones que van surgiendo, unas apoyadas en el Plan General y otras no. La situación específica de Madrid, por la rapidez con que se revisan sus dos planes generales recientes, permite, que en unos casos sea el primer Plan el que impulse las primeras operaciones y, que otras operaciones posteriores, no previstas en ese Plan, fuerce la redacción de un segundo. La redacción de este segundo, a su vez incluirá nuevas operaciones, y así sucesivamente. Madrid (como probablemente ocurre con Washington, Londres, París, etc.) por su especial condición de capital el Reino, y como sede de la Administración Central, es objeto de planes y de propuestas especiales, afrontadas con fondos públicos, que son justificadas por reforzar su imagen de capitalidad.

Barcelona, sin embargo, pretende apoyar sus operaciones desde un programa más cohesionado, desarrollado durante los años ochenta por el Ayuntamiento barcelonés bajo la definición general de *Áreas de Nueva Centralidad*⁴³ que aborda fundamentalmente los programas de la ciudad cara a los Juegos Olímpicos del 92, pero que quiere ser algo más complejo y ambicioso, tanto en el espacio como en el tiempo. El evento, que se desarrollará «dentro» de la ciudad, se quiere aprovechar para resolver viejos contenciosos, como las «vías de ronda»⁴⁴ y la parte marítima del «ensanche», así como mejorar y activar otras zonas de la ciudad⁴⁵.

Las cuatro áreas que se seleccionan como *centrales* para desarrollar el evento olímpico son: a) Diagonal, que ya es un área deportiva al Norte de la ciudad, b) Valle del Hebrón, que se convierte en un parque deportivo, también en el Norte de la ciudad, c) Montjuich, que remodela la vieja sede olímpica frustrada en 1939⁴⁶ y que concentra las instalaciones más importantes (estadio, palacio de deportes, piscinas, etc.)⁴⁷, y d) La Villa Olímpica⁴⁸, donde se localiza la zona residencial, marítima y de gestión de los juegos. Pero las *Áreas de Centralidad*, no acaban ahí, sino que se complementan con la ocupación de zonas vacantes internas, mediante proyectos para equipamientos, espacios libres y funciones terciarias, como son la operación del megaedificio «Lilla», proyectado por Moneo y Solá Morales, una gran instalación *mixed-use* ubicada en al Diagonal Norte, con hotel, comercio, oficinas y parque, el pequeño *downtown* de la calle Tarragona, proyectado por Garcés y Soria, el Auditorio de Las Glorias, el Centro de Cultura Contemporánea, en la Casa de la Caritat, la reconstrucción del Teatro del Liceo y el Museo de Arte Contemporáneo.

La otra gran operación es la renovación del *frente marítimo* cuya mitad norte se había resuelto con la propuesta de la Villa Olímpica. El traslado de las instalaciones portuarias definitivamente fuera del ámbito del «Moll de la Fusta» y la transformación de éste en un paseo y una gran plaza, configura en su entorno una

urban wasteland, which was a project by Navarro Valdeveg; d) the University of Carlos III via the rehabilitation of the past military headquarters in Getafe; e) the Parque de las Delicias (Teirno Galvan) which redesigned the old station to produce an open-air Auditorium, a Planetarium and Museum of Science and technology; f) the Reina Sofía and the Thyssen, two new museums, and g) the Auditorium and the Teatro Real⁴².

These are all of the operations which were to appear, some of which were supported by the General Plan and others, not. The specific situation of Madrid, due to the speed with which the two recent general plans were reviewed, allowed for certain cases to be included under the First Plan and other later operations, not foreseen in the first plan, to produce the Second. The Second Plan was to include other new operations and, thus, successively. Madrid (as probably was to occur in London, Washington and Paris etc.), as the capital of the country and headquarters of the Government Administration was the subject of plans and specific proposals, financed with public funds, which could be justified in that they were a reinforcement of the image of the capital city.

Barcelona, on the other hand, attempted to co-ordinate its proposals within a highly cohesive plan, developed in the Eighties by the Barcelona Town Council, under the general definition

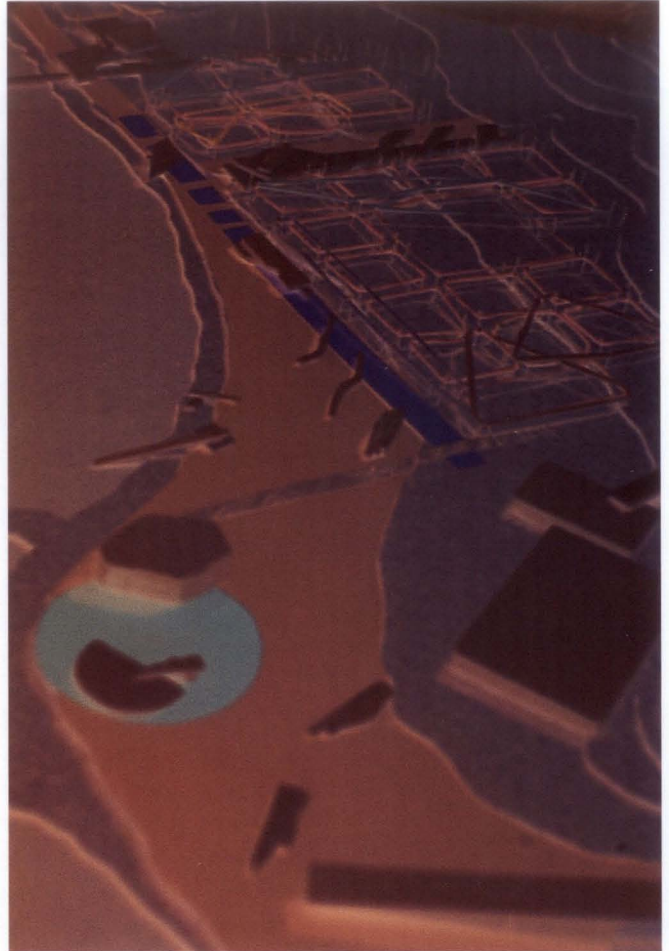
of *Áreas de Nueva Centralidad*⁴³ which was to take in all the city programmes for the Olympic games in 92 whilst going beyond the event, both in Time and Space. The event which was to be held "within" the city, was used to solve old "headaches" such as the "ring roads" and the marine front, included in the "ensanche" or "extension" together with improvement and activation of various other areas in the city⁴⁴.

The four areas which were selected as central to the development of the Olympics were; a) the Diagonal which is a sports area in the North of the city, b) the Valle del Hebrón, also in the North, which was to become a sports stadium, c) Montjuich, which was a re-model of the Olympic headquarters for the frustrated Olympic project of 1939⁴⁵ and which centred the most important installations (the stadium, Sports pavilion, swimming pools etc.)⁴⁶, and d) the Olympic Villa⁴⁷ where the housing, marine facilities and management of the Games were established. However, the Areas de Centralidad are not merely reduced to these but are complemented by vacant internal areas, via projects for facilities, open spaces and tertiary functions, such as the operation of the mega-building, Lilla, which was a project of Moneo and Sola Morales and which is a mixed-use installation on the Diagonal Norte, which consists of a hotel, shops, offices and a park, the small down-town in

nueva área terciaria, de ocio y náutico-deportiva, mediante la construcción del edificio del «World Trade Center» diseñado por los arquitectos norteamericanos Pei, Cobb y Fred y el complejo recreativo compuesto del *maremagnum*, un *multicine*, y un *acuarium*, proyectado por Piñón y Viaplana⁴⁹.

Son propuestas todas ellas construidas en el plazo de diez años. Quiere decirse con ello, que son operaciones que han sido capaces afrontar y resolver viejos contenciosos urbanos bloqueados por décadas, y de renovar tanto los aspectos estructurales (rondas, nuevos centros, equipamientos, infraestructura) como los de tejido urbano (ensanche, frente de agua, vacíos urbanos), sólo a través de una buena estrategia. Un estrategia urbanística de planificación a varias escalas que más que necesitar un Plan General *ad hoc*, en el sentido tradicional del término, se ha planteado un programa de acciones coordinadas en el espacio y en el tiempo, comprometiendo desde la instancia política hasta el proyecto arquitectónico. La lección de la Barcelona de los últimos años, es que la coordinación de múltiples planes «monotématicos» de diversas escalas físicas y problemáticas, puede ser una alternativa válida al *planeamiento comprensivo*, siempre y cuando estén garantizados los sistemas de gestión y financiación.

Las propuestas de Sevilla están también muy vinculadas a la Exposición Internacional de 1992. Como en Madrid, la discusión se produce en el marco de un Plan General que se realiza en 1985. Un Plan que afronta los problemas de la ciudad con respuestas muy formalizadas, que irán sufriendo cambios a medida que las opciones de desarrollo de cada zona vayan siendo materializadas⁵⁰. El desvío del río a su paso por el centro de la ciudad, que es una operación de 1970, se aprovecha para concentrar operaciones de recuperación urbana en el tramo entre en centro antiguo y la isla de «La Cartuja», que es una superficie casi vacía de 215 Has., donde se ha decidido resolver el espacio de la Exposición⁵¹. A su vez, una fuerte intervención de infraestructura viaria y ferroviaria por el Este de la ciudad, permitirá operar sobre nuevos vacíos, con planes residenciales de gran dimensión, como fue el Plan de Pino Montano⁵², que había sido afrontado unos años antes.



Las Palmas. Juan Miguel Cerpa. Elsa Guerra y Julián García Villarreal, 1994.

the Calle Tarragona, which was projected by Garces and Soria, The Auditorium in Las Glorias, the Centre of Contemporary Culture in the Casa de la Caritat, the reconstruction of the Teatro de Liceo and the Museum of Contemporary Art.

The other major operation was the renovation of the waterfront, the northern half of which was resolved by a proposal for the Villa Olímpica. The transference of the port facilities outside the area of "Moll de la Fusta", once and for all, and the transformation of this area in a parade and square produced a new service area, which was a leisure and marine sport centre, via the construction of the World Trade Center designed by the American architects Pei, Cobb and Fred and the recreational complex of the Maremagnum with multi-cinema and an aquarium as designed by Pinon and Viaplana⁴⁸.

These proposals were all built in a space of ten years. What we mean to say with all this is that these operations have been capable of facing and solving old urban problems which had been stalled for decades and of renewing both structural aspects (ring roads, new centres, facilities, and infrastructure) together with urban networks (extensions, waterfront, urban wastelands) with the sole use of a sound strategy. This planning strategy on various levels, much less than requiring a General Plan *ad hoc*, in the traditional sense of the term, has

considered a programme of actions co-ordinated in time and space, with commitment of all the various agents, from the of a General Plan produced in 1985. This Plan tackled the problems of the city with highly formalised solutions which were to suffer modifications as the options of development in each area were materialised⁴⁹. The deviation of the course of the river on its way through the city centre, an operation dating back to 1970, was used to concentrate the operations of rehabilitation of the traditional city centre and the island of La Cartuja, which was an almost empty surface which covered some 215 hectares which was to be devoted to the Expo⁵⁰. Likewise, the heavy investment in road and railway infrastructure in the East of the city, allowed for operations on the new voids, with housing developments of enormous dimensions such as was the Plan of Pino Montano⁵¹ which had been proposed some years before.

Perhaps the most interesting facet of the planning operation in Seville over these years was the triple articulation between the space devoted to the Expo on the island of La Cartuja, the new infrastructure for communications of this area with the city, via bridges⁵² with the new road network, and the connection of the latter with Madrid via the major operation of the Station of Santa Justa, which was projected by Antonio

Tal vez lo más interesante de operación urbanística sevillana de estos años es la triple articulación entre el espacio de Exposición de la isla de La Cartuja, la nueva infraestructura de conexión de esta zona de la ciudad, a través de los puentes⁵³ con el nuevo cordón viario, y la conexión de este último con la red ferroviaria de alta velocidad que conecta con Madrid vía la gran operación de la Estación de Santa Justa, proyectada por Antonio Cruz y Antonio Ortiz⁵⁴. Sin embargo, el tiempo transcurrido en resolver la continuidad funcional de La Cartuja, una vez finalizada la exposición, algo que podía suponerse desde antes de su inauguración, su mayor debilidad⁵⁵. Una vez más, eventos puntuales de resonancia internacional, son aprovechados como plataformas de promoción de la ciudad y como acelerador de operaciones urbanísticas emblemáticas y necesarias⁵⁶.

Bilbao pone también en marcha algunos planes «monotemáticos» de gran interés disciplinar como es la recuperación del frente de la ría (la zona que había sido la sede del gran despegue industrial de la ciudad), para usos terciarios, residenciales y culturales (con el Guggenheim de Gehry, como paradigma) y el impulso del Metro, que alcanza hasta once estaciones, como sistema para reforzar la cohesión del centro de la ciudad con los municipios limítrofes.

Planes puntuales de trascendencia urbanística, son afrontados también en otras ciudades españolas como el Jardín del Turia en Valencia, una larga operación de espacio libre equipado sobre el antiguo cauce del río; la recuperación del río Guadalmedina, en Málaga, en su contacto con el tejido urbano, sobre todo con su centro histórico; y en general, la puesta en uso de las zonas antiguas de las ciudades y de los frentes de agua en las ciudades marítimas y fluviales.

El Canarias los únicos planes «monotemáticos» de interés se localizan en el ámbito turístico. Durante los años sesenta y setenta, como en muchas otras ciudades españolas y de fuera de España, el fenómeno turístico en Canarias comienza a demandar un «locus» específico, que en este caso se dirige hacia las áreas situadas en el sudeste insular⁵⁷. Son operaciones de una gran vivacidad y eficacia que en pocos años consumen las partes más favorecidas del litoral de cada isla, pero que no provienen de un modelo global previamente establecido, sino que cada sector, en función de una estrategia más económica que urbanística, va progresando y adaptando sus propuestas tipológicas en función de los requerimientos espaciales de cada momento. Los planes, por lo tanto, son normalmente de dimensión reducida (dependiendo del tamaño de la «promoción»), pero la yuxtaposición continuada de ellos y los elementos que en su crecimiento se van introduciendo (puertos deportivos, centros comerciales, mejoras de las vías urbanas y de los paseos de borde), genera modelos específicos de implantación turística que son económicamente solventes, pero cuya valoración urbanística en Canarias está todavía por hacer⁵⁸. Dentro de este proceso aditivo de crecimiento por fragmentos, algunas propuestas como TEN-BEL de los arquitectos Díaz-Llanos y Saavedra, en el sur de Tenerife podrían destacarse por el interés del modelo agregativo⁵⁹.

Cruz and Antonio Ortiz⁵³. However, it took time to resolve the functional continuity of La Cartuja after Expo, something which was already apparent long before its inauguration, and this has represented the greatest weakness in this plan⁵⁴. Yet again, events of international renown are used as platforms for promotion of a city and as an accelerator of emblematic and necessary changes in the city⁵⁵.

Bilbao has also worked with "mono-thematic" plans such as is the rehabilitation of the river mouth (the area which had given rise to the industrial development in the city) for tertiary uses of a residential and cultural nature (the Guggenheim by Gehry is the prime example) and the development of the Metro with its eleven stations as a system designed to reinforce the cohesion between the city centre and the outlying areas.

Other sporadic and specific plans which were significant for town planning have been produced in other cities such as is the case of Valencia with El Jardín de Turia, a major operation designed at equipping an open space on the original river bed. Another was the rehabilitation of the river Guadalmedina in Malaga at its points of contact with the urban layout, above all, with the historical centre. And, in general, the revitalisation of the traditional centres of cities and of the waterfronts in sea and river cities.

In the Canary Islands, the only mono-thematic plans of interest are to be found in the field of tourism. In the Sixties and Seventies, as in many other cities in Spain and other countries, the phenomenon of Tourism produced a demand for "feeling of place" which, in this case, directed the operations towards the South-East of the island⁵⁶. These are highly vital operations of great efficiency which, in a few years, consumed the most favoured parts of the coastline of each island without working upon a previously established global plan. Each sector, working upon economic rather than planning necessities, progressed and adapted the typological proposals according to the spatial demands of the times. The plans, therefore, are normally reduced in size (depending on the size of the "promotion") but the constant juxtaposition of the same and the elements which were introduced as a result of their growth (marinas, shopping malls, improvement in city roads and marine parades) generated specific models of implementation in tourism which were economically solvent but whose planning value is still to be seen⁵⁷. Within this process of growth by fragments, some proposals, such as the one for TEN-BEL by the architects, Diaz-Llanos and Saavedra, in the South of Tenerife, deserve special mention on account of their interest as models by aggregate⁵⁸.

Referencias

- AA.VV. (1983), «La ocasión del Proyecto-Bicocca», *Casabella*, n.º 524.
- (1985), *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- (1987), *A+U*. Edición Extra.
- (199...), *Urbanismo COAM*, n.º ...
- (1991), «Genova dal Mare» *GB Progetti*, n.º 8/9 (Suplemento).
- (1993), *Geometría*, n.º 15 y 16.
- (1995), *Geometría*, n.º 19.
- (1994), *Revitalising the Waterfronts*. Wiley.
- Arias, P. (1987), «Sevilla y la Exposición Universal del 92». *Urbanismo COAM*, n.º 2.
- Bakker, R. (1991), «The Kop Van Zuid» en BRUTTOMESSO, R. *Waterfronts*. Città D'Aqua.
- Bescos, A.; Bote, M. (1989), «La Ciudad del Turismo» en *Arquitectura y Urbanismo en Canarias. 1968-1988*. ETSA de Las Palmas.
- Breen, A.; Rigby, D. (1994), *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge*. Mc Graw Hi.
- Bruttomesso, R. (1993), *Waterfronts* Città D'Acqua.
- Busquets, J. (1985), «Sevilla: La Oportunidad del Plan». *Urbanismo Revista*, n.º 3.
- Cáceres, E. (1988), «La Ordenación Turística de Canarias». *Urbanismo COAM*, n.º 4.
- Casariago, J. (1998), *Los Ángeles. La Construcción de la Post-Periferia*. Urban. ETSA de Madrid.
- Castells, M. (1989). *The Informational City*. Blackwell.
- (1997), *La Era de la Información*. Alianza.
- Castells, M.; Hall, P. (1994), *Las Tecnópolis del Mundo*. Alianza.
- Costa, J. (1998), «Lingotto» en *Quaderns*, n.º 218.
- Cullingworth, B. (1967), *Planning in the USA*. Routledge.
- Findlay, J. M. (1992), *Magic Lands. Western Cityscape and American Culture after 1940*. U. California Press.
- Font, A. (1996), «Reforma del Por Vell de Barcelona». *Urbanismo COAM*, n.º 27.
- Frieden, B.; Salagyn, L. B. (1989), *Downtown Inc*. MIT Press.
- Galantay, E. Y. (1979), *Nuevas Ciudades: de la Antigüedad a Nuestros Días*. Gustavo Gili.
- Garreau, J. (1991), *Edge City*. Anchor.
- Gordon, D. (1997), «Financing Urban Waterfront Redevelopment». *APA*, vol. 63, n.º 2.
- Koolhaas, R. (1996), *S, M, L, XL*. Monacelli.
- López de Lucio, R. (1996), «Los Nuevos Ensanches de Madrid», en *Geometría*, n.º 22.
- Newman, P.; Thorney, A. (1996), *Urban Planning in Europe*. Routledge.
- Oliva, F. (1994), «La Reutilización de las Áreas Abandonadas», en CAMPOS VENUTTI, G.; OLIVA, F. *Cincuenta Años de Urbanística en Italia. 1942-1992*.
- Pinder, D.; Rosing, K. E. (1994), «Public Policy and Planning of the Rotterdam Waterfront: A Tale of Two Cities», *Revitalising Waterfront* Wiley.
- Sassen, S. (1994), *Cities in a World Economy*. Pine Forge.
- Scott, A. S. (1993), *Technopolis. High-Technology Industry and Regional Development in Southern California*. U. California Press.
- Tzonis, A. (1992), «Kop van Zuid: Una Piccola Manhattan», *Casabella*, n.º 589.
- Williams, R. H. (1996), *European Union. Spatial Policy and Planning*. PCP.

1 El presente artículo se publica también en el libro que prepara la ETSA de Las Palmas para celebrar su treinta aniversario.

2 GARREAU, J. (1991), *Edge City*. Anchor.

3 FRIEDEN, B.; SALAGYN, L. B. (1989), *Downtown Inc*. MIT Press.

4 SASSEN, S. (1994), *Cities in a World Economy*. Pine Forge.

5 CASARIEGO, J. (1998), *Los Ángeles. La Construcción de la Post-Periferia*. Urban. ETSA. Madrid.

6 The bonuses allowed for soil to be bought to build a large number of squares (they were really small squares with a reduced surface area) or also for the construction of spaces integrated into buildings with civic or commercial functions etc. However, the compensations were also somewhat abusive, as was the case of the Washington Mutual Tower in Seattle which doubled its number of floors, from 27 to 55.

7 CULLINGWORTH, B. *Opus cit*.

8 FRIEDEN, B.; SALAGYN, L. B. *Opus cit*.

9 AA.VV. (1994), *Revitalising the Waterfronts*. Wiley.

10 BREEN, A.; RIGBY, D. (1994), *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge*. McGraw Hill.

11 GORDON, D. (1997), *Financing Urban Waterfront development*. APA. Vol. 63, Num. 2.

12 «The industry of high technology (computing, communications, electronic components, the aero-space industry, navigation, mea-

surement mechanisms and surgical instruments) had to be organised little by little by groups in specialised industrial estates". SCOTT, A. S. *Opus cit*.

13 CASTELLS, M.; HALL, P. (1994), *The Technopolis of the World*. Alianza.

14 CASTELLS, M. (1997), *La Era de la Información*. Alianza.

15 SCOTT, A. S. (1993), *Technopolis. High-Technology Industry and Regional Development in Southern California*. U. California Press.

16 FINDLAY, J. M. (1992), *Magic lands. Western Cityscape and American Culture after 1940*. U. California Press.

17 WILLIAMS, R. H. (1996), *European Union, Spatial Policy and Planning*. PCP.

18 WILLIAMS, R. H. (1996), *Opus cit*.

19 AA.VV. (1995), *Geometria*, Num. 19.

20 KOOLHAAS, R. (1996), *S.M.L.XL.*, Monacelli.

21 NEWMAN, P.; THORNEY, A. (1996), *Urban Planning in Europe*. Routledge.

22 AA.VV. (1995), *Geometria*, Num. 19.

23 AA.VV. (1995), *Geometria*, Num. 19.

24 We should draw special attention to the "Noord-Oost" housing development, built on the waterfront of Amsterdam and projected by the WOA in 1986 together with the project for the new Town Hall in The Hague, the design of Richard Meyers, in the early Nineties.

- 1 El presente artículo se publica también en el libro que prepara la ETSA de Las Palmas para celebrar su treinta aniversario.
- 2 GARREAU, J. (1991), *Edge City*. Anchor.
- 3 FRIEDEN, B.; SALAGYN, L. B. (1989), *Downtown Inc*. MIT Press.
- 4 SASSEN, S. (1994), *Cities in a World Economy*. Pine Forge.
- 5 CASARIEGO, J. (1998), *Los Ángeles. La Construcción de la Post-Periferia*. Urban. ETSA de Madrid.
- 6 Las bonificaciones (*bonus*) permitieron obtener suelo para la construcción de un gran número de «plazas» (realmente plazuelas de reducida superficie) o también para la construcción de espacios integrados a los edificios con funciones cívicas, comerciales, etc. Sin embargo, las *compensaciones* fueron también abusivas, como el caso de Washington Mutual Tower en Seattle que duplicó en número de plantas, de 27 pasó a 55 plantas.
- 7 CULLINGWORTH, B. *Opus Cit*.
- 8 FRIEDEN, B.; SALAGYN, L. B. *Opus Cit*.
- 9 AA.VV. (1994), *Revitalising the Waterfronts*. Wiley.
- 10 BREEN, A.; RIGBY, D. (1994), *Waterfronts: Cities Reclaim their Edge*. Mc Graw Hi.
- 11 GORDON, D. (1997), «Financing Urban Waterfront Redevelopment». *APA*, vol. 63, n.º 2.
- 12 «La industria de alta tecnología (computación, comunicaciones, componentes electrónicos, industria aeroespacial, navegación, mecanismos de medida e instrumentos de cirugía), tuvo que irse paulatinamente organizando y agrupando en distritos industriales especializados». SCOTT, A. S. *Opus Cit*.
- 13 CASTELLS, M.; HALL, P. (1994), *Las Tecnópolis del Mundo*. Alianza.
- 14 CASTELLS, M. (1997), *La Era de la Información*. Alianza.
- 15 SCOTT, A. S. (1993), *Technopolis. High-Technology Industry and Regional Development in Southern California*. U. California Press.
- 16 FINDLAY, J. M. (1992), *Majic Lands. Western Cityscape and American Culture after 1940*. U. California Press.
- 17 WILLIAMS, R. H. (1996), *European Union. Spacial Policy and Planning*. PCP.
- 18 WILLIAMS, R. H. *Opus Cit*.
- 19 AA.VV. (1995), *Geometría*, n.º 19.
- 20 KOOLHAAS, R. (1996), *S, M, L, XL*. Monacelli.
- 21 NEWMAN, P.; THORNEY, A. (1996), *Urban Planning in Europe*. Routledge.
- 22 AA.VV. (1995), *Geometría*, n.º 19.
- 23 AA.VV. (1995), *Geometría*, n.º 19.
- 24 Habría que destacar, el conjunto de viviendas «Noord-Oost» construido en el frente marítimo de Amsterdam y proyectado por OMA, en 1986, y la propuesta para el nuevo Ayuntamiento de La Haya, proyectado por Richard Meyer, a principios de los noventa.
- 25 TZONIS, A. (1992), «Kop van Zuid: Una Piccola Manhattan», *Casabella*, n.º 589.
- 26 BAKKER, R. (1991), «The Kop Van Zuid» en BRUTTOMESSO, R. *Waterfronts*. Città D'Aqua.
- 27 PINDER, D.; ROSING, K. E. (1994), «Public Policy and Planning of the Rotterdam Waterfront: A Tale of Two Cities» *Revitalising Waterfront* Wiley.
- 28 AA.VV. (1987), *A+U*. Edición Extra.
- 29 OLIVA, F. (1994), «La Reutilización de las Areas Abandonadas», en CAMPOS VENUTTI, G.; OLIVA, F., *Cincuenta Años de Urbanística en Italia. 1942-1992*.
- 30 Los elemento básicos del plan fueron elaborados por el profesor italiano Bernardo Secchi, a partir del que se promovió un concurso internacional de ideas con la participación de varios arquitectos como Vittorio Gregotti, Rafael Moneo, Frank Gehry, etc.
- 31 AA.VV. (1983), «La occasione del Progetto-Biococca», *Casabella*, n.º 524.
- 32 COSTA, J. (1998), «Lingotto», en *Quaderns*, n.º 218.
- 33 AA.VV. (1991), «Genova dal Mare», *GB Progetti*, n.º 8/9 (Suplemento).
- 34 CASTELLS, M. (1989), *Opus Cit*.
- 35 Hay que tener en cuenta que la región donde se sitúan las tres grandes áreas metropolitanas del país (Tokio, Nagoya y Osaka), que representan casi la mitad de su población total, se configura como una de las cuatro *megalópolis* mundiales hoy en competencia. Las otras tres serían: a) el Boston to Washington, b) the area from San Francisco to San Diego, and c) Western Europe.
- 36 CASTELLS, M.; HALL, P., *Opus cit*.
- 37 BRUTTOMESSO, R. (1993), *Waterfronts*. Citta d'Acqua.
- 38 CASTELLS, M.; HALL, P., *Opus cit*.
- 39 AA.VV. (1985), *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- 40 LÓPEZ DE LUCIO, R. (1996), «Los Nuevos Ensanches de Madrid», in *Geometria*, num. 22.
- 41 AA.VV. (1985), *Grandes Proyectos Urbanísticos*. MOPU.
- 42 See numbers 20 and 25 of the journal *Urbanismo*. COAM.
- 43 BUSQUETS, J. (1992), *Opus cit*.
- 44 The «ring roads» are a highly important subject in this city since Barcelona connects with the rest of the region and the nation through the centre of the city, via its basic axes: la Diagonal, la Meridiana and the Gran Via.
- 45 The Olympics of 92 was a large scale urban project designed at the internal re-structuring of the city according to different models than those used for other Olympics where the facilities were built under the cover of specific projects outside the city (as was the case in Munich) or existing facilities were used (Los Angeles and Atlanta).
- 46 The old existing facilities in the area were carried out when Barcelona presented the city as a candidate for the Olympic Games of 1939 which were celebrated instead in Berlin.

- área desde Boston hasta Washington, b) el área desde San Francisco hasta San Diego, y c) Europa Occidental.
- 36 CASTELLS, M.; HALL, P., *Opus Cit.*
- 37 BRUTTOMESSO, R. (1993), *Waterfronts Città D'Acqua.*
- 38 CASTELLS, M.; HALL, P., *Opus Cit.*
- 39 AA.VV. (1985), *Grandes Proyectos Urbanísticos.* MOPU.
- 40 LÓPEZ DE LUCIO, R. (1996), «Los Nuevos Ensanches de Madrid», en *Geometría*, n.º 22.
- 41 AA.VV. (1985), *Grandes Proyectos Urbanísticos.* MOPU.
- 42 Véanse los números 20 y 25 de la revista *Urbanismo COAM.*
- 43 BUSQUETS, J. (1992), *Opus Cit.*
- 44 Las «vías de ronda» en esta ciudad eran un tema vital ya que la conexión de Barcelona con el resto del sistema regional y nacional se producía por el centro de la ciudad, a través de sus ejes fundamentales: la Diagonal, La Meridiana y la Gran Vía.
- 45 Se verifica así la que la propuesta Olímpica del 92, es un proyecto urbanístico de gran envergadura para afrontar una reestructuración interna de la ciudad, frente a modelos urbanísticos empleados en otras Olimpiadas que lo hacen mediante operaciones específicas fuera de la ciudad (Munich) o que aprovechan instalaciones existentes (Los Ángeles y Atlanta).
- 46 Las instalaciones antiguas existentes en la zona fueron llevadas a cabo con motivo de la candidatura de Barcelona para sede olímpica en 1939, pero los juegos finalmente fueron celebrados en Berlín.
- 47 El conjunto es un proyecto de los arquitectos catalanes Correa, Milá y Margarit y el viejo estadio lo remodela el arquitecto italiano Vittorio Gregotti. El diseño del resto de las instalaciones deportivas, son: el Palacio Deportivo de Arata Isozaki y un edificio para la INEF de Ricardo Bofill.
- 48 La Villa Olímpica y la renovación del frente marítimo es del grupo M.B.M.P. (Martorel, Bohigas y Mackay, Puichdomenech).
- 49 FONT, A. (1996), «Reforma del Por Vell de Barcelona». *Urbanismo COAM*, n.º 27.
- 50 BUSQUETS, J. (1985), «Sevilla: La Oportunidad del Plan». *Urbanismo Revista*, n.º 3.
- 51 El proyecto del área de la Exposición fue resuelto mediante un concurso restringido con participación de Emilio Ambasz, Francisco Saenz de Oíza, José Antonio Fernández Ordóñez, Rafael Moneo y Manuel Trillo.
- 52 Pino Montano es un área de 125 Has. de superficie, situada a 3 kms. del centro de Sevilla, destinada a uso residencial. Fue un plan muy divulgado en los años ochenta, por el tipo de ordenación propuesto: en una cuadrícula muy compacta, que separa en franjas las zonas edificadas de las de equipamiento, se organiza, mediante una jerarquización de vías (ramblas, vías urbanas, ...) una suerte de manzanas todas cerradas y con patio interior.
- 53 Es de interés el contraste en el diseño de los puentes entre la isla de La Cartuja y el resto del área urbana, realizados por distintos profesionales como Calatrava, Fernández Ordóñez y Martínez Calzón.
- 54 AA.VV. (1993), *Geometría*, n.º 15 y 16.
- 55 ARIAS, P. (1987), «Sevilla y la Exposición Universal del 92». *Urbanismo COAM*, n.º 2.
- 56 Hay que pensar que la Exposición de Sevilla del 92, tuvo un presupuesto de cerca de dos billones de pesetas, de los cuales, uno de ellos era totalmente inversión pública.
- 57 Una interpretación de este fenómeno para el caso de Canarias viene desarrollado en el artículo de E. CÁCERES (1988): «La Ordenación Turística de Canarias». *Urbanismo COAM*, n.º 4.
- 58 Una primera reflexión todavía muy seminal se puede consultar en BESCÓS, A.; BOTE, M. (1989): «La Ciudad del Turismo» en *Arquitectura y Urbanismo en Canarias. 1968-1988.* ETSA de Las Palmas.
- 59 Ver el BASA de TEN-BEL.

- 47 The Olympic Villa and the renovation of the waterfront were the work of the group M.B.M.P. (Martorel, Bohigas, Mackay and Puichdomenech).
- 48 FONT, A. (1996), "Reforma del Por Vell de Barcelona". *Urbanismo*, COAM. Num. 27.
- 49 BUSQUETS, J. (1985), "Sevilla. La Oportunidad del Plan". *Urbanismo*, Num. 3.
- 50 The project for the area of the Expo was resolved via a restricted bid, with the participation of Emilio Ambasz, Francisco Saenz de oiza, Jose Antonio Fernandez Ordenez, Rafael Moneo and Manuel Trillo.
- 51 Pino Montano is an area of 125 hectares some 3 kms. from the centre of Seville which was used for housing. This plan was given great publicity in the Eighties on account of the type of organisation which was proposed, over an extremely compact block which separated, by zones, the areas which were devoted to housing and the stretches given over to facilities, via a hierarchy of roads (terraces, urban motorways) over closed blocks with interior patios.

- 52 It is interesting to contrast the design of the bridges between the island of La Cartuja with the rest of the bridges in the urban area, produced by various professionals such as Calatrava, Fernandez ordenez and Martinez Calzon.
- 53 AA.VV. (1993), *Geometria*, nums. 15 and 16.
- 54 ARIAS, P. (1987), "Sevilla y la Exposicion Universal del 92". *Urbanismo*, COAM, num. 2.
- 55 We should consider that the Expo 92 had a budget of around two billion pesetas, one of which was totally public investment.
- 56 One interpretation of this phenomenon for the case of the Canary Islands has been given in the article of E. CÁCERES (1988), "La ordenacion Turistica de Canarias". *Urbanismo*, COAM, num.4.
- 57 A first seminal reflection upon the same is to be found in BESCOS, A. and BOTE, M. (1989) "La Ciudad del Turismo" in *Arquitectura y Urbanismo en Canarias. 1968-88.* ETSA Las Palmas.
- 58 See the BASA for TEN-BEL.