

# La idea de supermanzana en los polígonos de viviendas de Valencia (1956-1971)

## The idea of superblock in modernist housing estates of Valencia (1956-1971)

JAVIER PÉREZ IGUALADA

### Resumen

El trabajo presenta y analiza un conjunto de planes urbanísticos redactados entre 1956 y 1971 para ordenar los polígonos de viviendas de Paseo de Valencia al Mar, Avenida de Castilla, Monteolivete y Campanar, en Valencia, a partir de la documentación original del expediente municipal, que se conserva en el Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento. El interés de estos planes está en que introducen la idea de supermanzana como sistema de ordenación en conjuntos residenciales de edificación abierta, una idea que ha sido retomada en propuestas urbanas recientes, pero que sin embargo no encontró una aceptación suficiente en los años sesenta. Con el fin de extraer algunas enseñanzas del pasado, que puedan proyectarse hacia el futuro, se examinarán las características de las supermanzanas que se proponían en los años sesenta para los polígonos de viviendas de Valencia, analizando su grado de realización, y valorando su papel como elemento estructurante del proyecto urbano, capaz de articular de un modo integrado el trazado viario, los equipamientos y la edificación.

### Palabras clave

Supermanzana; trazado viario ramificado; polígonos de viviendas; edificación abierta.

### Abstract

This paper presents and analyzes a set of urban plans drawn up between 1956 and 1971 for the housing estates of Paseo de Valencia al Mar, Avenida de Castilla, Monteolivete and Campanar, in the city of Valencia, using the municipal files of the original drafts kept in the Urban Planning Archive of the City Hall. The interest of these plans is that they introduce the idea of superblock as a design system in open building housing complexes, an idea that has been taken up in recent urban proposals, but which did not find sufficient acceptance in the sixties. In order to draw some lessons from the past, which may be projected into the future, the characteristics of the superblocks proposed in the sixties for the housing estates of Valencia will be examined, analyzing their degree of achievement, and assessing their role as structuring element of the urban project, capable of articulating the road layout, the equipment and the buildings in an integrated way.

### Keywords

Superblock; ramified road layout; modernist housing estates; open building system.

**Javier Pérez Igualada.** Arquitecto (1983) y Doctor Arquitecto por la Universidad Politécnica de Valencia (2006), es Profesor Contratado Doctor del Departamento de Urbanismo y Director del Máster en Arquitectura del Paisaje en la ETS de Arquitectura (UPV). Es autor de los libros *Arquitectura del paisaje. Forma y materia* (2016), *Arquitectura para el transporte* (2010), *Arquitecturas comparadas* (2007), *Elementos del proyecto urbano*, (2007) y *Manzanas, bloques y casas. Formas construidas y formas del suelo en la ciudad contemporánea* (2005). Ha publicado artículos en las revistas *Journal of Sustainable Development and Planning*, *WIT Transactions on the Built Environment*, *ACE Architecture, City and Environment*, *Geometría*, *Urbanismo COAM*, *Mediterranéé*, *Cuadernos de Investigación Urbanística*, *EGA-Expresión Gráfica Arquitectónica*, y capítulos en los libros *Historias vividas* (2017), *Historia de la Ciudad VII* (2015), *Historia de la Ciudad VI* (2010) y *Renta Limitada* (2008). [jperezi@urb.upv.es](mailto:jperezi@urb.upv.es)

## La idea de supermanzana en el urbanismo moderno: el modelo Radburn y el informe Buchanan

La sustitución de las manzanas tradicionales por unidades urbanas de mayor tamaño, no atravesadas por vías de tráfico, a las que se denomina “supermanzanas”, es uno de los principios que inspiran el proyecto de 1929 para la nueva ciudad de Radburn de Clarence S. Stein y Henry Wright. Este principio se basa en la separación de la circulación peatonal y la rodada, y se concreta en un modelo de trazado viario compuesto por una malla de gran tamaño, que define el perímetro de las supermanzanas, de la que arranca un trazado viario ramificado hacia el interior, formado por ramales de tráfico rodado en *cul-de-sac* (calles sin salida) que dan acceso a las viviendas. Intercalados entre estos ramales de tráfico, unos caminos peatonales conectan las viviendas con amplios espacios verdes continuos situados en el corazón de las supermanzanas, en los que se localizan las escuelas y otros equipamientos<sup>1</sup>.

Radburn es, además, una propuesta de sistematización de las unidades urbanas, estableciendo agrupaciones de tamaño creciente. Las agrupaciones de viviendas en torno a cada *cul-de-sac* son la unidad mínima. Las supermanzanas integran varias agrupaciones de viviendas y el espacio verde central. Estas supermanzanas se agrupan a su vez en unidades vecinales, en torno a las escuelas, siguiendo el modelo de la *neighbourhood unit* de Perry. La ciudad, por último, agrupa todas las unidades vecinales en torno a un centro cívico que incluye los servicios de grado superior.

El modelo Radburn tuvo una inmensa influencia en el urbanismo moderno, marcando la pauta para crear entornos residenciales agradables libres de tráfico y dotados de servicios colectivos, asumiendo la presencia del automóvil como principal medio de transporte pero intentando proteger a la población de sus efectos negativos. Ejemplos de ello son conjuntos residenciales como Baronbackarna en Orebro (P. A. Eckholm, S. White, 1951-57) o Lafayette Park en Detroit (L. Mies van der Rohe, L. Hilberseimer, 1955-63), ambos directamente inspirados en el modelo Radburn. La idea de “environment-zone”, recogida en el informe Buchanan de 1963<sup>2</sup>, puede considerarse también homóloga a la de supermanzana, aunque está más vinculada a la remodelación del tráfico en tejidos urbanos existentes, buscando que por el interior de cada zona circule sólo aquel tráfico que cumple en ella una función, o que ha sido generado por las actividades que se desarrollan en dicha zona.

Más recientemente, la idea de supermanzana ha reaparecido como elemento clave en las propuestas de Urbanismo Ecológico de Salvador Rueda. En estas propuestas, la manzana representa la unidad mínima para la determinación de las especificaciones urbanísticas, mientras que la supermanzana constituye la célula básica para la organización de las redes de movilidad y del espacio público, de las redes de infraestructuras y de servicios, de la estructura de la red verde, de la red de equipamientos y servicios básicos y de las relaciones de vecindad y comunicación con el entorno, en los tres niveles de ordenación que Rueda establece en su Urbanismo Ecológico<sup>3</sup>. La supermanzana que propone Rueda, que más que a las unidades urbanas del modelo Radburn se asemeja a la “environment-zone” de Buchanan, es una unidad urbana de unos 400x400 m, equivalente a nueve manzanas del ensanche de Barcelona, que carece de un núcleo central de espacios verdes y equipamientos.

### La supermanzana en los polígonos de viviendas de Valencia, 1956-1969

La idea de supermanzana como sistema de ordenación está implícita en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1966, cuando se señalan una serie de reglas que debían seguirse para la redacción de Planes Parciales:

- 1 Clarence S. Stein. *Toward New Towns for America* ( Liverpool: University Press. 1951).
- 2 Colin Buchanan. *Traffic in Towns* (Londres: Ministry of Transport. 1963).
- 3 Salvador Rueda. “El Urbanismo Ecológico”. *Urban-e*, 4 (2013).

**JAVIER PÉREZ IGUALADA**

La idea de supermanzana  
en los polígonos de viviendas  
de Valencia (1956-1971)

The idea of superblock  
in modernist housing estates  
of Valencia (1956-1971)



1. Polígono del Paseo de Valencia al Mar (sector sur).
2. Polígono de Monteolivete.
3. Polígono de la Avenida de Castilla.
4. Polígono de Campanar.

[Fig. 1] Polígonos de viviendas de Valencia, 1956-1969.

Fuente: Elaboración propia.

“Dentro del Polígono se establecerá claramente una red viaria al servicio del mismo, que diferencie las calles principales de las secundarias, considerando estas últimas con la única finalidad de acceder a las edificaciones previstas, pudiendo ser en algunos casos en fondo de saco.

Como complemento de la red viaria de tráfico rodado será conveniente establecer, cuando las circunstancias lo permitan, una red peatonal que permita el fácil acceso a las zonas escolares, centro comercial, e igualmente desarrollar vías comerciales sin circulación rodada más que en caso de emergencia”<sup>4</sup>.

En el periodo 1956-1969, siguiendo estas directrices, en la mayor parte de los planes parciales de zonas de edificación abierta de Valencia, tanto municipales como de polígonos de promoción pública, el trazado viario interno se diseña de acuerdo con el principio de separación del tráfico rodado y el peatonal. La separación de tráficos se obtiene por lo general con sistemas de trazado ramificado, según el modelo de Radburn, que generan supermanzanas con una zona central de carácter peatonal, libre del ruido y las molestias asociadas al tráfico rodado, que se puede destinar a escuelas, parques y otros equipamientos vecinales. Sin embargo, la edificación que envuelve el corazón equipado y peatonal de las supermanzanas no es en Valencia de viviendas unifamiliares y baja densidad, como en Radburn, sino de vivienda colectiva alojada en edificación abierta de alta densidad, principalmente en forma de bloques lineales y torres.

Las ordenaciones basadas en el sistema de supermanzanas que muestran una mayor claridad en su diseño son las que aparecen en los planes parciales redactados entre 1956 y 1971 para los polígonos de promoción pública de Paseo Valencia al Mar, Avenida de Castilla, Monteolivete y Campanar, que examinaremos a continuación, situados respectivamente al este, oeste, sureste y noroeste del núcleo central de Valencia [fig. 1].

### **Trazado viario ramificado y supermanzanas en el Polígono del Sector de Paseo de Valencia al Mar de 1956**

El primer plan urbanístico que propone en Valencia una ordenación basada en el trazado viario ramificado y las supermanzanas es el “Proyecto de Ejecución del Polígono del Sector de Paseo de Valencia al Mar con destino a la formación de solares para emplazamiento de viviendas de Renta Limitada”, redactado en 1956 por los arquitectos Vicente Valls Abad y Julio Bellot Senent.

La principal novedad que se introduce en este proyecto es la creación de un eje este-oeste intermedio entre el Paseo al Mar y la actual calle de Justo y Pastor, en forma de paseo peatonal continuo, interrumpido únicamente por los ejes norte-sur. Este eje peatonal aglutina en torno a él todos los equipamientos [fig. 2].

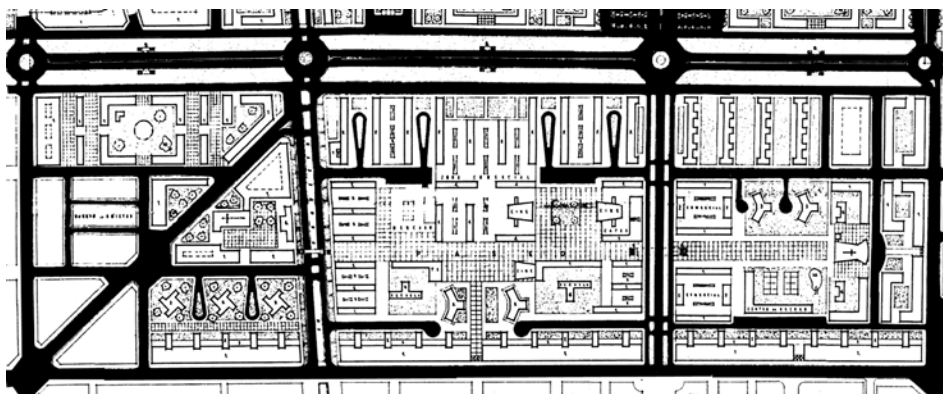
La existencia del paseo peatonal es posible gracias al trazado viario proyectado, que es de tipo ramificado, con viales sin salida que penetran en tres manzanas de gran tamaño (supermanzanas en la terminología habitual utilizada en la Memoria del plan parcial) sin atravesarlas. Las supermanzanas este y oeste tienen unas dimensiones aproximadas de 430x440 m, mientras que la central es ligeramente mayor, de 510x440 m.

Así, en el extremo oeste del eje peatonal se sitúa un núcleo de equipamientos que incluye una iglesia y una escuela. En la supermanzana central se proyecta un centro cívico, que incluye un mercado situado junto a un extensa planta baja comercial que engloba varios bloques lineales, una Tenencia de Alcaldía y una zona con cines, cafés y un hotel en torno a una plaza, así como dos parcelas escolares. Dos torres con planta en Y se abren al centro cívico, y entre ellas se sitúa un brazo transversal del paseo peatonal que llega hasta la calle que limita la zona por el sur.

4 Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca a la Solución Sur, 1966. Normas urbanísticas. Norma 32<sup>a</sup>.

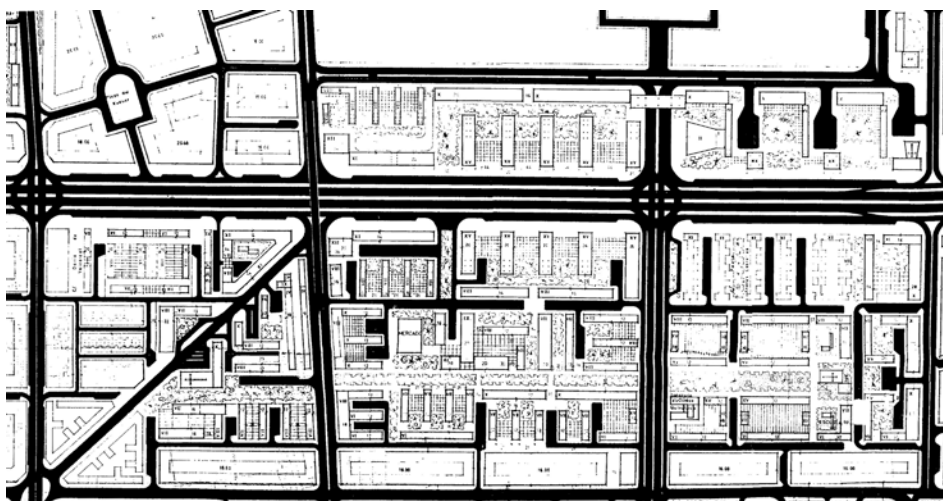
[Fig.2] Proyecto de Ejecución de Polígono Sector Paseo Valencia al Mar para Viviendas de Renta Limitada, 1956.

Fuente: Elaboración propia. Sombreado de viario sobre fragmento de planta original.



[Fig. 3] Plan Parcial nº 12, 1968. Detalle de la zona del Paseo Valencia al Mar.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.



El paseo peatonal continúa en la supermanzana del este, y queda rematado por un núcleo de equipamientos que incluye una Iglesia (que cierra la perspectiva del paseo), dos parcelas escolares y un espacio deportivo y de juegos. Este núcleo final queda envuelto por bloques lineales en L, excepto en el lado norte, en el que se sitúan otras dos torres en Y.

Las manzanas mixtas, formadas por bloques lineales enlazados por bajos comerciales, se concentran en los frentes de los ejes norte-sur (actuales calles de Manuel Candela y Músico Ginés) y en el frente al Paseo al Mar de la supermanzana central, así como en el centro cívico descrito anteriormente.

Las tres supermanzanas se mantendrán en el plan posterior redactado para esta zona, el Plan Parcial 12 de 1968 [fig. 3], aunque en una versión un tanto desvirtuada, en la que crece la superficie de los ramales en *cul-de-sac* y se reduce la superficie destinada a equipamientos y espacios peatonales del eje central.

### ***La supermanzana en los planes parciales para el Polígono de la Avenida de Castilla, 1960-68***

El Plan Parcial de Ordenación del Polígono de la Avenida de Castilla fue redactado en 1960 por el arquitecto Camilo Grau García, como consecuencia del concurso convocado al efecto por el Ayuntamiento de Valencia [fig. 4]. El Proyecto de Urbanización correspondiente, promovido ya por la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, es de 1961.

El trazado viario previsto en el plan adopta la forma de malla de gran tamaño, que genera unas supermanzanas dotadas de bolsas de aparcamientos en forma de ramales sin salida. Esta malla está compuesta por un eje longitudinal este-oeste de directriz quebrada y tres ejes transversales en dirección norte-sur, y subdivide el polígono en siete supermanzanas, cuya superficie y geometría es variable, y

Ciudades y formas urbanas  
Cities and Urban Forms

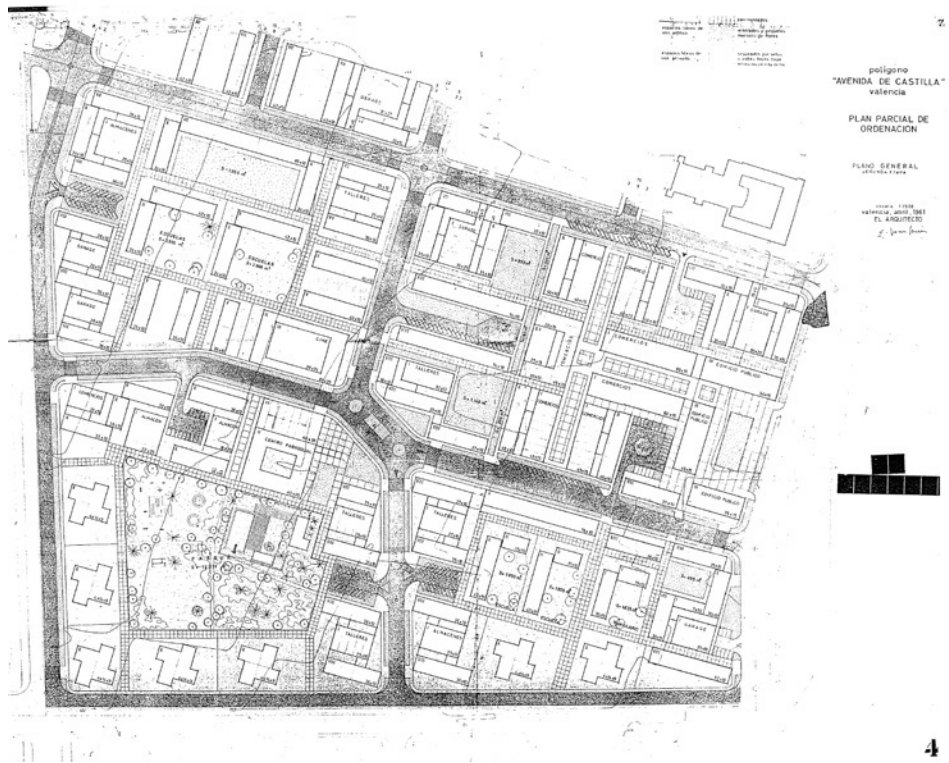
JAVIER PÉREZ IGUALADA

La idea de supermanzana  
en los polígonos de viviendas  
de Valencia (1956-1971)

The idea of superblock  
in modernist housing estates  
of Valencia (1956-1971)

[Fig.4] Plan Parcial de Ordenación del Polígono de la Avenida de Castilla, 1960. Sector oeste.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.



oscila entre los 24.000-26.000 m<sup>2</sup> de las manzanas que albergan escuelas en su núcleo central, los 27.000 m<sup>2</sup> (150 x180 m) de la manzana en cuyo centro se sitúa el parque, y los 41.000 m<sup>2</sup> de la manzana que alberga los edificios públicos y el centro comercial, que es la de mayor tamaño, con unas dimensiones de 250x165 m. Se trata, por tanto, de supermanzanas de un tamaño mucho menor que el de las del Polígono de Valencia al Mar.

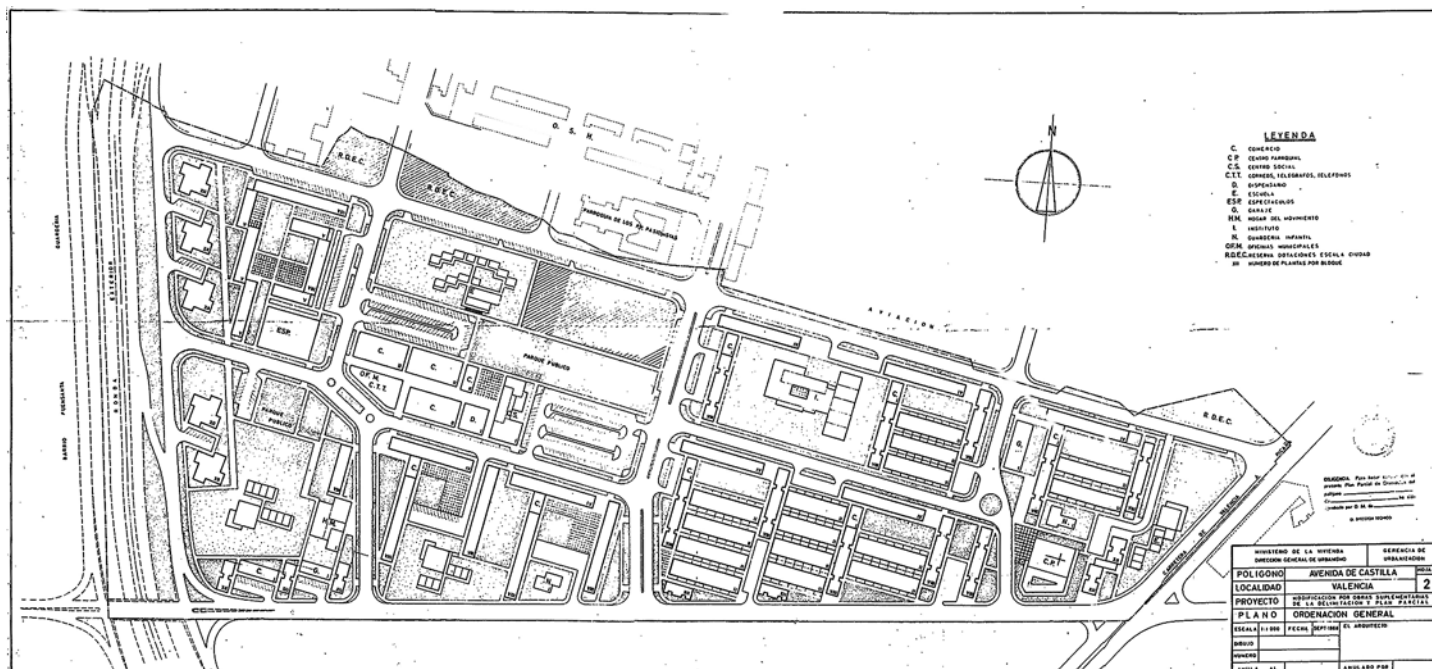
El Plan Parcial para el Polígono de la Avenida de Castilla de 1960 comenzó a ejecutarse en base al correspondiente Proyecto de Urbanización, redactado en 1961. Sin embargo, la organización interior de las supermanzanas del sector este, que era el destinado a la primera fase de desarrollo del Polígono, quedó alterada sustancialmente con respecto a su configuración inicial debido a dos modificaciones de importancia que se produjeron: por una parte, la implantación de un Instituto de Enseñanza Media en una parcela inicialmente prevista como residencial y, por otra, la redacción en 1965 del proyecto para el grupo Antonio Rueda, conjunto de 1.000 viviendas promovido por la Obra Sindical del Hogar, que plantea una disposición de la edificación completamente diferente a la prevista en el Plan Parcial del Polígono, y en la que la idea de supermanzana está ausente<sup>5</sup>.

Una nueva versión del plan parcial, denominada "Proyecto de Modificación por obras suplementarias de la delimitación y Plan Parcial del Polígono Avenida de Castilla" [fig. 5], se redactó en 1968 para legalizar el proyecto del grupo Antonio Rueda, y se aprovechó además para realizar una revisión al alza de las superficies de aparcamientos y de las reservas de espacios para dotaciones, a fin de responder, según indica la Memoria, "al notable aumento experimentado en el nivel económico de la población y al importante aumento experimentado por el parque automovilístico en las ciudades españolas"<sup>6</sup>.

En esta nueva versión del plan parcial, las supermanzanas se desdibujan y entran en crisis, ya que debido a su reducido tamaño no pueden responder a las dos tensiones contrapuestas inducidas por la revisión al alza de las superficies de dotaciones y de aparcamientos: por un lado, el núcleo central de las supermanzanas no puede absorber el aumento de superficie de equipamientos sin extenderse hacia el exterior; por otro lado, la corona perimetral que albergaba los ramales en

5 El grupo Antonio Rueda, de hecho, es un ejemplo tardío del modelo de desarrollos residenciales mixtos teorizado por Bakema y Van den Broek en el CIAM de Aix-en-Provence de 1953. Este sistema, utilizado en conjuntos como los de Pendrech, Klein Driene y t'Hool, consiste en la reformulación de la manzana a partir de la edificación abierta, combinando edificios de forma y volumen diversos (casas patio y en hilera, bloques, torres), que se disponen por lo general en turbina alrededor de un espacio libre central, para crear una unidad modular repetible. Javier Pérez Igualada. *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988*. Tesis doctoral. (Valencia: Universitat Politècnica de València, 2006), 563-568.

6 Memoria del Proyecto de Modificación por obras suplementarias de la delimitación y Plan Parcial del Polígono Avenida de Castilla, 1968.



[Fig.5] Modificación por obras suplementarias de la delimitación y Plan Parcial del Polígono Avenida de Castilla, 1968.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

cul-de-sac no puede absorber el aumento de superficie de los aparcamientos, que se extienden hacia el interior. El resultado de ello es que la separación entre viario rodado y equipamientos se hace imposible, salvo que aumente el tamaño de la supermanzana.

### **La supermanzana en los planes parciales para el Polígono de Monteolivete, 1960-1971**

El Plan Parcial para el Polígono de Monteolivete, redactado en 1960 por los arquitectos Luis García Camarero, Luis Martínez Lebrato y José M<sup>a</sup> Pagola de la Puente, por encargo de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, ordena una superficie de 57,4 Ha, ocupada únicamente por cultivos de huerta y por edificación rural dispersa [fig. 6]. La Memoria del plan señala que la urbanización del polígono se plantea como una unidad residencial autónoma para 28.000 personas, repartidas en unas 6.000 viviendas. En el apartado relativo a zonificación, se señala que esta unidad residencial se divide funcionalmente del modo siguiente:

“Se ha previsto la diferenciación del conjunto en tres supermanzanas, como unidades residenciales menores dotadas de vida propia, y cada una de éstas, a su vez, en dos vecinales (sectores) con los servicios propios para el abastecimiento cotidiano. En el centro de gravedad de cada supermanzana se establecerá, como elementos esenciales y definitorios de uso común, las escuelas, una guardería y un pequeño dispensario, debidamente aislados en el seno de la zona verde correspondiente”<sup>7</sup>.

La idea de composición escalonada de unidades urbanas completas, integradas por viviendas y servicios, propia del urbanismo funcionalista queda reflejada con claridad. Junto a ella, aparece la atención a las condiciones climáticas (soleamiento, vientos, orientación), que es una de las bases originales de la arquitectura y el urbanismo racionalistas.

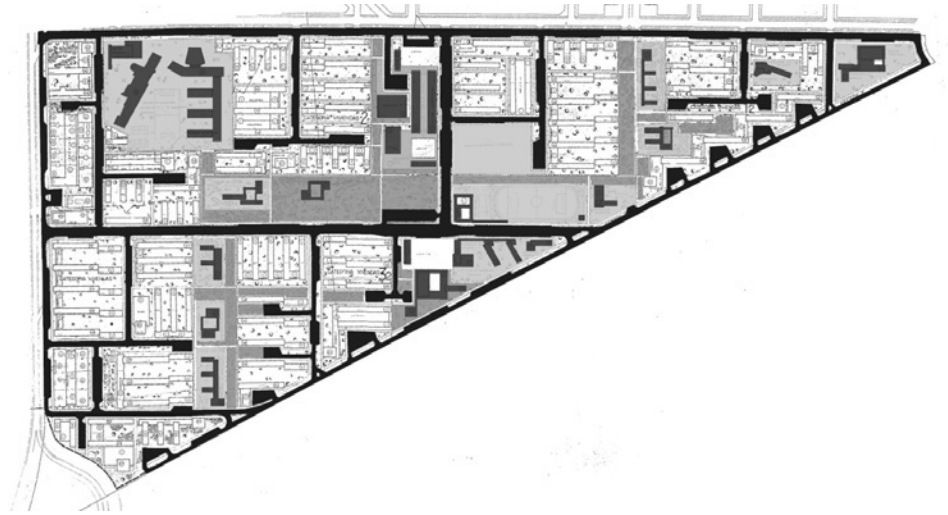
Las tres supermanzanas indicadas son el resultado del trazado del viario interno principal, que se proyecta de acuerdo con el principio canónico del urbanismo funcionalista de separación de las circulaciones rodadas y de peatones. El viario se compone de dos ejes: uno longitudinal y otro transversal, que dibujan una T que subdivide el polígono en tres supermanzanas, una rectangular, de dimensiones 315x530 m, y dos triangulares, de 315x440 m y 300x320 m, para cada una de las

7 Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Monteolivete, 1960. Memoria.

**JAVIER PÉREZ IGUALADA**

La idea de supermanzana  
en los polígonos de viviendas  
de Valencia (1956-1971)

The idea of superblock  
in modernist housing estates  
of Valencia (1956-1971)



[Fig.6] Plan Parcial del Polígono de Monteolivete, 1960.

Fuente: Elaboración propia. Sombreado de viario, zonas verdes y equipamientos sobre planta original.

cuales se proyectan penetraciones en forma de ramales sin salida en cuyo fondo se sitúan bolsas de aparcamientos, desde las que unos senderos para peatones enlazan con las viviendas.

El sistema de zonas verdes y equipamientos está formado por unas bandas continuas en las que se integran los edificios públicos y los espacios libres. Dos de estas bandas, de dirección norte-sur, se sitúan en el centro de las supermanzanas triangulares, y se proyectan como zonas tranquilas y libres de tráfico en las que se localizan las escuelas, guarderías, paseos y zonas de recreo de dichos sectores.

La tercera banda de equipamientos, que enlaza las dos anteriores, forma una gran masa verde continua en el centro del polígono, acompañando a modo de alameda al eje viario longitudinal este-oeste. Intercalados en la masa verde, se disponen espacios para instalaciones deportivas y escuelas. En el cruce con el eje viario norte-sur que conecta con la Avenida de la Plata, se crea una cuarta banda transversal de equipamientos, formada por un centro comercial que flanquea dicho eje y un centro cívico situado al otro lado del parque central.

Un concepto interesante que introduce la Memoria del plan es el de potencia o profundidad del área edificable entre espacios libres, que se fija en 200 m, a fin de evitar distancias excesivas a las bandas de equipamientos, y de obtener “vistas agradables, abundante aireación y permeabilidad de tránsito”<sup>8</sup>. En un esquema de supermanzanas, este parámetro mide la profundidad de la corona residencial edificada alrededor del núcleo central de equipamientos.

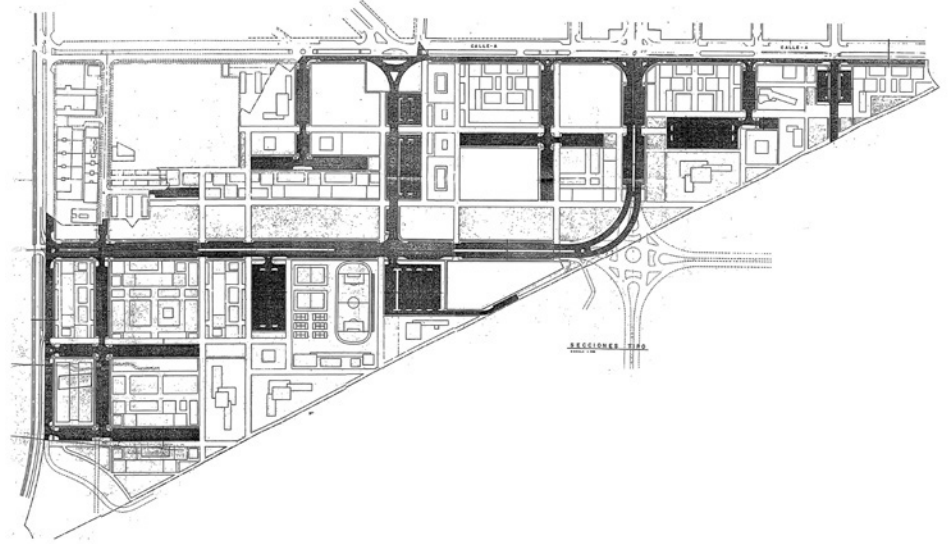
El plan para el Polígono de Monteolivete de 1960 fue sustituido por otro que, pese a su denominación -Plan Parcial Reformado- era completamente diferente. El Plan Parcial Reformado del Polígono, cuyo nombre pasó a ser Fuente de San Luís, fue redactado en 1969 por la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda, y aprobado en 1971 [fig. 7]. Todos sus elementos responden a un nuevo diseño, ya que no llegó a realizarse ningún edificio de los previstos en el plan de 1960.

En el nuevo plan de 1971, la idea de supermanzana se mantiene, aunque desvirtuada una vez más como consecuencia del aumento simultáneo de la superficie destinada a equipamientos y a viario y aparcamientos. Por una parte, el trazado ramificado secundario de ramales sin salida, dotado ahora con grandes bolsas de aparcamientos, penetra hasta el centro de las supermanzanas, y hace imposible un núcleo peatonal de equipamientos y zonas verdes. Como consecuencia, los equipamientos no quedan ya envueltos por edificación residencial, sino que se concentran en áreas laterales de la supermanzana, de carácter monofuncional. La supermanzana, por tanto, queda reducida en el nuevo plan a un mero recurso para

8 Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Monteolivete, 1960. Memoria

[Fig.7] Plan Parcial Reformado del Polígono de Fuente de San Luís, 1971. Plano de trazado viario.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.



el trazado viario, y deja de ser un concepto asociado a la integración de trazado viario, equipamientos y edificación

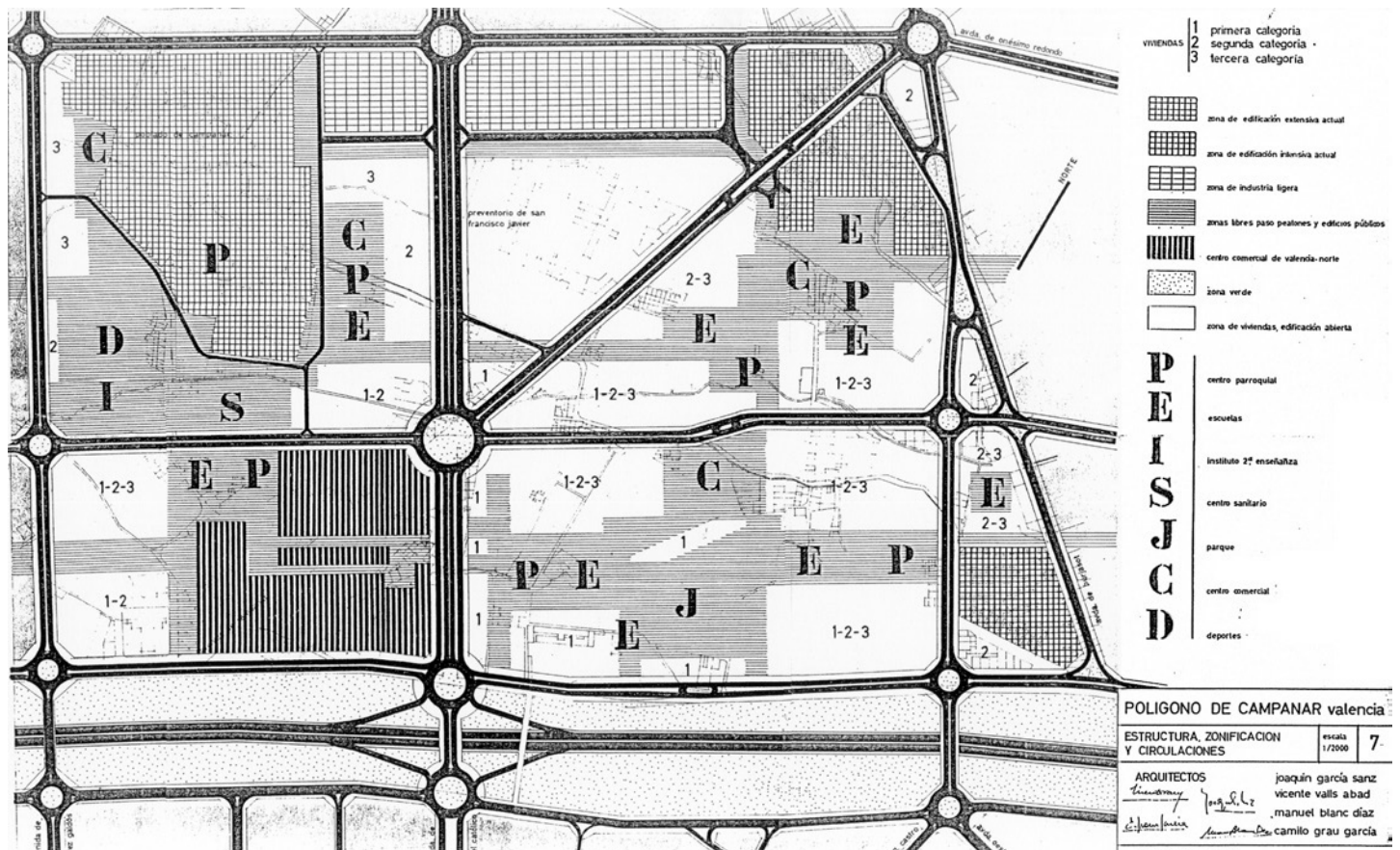
### ***La supermanzana en los planes parciales para el Polígono de Campanar, 1960-1982***

El Plan Parcial del Polígono de Campanar fue redactado entre 1960 y 1961 por los arquitectos Joaquín García Sanz, Vicente Valls Abad, Manuel Blanc Díaz y Camilo Grau García, equipo adjudicatario del concurso convocado al efecto por el Ayuntamiento en 1959.

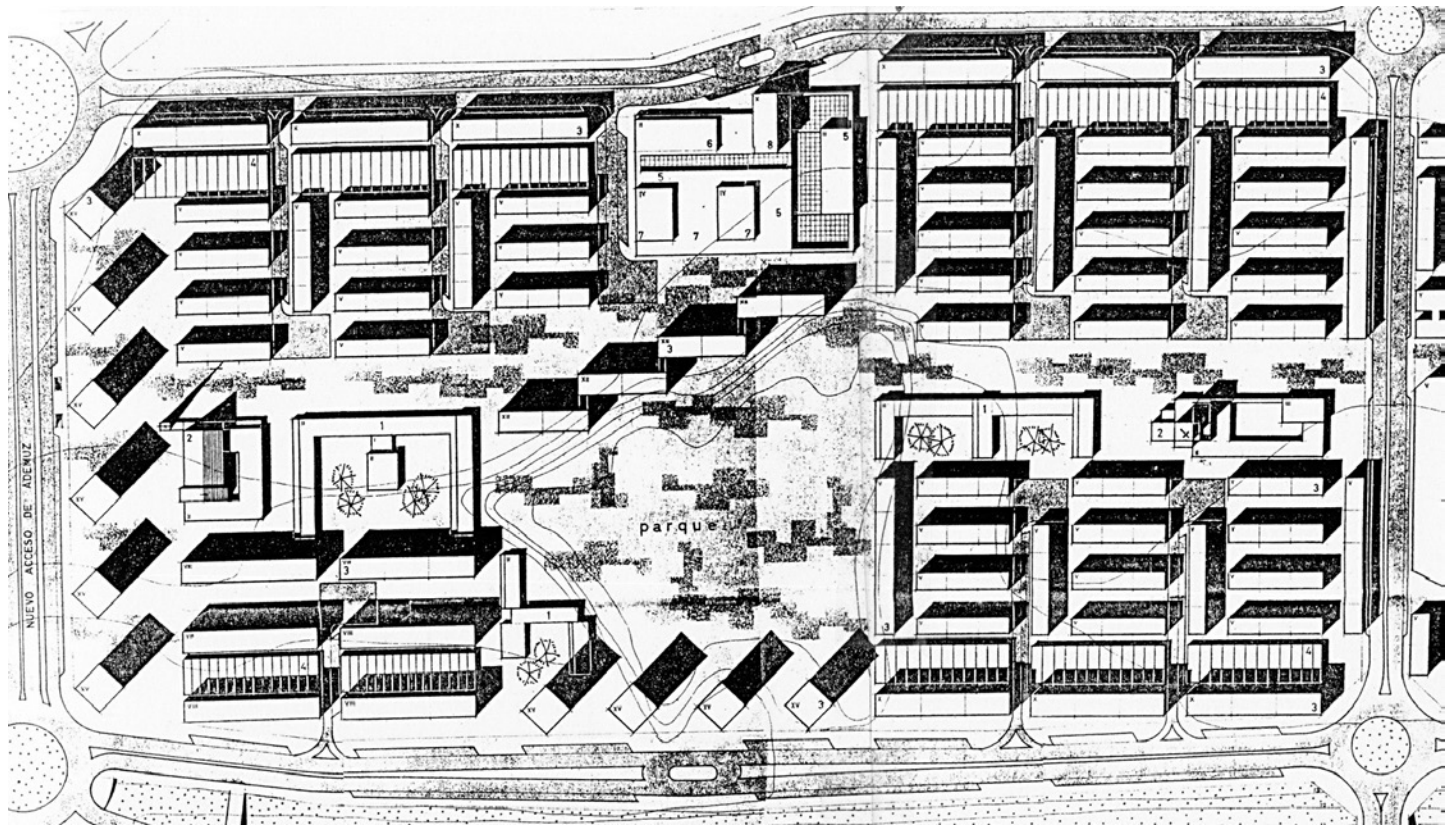
[Fig. 8] Plan Parcial del Polígono de Campanar, 1961. Plano de estructura, zonificación y circulaciones.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

La Memoria del Plan Parcial señala que la estructura urbanística proyectada para el polígono se basa en la división del mismo en una serie de supermanzanas limitadas por la red viaria fundamental, que es la prevista en el Plan Sur de 1958 [fig. 8]. En el interior de las supermanzanas, el trazado viario es de tipo ramificado,







[Fig. 9] Plan . Plan Parcial del Polígono de Campanar, 1961. Plano de ordenación general del subpolígono A.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

con ramales sin salida y un núcleo central de equipamientos y espacios verdes. Al respecto, la Memoria del plan señala lo siguiente:

“Dentro de cada una de estas supermanzanas, se crean las unidades vecinales (dos por cada supermanzana, por regla general) cuyas viviendas se agrupan alrededor de los pequeños centros comerciales y del Centro cultural y religioso integrado por las escuelas y parroquia respectivamente.

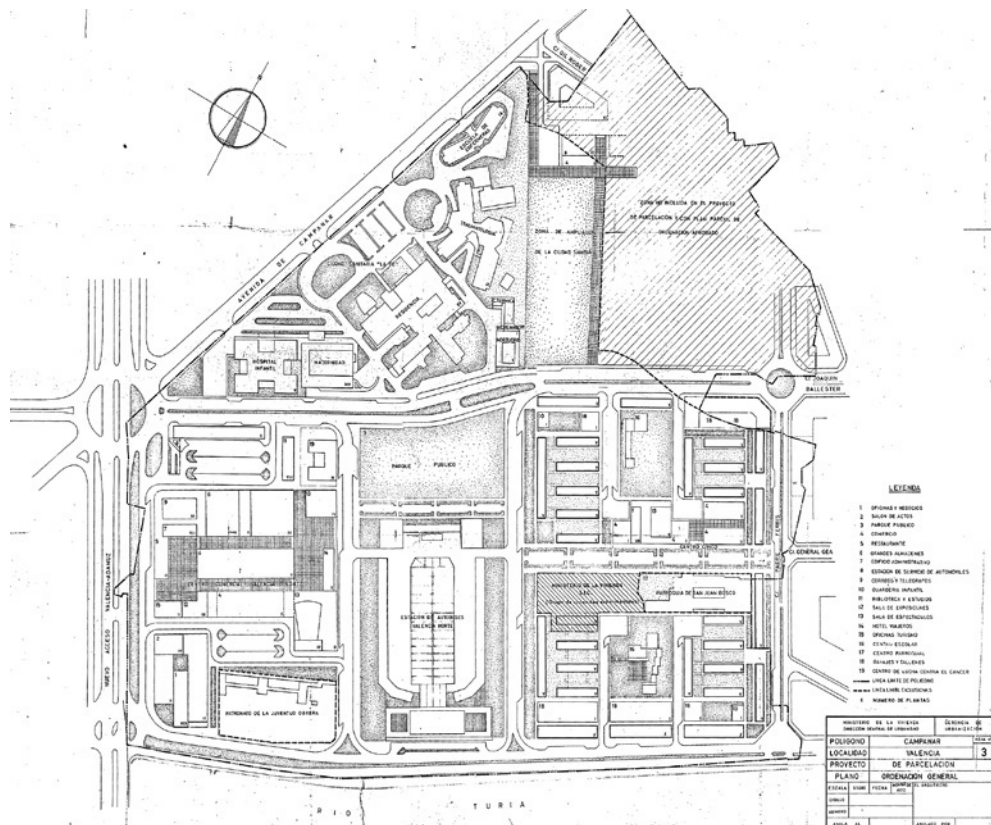
Hemos procurado que la circulación de peatones y la comunicación entre los centros de unidades vecinales, se realice a través de amplios espacios verdes, que, dispuestos en sentido perpendicular, atraviesan las supermanzanas creando espacios de expansión sin más interferencias que los cruces del sistema principal de viales a que antes aludimos, proyectándose subterráneos los que atraviesa al nuevo acceso de Ademuz que por su naturaleza requiere esta solución”<sup>9</sup>.

La idea de unidad vecinal se refiere aquí, como vemos, a una unidad de escala inferior a la de la *neighbourhood unit* europea. La idea de supermanzana, por su parte, sigue literalmente la del modelo de Radburn, aunque como soporte de una edificación de bloques, más densa que la del modelo original de casas unifamiliares.

El plan prevé para las distintas unidades vecinales los servicios necesarios para dotarlas de completa autonomía de funcionamiento. Para ello, además de zonas verdes, escuela y centro parroquial, se proyectan unos centros cívicos secundarios, que alojarán usos administrativos, comerciales, de oficinas, sanitarios, culturales y de ocio [fig. 9].

Además de los núcleos de equipamientos propios de cada unidad vecinal, el plan prevé para todo el conjunto una zona deportiva, un Instituto de Enseñanza Media y un Hospital, así como un amplio parque que completa el sistema de espacios libres proyectado, organizado mediante ejes verdes peatonales que van enlazando las distintas supermanzanas. A todo ello se suma el Centro Comercial de Valencia-Norte, previsto por el Plan Sur para descongestionar la zona comercial del centro de Valencia, y para dar al mismo tiempo adecuado servicio a los habitantes de las poblaciones cercanas del arco noreste.

9 Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Campanar, 1961. Memoria.



[Fig. 10] Polígono de Campanar. Plan Parcial reformado, 1971. Plano de Ordenación General.

Fuente: Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

El anteproyecto para el Polígono de Campanar fue cuestionado tanto por el Ayuntamiento de Valencia como por la Dirección General de Urbanismo, que tras calificarlo como revolucionario en Valencia, aconsejaba introducir un mayor porcentaje de manzanas más densas con bloques de seis crujías, así como evitar la monotonía de los bloques lineales, procurando favorecer la variedad en el conjunto y en los detalles. Los redactores del plan defendieron las soluciones adoptadas, señalando que “la ordenación propuesta estaba de acuerdo con las tendencias del urbanismo moderno, aceptadas en el extranjero y en otras ciudades españolas, siendo una ordenación que contribuye a mejorar el funcionamiento y la calidad ambiental del conjunto urbanístico proyectado”<sup>10</sup>.

Pese a ello, finalmente el plan será modificado y, como consecuencia, las supermanzanas quedarán desvirtuadas, al introducirse nuevos viales que las atraviesan transversalmente. La ordenación de la zona quedará definitivamente alterada con la decisión de implantar en la misma la Ciudad Sanitaria La Fe y la Estación Central de Autobuses, además de cambiar la localización del centro comercial previsto. Con todo ello, el polígono de promoción pública de Campanar quedará reducido a menos de la mitad de su subpolígono sureste, en el que se conserva la idea de supermanzana, aunque a una escala mucho menor que la originalmente diseñada.

El resto de las áreas residenciales se ordenarán finalmente a través del Plan Parcial 8, redactado por el Ayuntamiento para encauzar la promoción privada. La fragmentación de la ordenación en operaciones inconexas, con enclaves yuxtapuestos que forman recintos cerrados de gran tamaño, destinados a usos sanitarios, comerciales y de transporte que trascienden la escala de la unidad vecinal, hará inviable cualquier vertebración del conjunto a través de la idea de supermanzana [fig. 10].

## Conclusiones

En los planes parciales para polígonos de viviendas de Valencia redactados entre 1956 y 1961, la composición interna se apoya de manera generalizada en la idea de supermanzana, asociada al principio de separación de tráficos del urbanismo

10 Plan Parcial de Ordenación del Polígono de Campanar, 1961. Memoria.

**JAVIER PÉREZ IGUALADA**La idea de supermanzana  
en los polígonos de viviendas  
de Valencia (1956-1971)The idea of superblock  
in modernist housing estates  
of Valencia (1956-1971)

funcionalista. Esta idea, sin embargo, solo llegó a materializarse, y de un modo parcial, en el polígono de Valencia al Mar, y a pequeña escala en el sector sureste del polígono de Campanar.

Como concepto global, capaz de integrar trazado viario, equipamientos y edificación en un diseño integrado, la supermanzana resultó un fracaso, debido principalmente al aumento que a finales de los años sesenta se produce en la superficie de suelo requerida por dos de los elementos clave del proyecto urbano, el viario y los equipamientos. Por lo que se refiere al viario, la falta de previsión en los planes de los años 50-60 de las consecuencias urbanísticas del auge del vehículo privado como medio principal de transporte, condujo a un enorme déficit de espacio para aparcamientos en las ordenaciones proyectadas. A resultas de ello, en los planes que ya estaban ejecutándose los trazados ramificados fueron convertidos en trazados mallados y los espacios libres entre bloques, teóricas zonas verdes, fueron sustituidos por calles asfaltadas. Al mismo tiempo, como hemos visto, se redactaron nuevas versiones de los planes no iniciados, en los que por lo general las reservas para aparcamiento aumentaban sustancialmente de superficie, y los ramales sin salida penetraban en el corazón de las supermanzanas, haciendo imposible la pervivencia de un núcleo peatonal de zonas verdes y equipamientos.

En cuanto a los equipamientos, aunque algunos de los planes para polígonos de los años 50-60 prevén unas reservas de suelo para equipamientos basadas en estándares de países europeos, supliendo la indefinición al respecto de la Ley del Suelo de 1956, a principios de los setenta estas reservas quedarán desfasadas, y serán revisadas al alza, de acuerdo con estándares similares a los que se fijarán en la legislación urbanística posterior.

La suma de estos dos factores, la expansión del viario hacia el interior y la expansión de los equipamientos hacia el exterior, hizo entrar en crisis el modelo de supermanzana en todos los casos en los que su tamaño era insuficiente para absorber el aumento de superficie simultáneo del suelo necesario para viario y para equipamientos, manteniendo además una corona de edificación residencial viable. Así, en los planes del periodo estudiado, las supermanzanas con lados de 200 a 350 m., como las de los polígonos de Avenida de Castilla y Monteolivete, resultaron de tamaño insuficiente para responder a las nuevas demandas contrapuestas, por lo que las ordenaciones posteriores para esta mismas zonas prescinden de las supermanzanas o bien las mantienen como un elemento vinculado únicamente al tráfico.

La idea de supermanzana pervive, aunque un tanto desvirtuada actualmente, en las supermanzanas del polígono de Valencia al Mar, que son las de mayor tamaño, con lados de 400-500 m. En ellas, el núcleo central se reduce en los planes parciales sucesivos a un eje peatonal acompañado de una superficie de equipamientos muy escasa. Con toda seguridad, la presencia de una reserva mayor de suelo para dotaciones en el núcleo central peatonal, como la requerida actualmente por la normativa urbanística, hubiese hecho entrar en crisis incluso a estas supermanzanas de mayor tamaño.

El fracaso de las supermanzanas propuestas en los planes urbanísticos de los sesenta en Valencia, sin embargo, admite otra lectura, ya que el hecho de que no se consiga materializar el principio de separación entre tráfico rodado y peatonal puede considerarse como algo positivo desde el punto de vista de la recuperación de la idea de calle como lugar mixto, en el que coexisten tráfico y actividades diversos. Como señala Terán, "la calle solo puede seguir siendo calle si reúne todas sus tradicionales componentes, incluida la circulación, eficaz e insustituible generadora de animación social y económica. Otra cosa es cómo hacer lo más satisfactoria posible la compatibilidad y la coexistencia".<sup>11</sup> Cabe preguntarse, por

11 Fernando De Terán, "Calles y algo más que calles", *Urbanismo* 29 (1996).

tanto, si en la ciudad plurifuncional es aceptable o conveniente proponer para sus áreas residenciales un modelo de organización del sistema viario y de equipamientos como el de la supermanzana, vinculado al principio de la especialización funcional propio del modelo de ciudad del racionalismo.

### **Bibliografía**

Buchanan, Colin. 1963. *Traffic in Towns*. Londres: Ministry of Transport.

Pérez Igualada, Javier. 2006. *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988* (tesis doctoral). Valencia: Universitat Politècnica de València.

Rueda, Salvador. 2013. El Urbanismo Ecológico. *Urban-e*, 4.

Stein, Clarence. 1951. *Toward New Towns for America*. Liverpool: University Press.

Terán, Fernando de. 1996. Calles y algo más que calles. *Urbanismo*, 29.