

El Barrio Obrero «Reina Victoria» de Huelva

Análisis de un conjunto y su degradación

ALFONSO JIMÉNEZ

Antecedentes

Al final del verano de 1980 la empresa Unión Explosivos Río Tinto se puso en contacto con el autor de este artículo por sugerencia de los arquitectos del Excmo. Ayuntamiento de Huelva, a fin de que estudiase las posibilidades de actuación sobre el Barrio Obrero «Reina Victoria» de dicha ciudad, con el objetivo de conservarlo en sus características esenciales.

El proceso había comenzado algunos años antes; en 1976 la Delegación en Huelva del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz solicitó de la Dirección General del Patrimonio la incoación de expediente de declaración de Conjunto Histórico-Artístico para el citado Barrio, trámite que no comenzó oficialmente hasta 1980. La incoación del expediente implica que todo el conjunto queda sujeto a la legislación del Patrimonio Histórico Artístico y con ello se hace legalmente imposible alterar sustancialmente su configuración y usos actuales. Esta limitación básica sugirió la posibilidad de que los inquilinos del Barrio se responsabilizasen individualmente de la conservación de las viviendas, mediante el acceso a

la propiedad, pasando al Municipio la titularidad de la urbanización en sí y con ella la obligación de mantenerlas, y lo que en este caso es más significativo, la adecuada vigilancia de aquellos aspectos que originaron el expediente de declaración monumental que, previsiblemente, llegará a su final en breves meses.

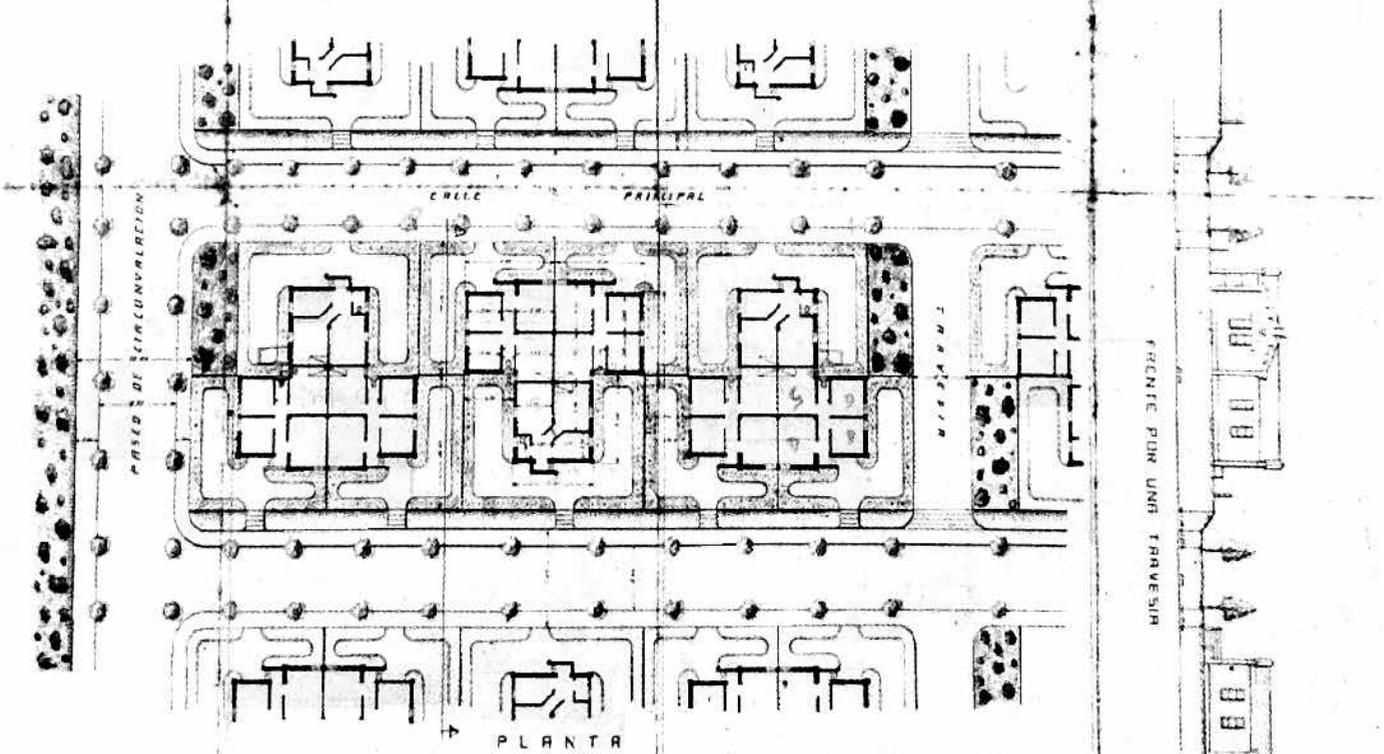
Por estas razones el Ayuntamiento ha exigido, para recibir el Barrio, el cumplimiento de los términos que establece para ello la vigente Ley del Suelo, es decir los mismos requisitos que la legislación prevé en caso de urbanizaciones nuevas. Esta exigencia básica puede cumplirse de muchas maneras, todas ellas de acuerdo con la norma urbanística, pero sólo unas pocas estarán de acuerdo con el carácter histórico-artístico que se pretende para el Barrio. En nuestra opinión la más adecuada será aquella solución que haga compatibles los siguientes factores:

1. La exigencia legal antes indicada.
2. El deseo de restituir la imagen original del Barrio, como parte muy significativa de la de Huelva.

COMPANIA DE RIO TINTO LIMITADA

PROYECTO DE BARRIO OBRERO
EN LA PROPIEDAD DE SAN CRISTOBAL

Detalle de la distribución de casas
Escala: 1:200



HOYER 22 DE DICIEMBRE DE 1914

Handwritten signatures and initials.

Río Tinto Compañía Limitada
Proyecto de un grupo de casas Tipo B en el Barrio Reina Victoria. Hva.

Escala 1:50



Fachada Principal

3. Las necesidades de los moradores del Barrio, en tanto que no se trata de personas que llegan a una unidad urbana nueva, sino que la habitan y forman parte de ella desde hace muchas décadas.

El proyecto trató de armonizar en un todo coherente estas tres instancias parcialmente antagónicas, y fue encargado al autor de este artículo. Para ello tuvo en cuenta tanto los deseos de la Propiedad, como del Ayuntamiento, como de los organismos encargados de velar por el Patrimonio Histórico Artístico, manifestados a lo largo de las sesiones de trabajo de la Comisión ad-hoc creada en la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura.

Resumen histórico

La construcción del Barrio Obrero abarca los trece años que van desde 1916 hasta 1929; se trata de un

proceso básicamente unitario, aunque con alteraciones siempre tendentes a aumentar el número de moradores. Para articular el desarrollo cronológico de estos años hemos recurrido a las siguientes fuentes:

1. J. Montaner, A. Jiménez y F. Escrig, *Edificio de Interés de la ciudad de Huelva. Inventario* (Colegio de Arquitectos-Diputación Provincial, Huelva 1976).

2. Archivo Municipal de Huelva, *Expediente monográfico del Barrio Obrero Reina Victoria (1916-1923)*.

3. A. Jiménez, «Pérez-Carasa, José María», *Gran Enciclopedia de Andalucía* (tomo VI, Sevilla 1981).

4. M. González, *Historia de la Arquitectura Inglesa de Huelva* (Universidad de Sevilla-Diputación Provincial de Huelva, Sevilla 1981).

En el origen del Barrio estuvo el deseo de la «Compañía», que por antonomasia es en Huelva la so-

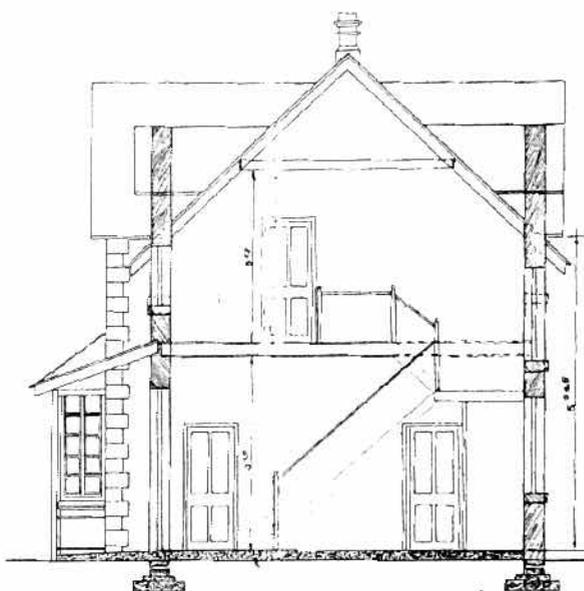
ciudad propietaria de las minas de Río Tinto, de dotar de viviendas dignas y, simultáneamente, controlar a sus obreros residentes en Huelva.

Para ello decidió construir una especie de ciudad-jardín en el Cerro de San Cristóbal, al borde del Camino de Sevilla y a más de 2 km de los límites más próximos al Centro Histórico onubense y en los márgenes de los terrenos que constituían sus extensísimas propiedades a Oriente de la ciudad. Los hitos más significativos de este proceso han sido:

1916. La compañía encarga a los arquitectos municipales Aguado y Pérez-Carasa la construcción de una barriada. Según memoria que se conserva en el Archivo Municipal se preveían 232 viviendas, agrupadas de tres en tres en bloques en forma de «T», de una planta; con ello no se obtiene la cifra exacta, ni se corresponde con las



Fachada Lateral

Sección
 Hecha el 27 de Septiembre de 1923
 W. Ferralera
 W. Ojeda
 J. Ojeda

viviendas realmente construidas de este tipo (que llamaremos «A» siguiendo la terminología empleada en los documentos de 1918). Como el número de bloques de tres construidos realmente, y conservados hoy, es de 71 quiere decirse que sólo construyeron 213 viviendas. Las 19 que faltan creo que pueden suponerse constituidas por bloques de dos viviendas (nueve en total) más una unifamiliar. Dado que en los extremos de las nueve manzanas que dan al Sur se situaron años más tarde otros tantos bloques, debemos suponer que en sus solares el proyecto original sólo incluía nueve bloques de una planta con dos viviendas cada uno. La vivienda que falta creo que es la del guarda, que no se labró hasta 1920. Este proyecto de los arquitectos municipales, que comprende sólo casas iguales de una planta, preveía la instalación de lavaderos y otros servicios a lo largo de la actual calle Roque Bar-

cia y edificios colectivos (baños, casino, iglesia, biblioteca, plaza, etc.) en los grandes solares que restaban en los extremos del Barrio.

1918. Un empleado inglés de la Compañía, R. H. Morgan, elabora una serie de variaciones sobre el proyecto de los dos arquitectos municipales, que pueden cifrarse en los siguientes extremos:

A. Cambios en la planta de los edificios para reducir la superficie de las tres viviendas.

B. Elaboración de una colección de alzados distintos, hasta un total de 30, que conservando la volumetría general, consistirán en variaciones sobre los siguientes temas:

B.1. Solución de las aguas finales de cada tejado.

B.2. Soluciones de los aleros.

B.3. Soluciones de las esquinas.

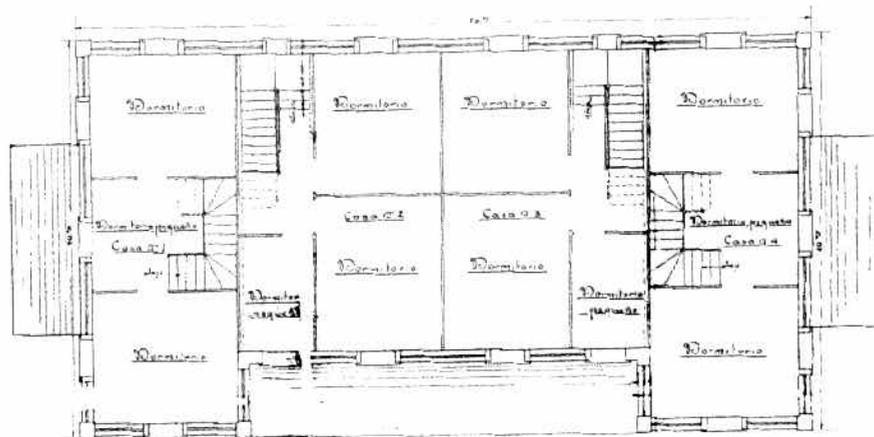
B.4. Soluciones de los dinteles de los huecos.

B.5. Alteraciones decorativas menores (azulejos, yeserías, frontoncillos, etc.).

1920. Morgan proyectó la casa del guarda (signatura 88 de nuestro plano) en el extremo de Poniente de la urbanización, tomando para ello el trozo que le interesó de un bloque normal.

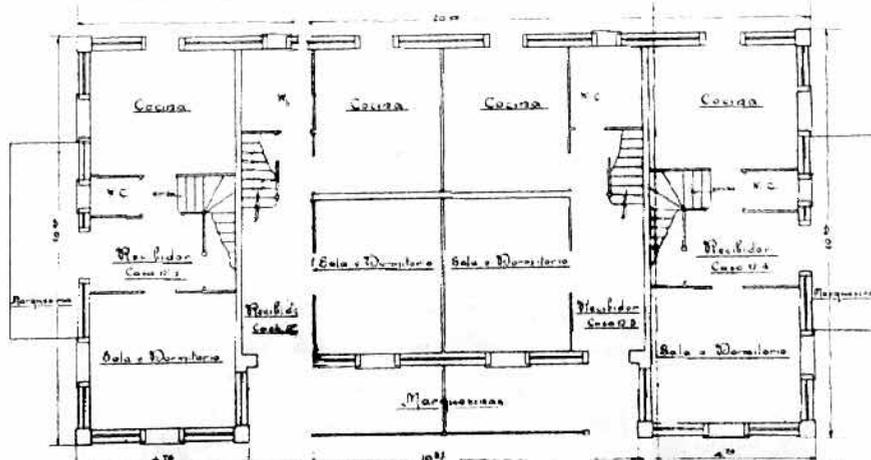
1921. En esta fecha, según consta en el expediente del Archivo Municipal de Huelva, se estaban construyendo las casas y se comenzaba a labrar el alcantarillado. Este dato contrasta con la opinión de González Vilchez que cree que las casas estaban listas para ser habitadas en 1919. Sostiene este investigador que fue Morgan el «autor» del Barrio, sobre la base del proyecto de 1916, opinión con la que no podemos estar de acuerdo pues, si bien el resultado que allí puede contemplarse es mucho más rico y

R. T. C. L. Proyecto de un grupo de 4 casas Tipo H
 en el Barrio Reina Victoria, Huelva.
 Escala 1:50



Planta

Piso Alto



Planta

Piso Bajo

Huelva 17 de Septiembre de 1922.
 R. T. C. L.
 [Signature]

variado que la solución del proyecto primitivo, no alcanza las cotas de delirante pintoresquismo y revival que proponía el funcionario inglés. Creemos que tras su propuesta debió existir un nuevo estudio de los arquitectos responsables y firmantes del proyecto.

Un solo ejemplo demuestra esta afirmación; según las ideas de Morgan al bloque que nosotros denominamos 1 (calle «i» número 1 y Paseo Sur número 2) le correspondían tres alzados distintos (números 9, 12 y 14), pero en realidad sus tres viviendas quedan integradas bajo una apariencia unitaria. Es más, si uno de los tres alzados

(el 9, el 12 ó el 14) se hubiese impuesto a los demás se repetiría algo (según las previsiones de Morgan) en los bloques que nosotros signamos como 10, 11, 12, 16, 18, 25, 26, 27, 36, 44, 45, 46, 57, 58, 66, 67, 68, 74 y 76, pero no es así como puede comprobarse con una simple visita al Barrio. Sea como fuere las 71 viviendas del «A-Type» estaban concluidas en 1922, junto con la del guarda.

1922. Se le encarga a Morgan que desarrolle un proyecto para ubicar edificios comunales en lo que hoy son la «Plaza» y los solares de los actuales bloques signados como 81, 82, 83, 84, 85, 86 y 87. Estos

servicios comunitarios eran los siguientes: plaza, jardines, casino, baños de natación, biblioteca, cinematógrafo y quiosco para la banda de música.

Nada de ello se realizó. Advertimos que en el plano correspondiente se lee en su lugar «Talud grande plantado con uñas de león», vegetación que se restituye en nuestro proyecto.

1923. Morgan dibuja hasta tres soluciones para la cancela de entrada a la urbanización, por la parte más cercana al Centro Histórico de la ciudad, de las que se construyó una, que se conserva intacta. En este mismo año hay un

Compañía de Rio-Tinto Limitada.

Proyecto de un grupo de 4 casas Tipo A en el Barrio Reina Victoria, Huelva
Escala 1:50



fachada Principal

proyecto de Morgan, refrendado poco después por Aguado y Pérez-Carasa, para construir tres bloques con cuatro viviendas dúplex cada uno, que es nuestro tipo C («verandah-type») que se construyen en los solares de los extremos de Poniente de las calles «a», «b» y «c», es decir las que hoy tienen las signaturas 62, 63 y 80. También proyectó otros dos bloques, con dos viviendas dúplex cada uno («one-bay-type») para los dos solares siguientes por el Este (signaturas actuales 40 y 41).

En ambos casos se observan iguales alteraciones cualitativas respecto de la realidad, ya que los dibujos de Morgan presentan mayor variedad de soluciones que las existentes hoy.

1925. Morgan proyectó unos bloques con cinco viviendas cada uno, que no llegaron a realizarse. Como puede observarse la tendencia consistía en aumentar la densidad; con las actuaciones ya realiza-

das y las de años sucesivos se alcanzaron los 88 bloques con un total de 274 viviendas (es decir, cuarenta y dos más de las que preveía el proyecto original de los arquitectos españoles) con una superficie media de 56 m² construidos. Tan exiguas superficies obligaron por aquellos mismos años a añadir a los primitivos bloques del tipo «A», unas cocinas yuxtapuestas, no muy afortunadamente, y que han propiciado la aparición de los desgraciados añadidos actuales.

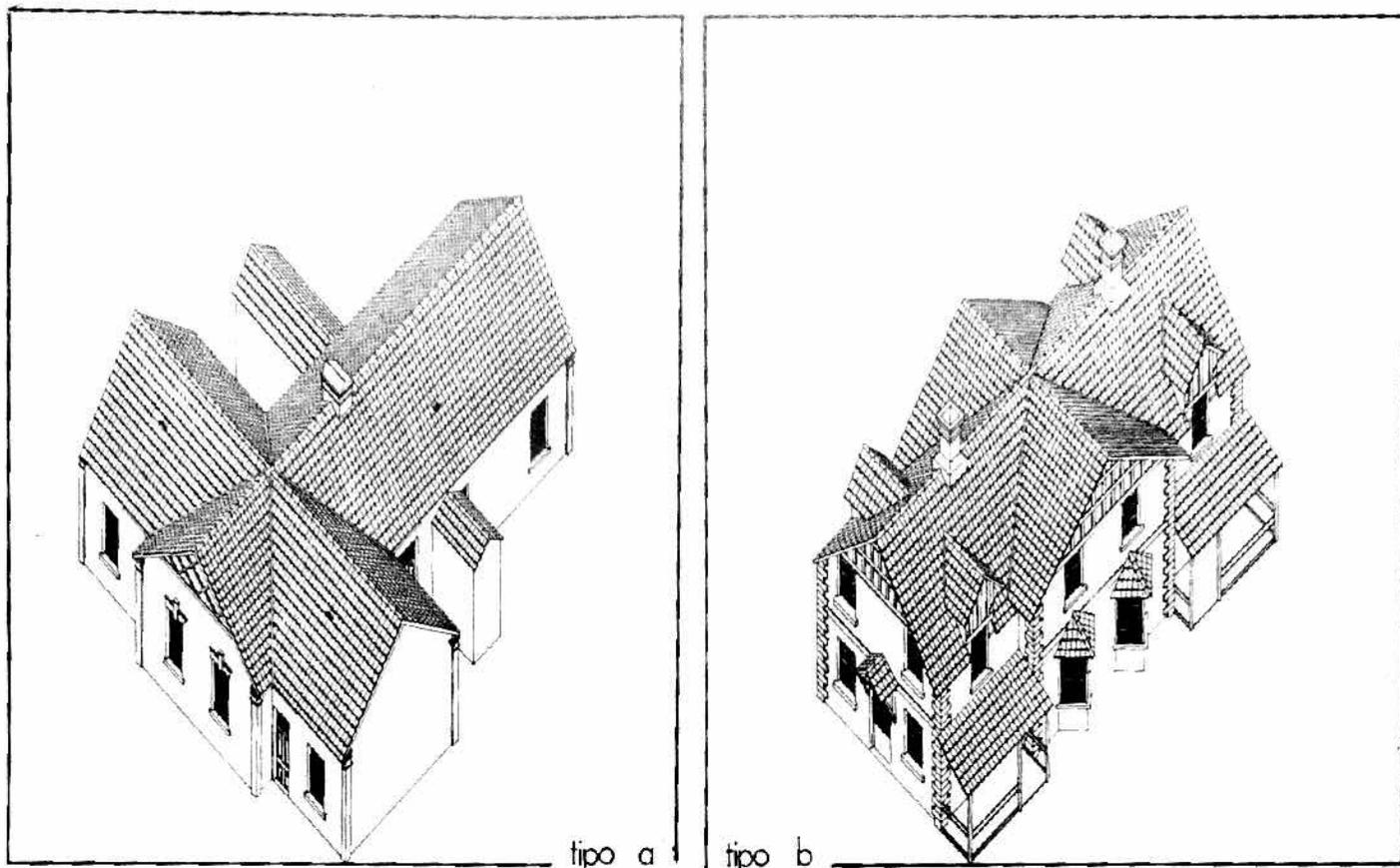
1927. Morgan, sin intervención ya de los dos arquitectos municipales, proyecta y construye tres bloques de un tipo nuevo («two-bays-type») pero muy parecidos al modelo simple del que sólo variaba en un ligero aumento de superficie y en la segregación de dos viviendas abajo y otras dos arriba. Con estos bloques ocupó la parte frontal de la Plaza, es decir, con los de actual signatura 83, 84 y 85.

1928. Se labran 6 bloques más del tipo últimamente reseñado, es decir el «two-bays-type»; fueron los de las signaturas 6, 21, 81, 82, 86 y 87.

1929. Se construyen los dos últimos bloques de todo el Barrio; fueron del mismo y último tipo y se ubicaron en los solares 7 y 22. Estas últimas actuaciones, de fines de los años 20, si bien eliminaron la posibilidad de dotar al Barrio de servicios sociales que hoy se estiman imprescindibles, le confirieron lo más significativo y pintoresco de su imagen actual, es decir las casas de dos plantas de la parte más alta de su contorno.

Descripción de la urbanización original

En 1929 las recién concluidas obras del Barrio Obrero «Reina Victoria» presentaba el siguiente aspecto.



A. Contorno exterior.

Los límites correspondientes a los lados Noreste quedaban casi a nivel con las calles circundantes, de las que sólo quedaron separados mediante un muy polémico muro.

Los otros dos lados exentos (Poniente y Sur) mostraban un aspecto muy distinto, ya que el viario adyacente va descendiendo de cota de tal manera que se va formando un talud, consolidado con notable eficacia según las previsiones del proyecto de 1916, que alcanza el respetable desnivel de 5,13 m en el vértice Suroeste del Barrio. Como ya quedó dicho en origen estaba plantado con «uñas de león».

El contorno tenía una serie de entradas a nivel por donde era posible acceder y unas rampas y escaleras en tres puntos del talud. De los accesos el más monumental era el que quedaba más cercano al Centro Histórico de Huelva, al que se accedía por la ya citada cancela,

que junto con la «casa del guarda» que diseñara Morgan, constituyen uno de los elementos formales más interesantes de la ya de por sí notable organización espacial de aquella parcela de nuestra ciudad.

B. Organización interna.

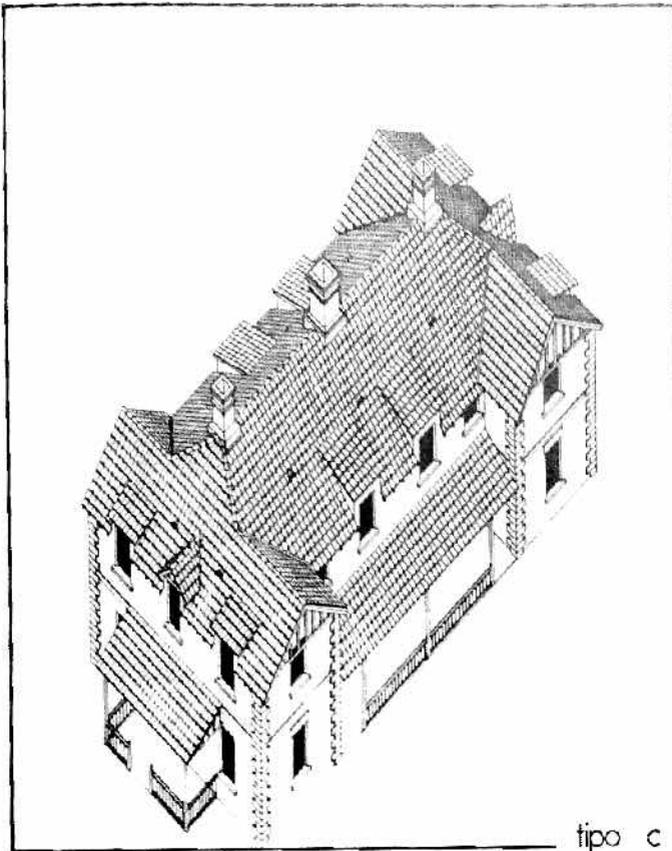
El trazado de los espacios públicos del Barrio Obrero, amén de las vías perimetrales que coronan el talud y duplican interiormente las más próximas de la ciudad, tiene dos sectores claramente definidos que describimos a continuación:

B.1. El 85% de la parcela (sin contar el talud exterior) se loteó en nueve tiras orientadas de Noroeste a Suroeste, es decir perpendicularmente a la actual calle Roque Barcia. Cada una tenía de 22 a 23 m de anchura y quedaron entre ellas ocho espacios públicos de anchuras oscilantes entre 7,5 y 8,5 m; en los bordes del Noroeste y Sureste quedaron otros dos espacios similares. En sentido normal a esta tra-

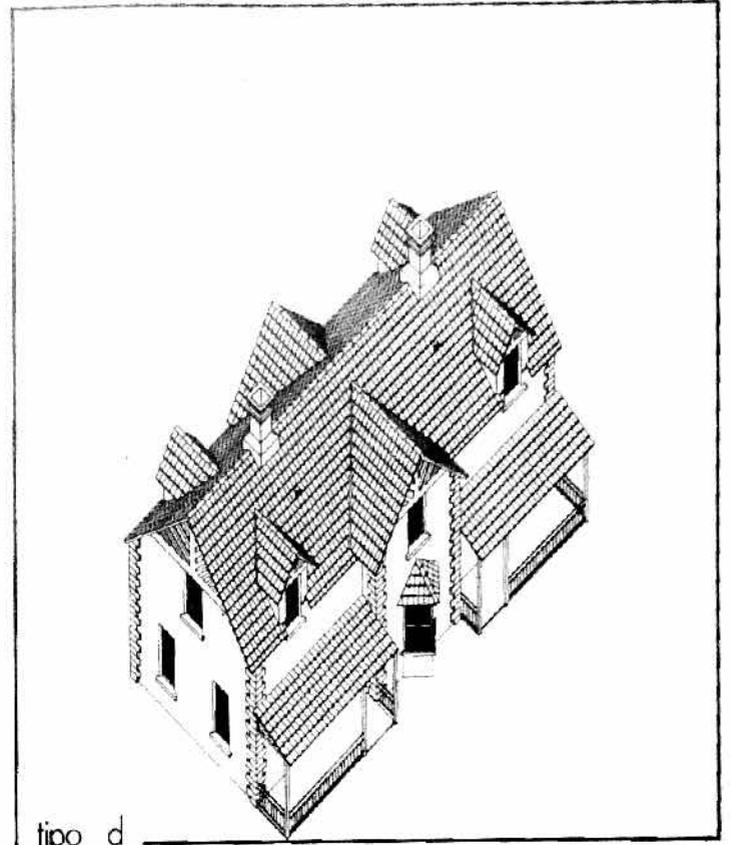
ma básica se trazaron otros dos espacios públicos lineales que alternativamente, y contrapeados, iban formando unos ensanchamientos elípticos cortados por los otros espacios públicos en el sentido del eje menor (Travesías de Poniente y Levante). Obviamente ambas tramas de circulación se articularon como calles, pero dada la orografía del Cerro de San Cristóbal éstas resultaron más variadas y complejas de lo que podría deducirse del esquema que acabamos de explicar, ya que desde el extremo Noroeste hasta el opuesto el terreno descende 9,57 m en una longitud de 360 m. Para resolver este desnivel, que no quiso reflejarse en el interior de las manzanas, se diseñaron dos tipos de calles.

B.1.1. Calles B, C y J.

Sus dos aceras se dispusieron a nivel, al igual que la calzada intermedia; separando estos tres ele-



tipo c



tipo d

mentos se dispusieron unas liebas para recoger el agua llovediza.

La calzada recibió un pavimento granular en el que se mezclaron escorias de mineral con albero y grava de los Cabezos. El firme de las aceras era también terrizo. En las citadas liebas, aunque sin mucha regularidad, se plantaron acacias.

B.1.2. Calles A, D, E, F, G, H e I.

La calzada, las liebas y la acera correspondiente al lado de Sureste de cada una de estas calles fueron idénticas a las anteriores; incluida la situación de las acacias. Sin embargo, la acera del lado Noroeste desapareció sustituida por el talud que traduce en cada una de estas calles el desnivel general del Barrio. Estos taludes, como todos los de la urbanización, se plantaron con «ña de león». El valor visual de estos planos inclinados fue muy notable en su momento y aún hoy, casi totalmente destruidos,

constituyen una parte significativa de la imagen del Barrio Obrero.

B.2. El resto de la superficie del Barrio era la destinada a los edificios sociales que jamás llegaron a levantarse. En 1929 quedaron constituidos por cuatro sectores que han permanecido baldíos, salvo la presencia de algunas acacias.

Degradación de la urbanización

La principal causa del deterioro de la urbanización del Barrio Obrero reside en un aspecto que en el momento de su construcción no se previó; en 1916 nadie podría imaginarse que sesenta años más tarde la inmensa mayoría de los empleados de la Compañía llegarán a tener coche propio.

Este hecho básico ha producido las siguientes consecuencias que han afectado a la urbanización.

A. Incremento del tráfico, con el consiguiente deterioro generalizado de unos pavimentos que se proyectaron como peatonales.

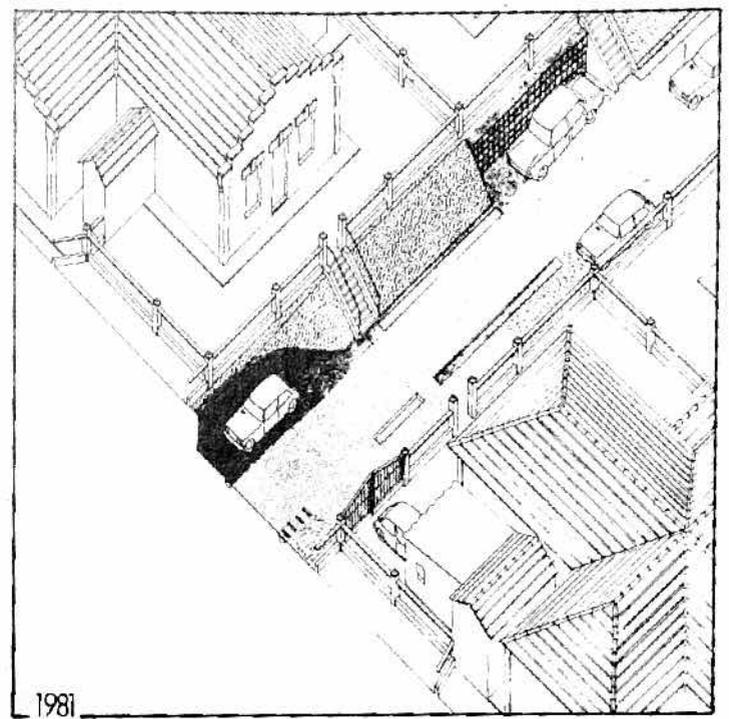
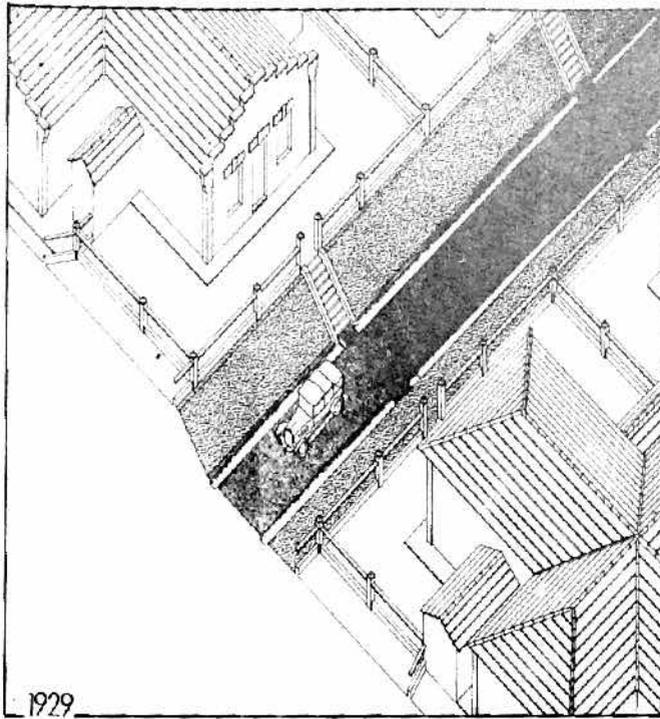
B. Deseo de los propietarios de aparcar los vehículos lo más cerca posible de sus domicilios. Para conseguirlo han recurrido a los siguientes expedientes:

B.1. Ruptura de las cercas primitivas para aparcar los vehículos en el interior de las parcelas. Estas rupturas se han desarrollado según tres esquemas:

1. En las viviendas que corresponden a aceras a nivel con las parcelas, los vecinos se han limitado a poner cancelas metálicas para introducir el coche.

2. En algunas parcelas, ciertamente muy pocas, el inquilino ha derribado la cerca por las buenas y no se ha preocupado de labrar cancela u otro tipo de cierre.

3. Las rupturas más graves para la imagen pública del Barrio en este



aspecto de los aparcamientos en el interior de las parcelas, con las de los inquilinos cuyas casas están en los extremos de cada manzana, y que por lo tanto puedan acceder a ellas por las semielipses de las calles transversales. Para hacer la entrada han roto la cerca, han construido la cancela (como en el caso B.1.1.) pero como el desnivel entre la calle y el jardín es fuerte y va sesgado, han construido unas largas rampas que ocupan por las buenas la vía pública.

B.2. Eliminación de los taludes en las calles que los tenían. En una inmensa mayoría de los casos, los inquilinos de viviendas a las que se accede por los lados de las calles que tienen desnivel, han procedido a excavar los taludes, consolidando los «planos» resultantes por los procedimientos más variados y lesivos para la aparición perceptiva de las calles. Esta usurpación de la vía pública constituye uno de los aspectos más decisivos a considerar en nuestro proyecto, toda vez

que el caos visual que suponen estas transgresiones es grave.

B.3. Aparcamiento sobre las aceras que quedan a nivel con las parcelas.

La acción combinada de todos estos problemas ha conducido a que las calles actuales muestren un deterioro generalizado que en nada beneficia al primer Conjunto Histórico Artístico que poseerá la ciudad de Huelva. Amén de los efectos señalados en los apartados anteriores (A y B) hay que señalar los siguientes secundarios, derivados de las mismas causas:

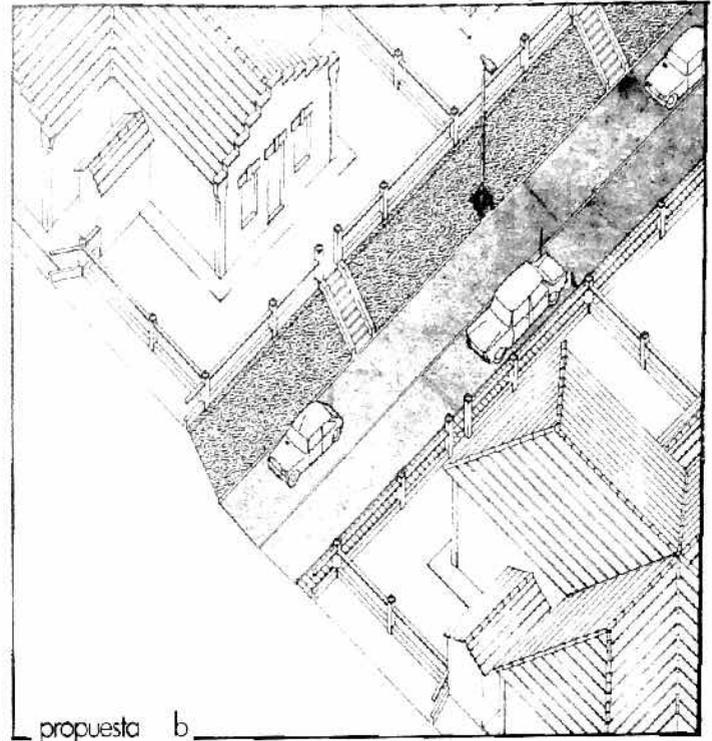
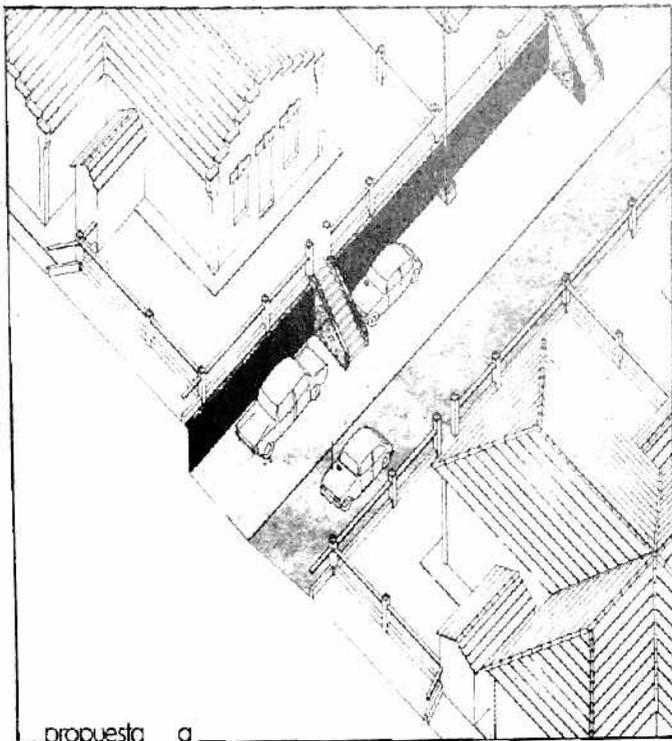
C. Los vecinos han rellenado las liebas que recogían las aguas superficiales, con objeto de facilitar el acceso de los coches hasta los aparcamientos que ellos mismos han obtenido por alguno de los procedimientos indicados.

D. Los vecinos, para proporcionarse la dimensión paralela al eje de la calle que facilite el aparcamiento «en cordón», han cortado un

cierto número de las acacias que sombrearon las calles en su momento.

Particularmente graves han sido estas dos últimas transgresiones en los casos en que el aparcamiento del tipo B.1.3. ya que para llegar hasta el comienzo de las rampas indicadas anteriormente, han tenido que arrasar más extensión de espacios públicos que en ningún otro caso.

Por lo que respecta al resto de los espacios públicos del Barrio «Reina Victoria», es decir taludes mayores, plaza y espacios menores, sólo cabe decir que son actualmente baldíos en proceso incipiente de erosión, en el caso de las tierras, y de grave deterioro generalizado en el caso de las obras de fábrica. La única excepción a este desolador panorama es el del espacio, antiguo jardín público, que rodea la casa del guarda (bloque 88) que presenta hoy la apariencia de una singular huerta en el centro de Huelva.



Degradación de los edificios

Los aspectos aquí reseñados, que atañen a las fincas y casas en sí, debieran ser objeto de otro tipo de tratamiento proyectal distinto y complementario del que nos fue encargado. Repetidamente hemos sugerido que los problemas referentes a las viviendas en sí, que no entran en las competencias del proyecto que redactamos, sean objeto de un concurso de ideas entre profesionales y estudiantes de Arquitectura, opción que seguimos defendiendo con calor y para ello aportamos los levantamientos de planos de las formas observadas en el respecto del aspecto prístino. Por lo tanto cuanto se indica a continuación no tiene más valor que el de pura sugerencia para actuaciones futuras y no forma parte de nuestro proyecto.

Las causas del deterioro de los bloques son varias, y pasamos a pormenorizarlas a continuación:

A. La falta de calidad de la cons-

trucción o el abandono de sus usuarios no parecen ser causas decisivas del deterioro, sobre todo la primera, ya que el Barrio está básicamente bien construido.

En una inspección ocular aparecen deterioradas por abandono casas de los bloques: 6 (por la calle J o paseo Sur); 39 (por la calle E esquina a travesía de Levante); 61 (por la calle D, medianera con el bloque 62) y 69 (por la calle C, esquina a travesía de Poniente). Creemos que la solución de estos problemas está relativamente clara pues sólo es necesario proceder a obras de mantenimiento.

B. Aumentos de volumen.

Antes de entrar en la descripción de los tipos principales detectados creemos que es conveniente advertir que casi todos ellos han sido realizados sin autorización de la Propiedad y/o el Ayuntamiento, sin visado del Colegio de Arquitectos o autorización del Ministerio de Cultura.

Las viviendas más pequeñas del Barrio Obrero sólo alcanzaban originalmente una extensión de 37 m² que es notablemente inferior a los mínimos actuales de las Viviendas de Protección Oficial; por ello es explicable que tales viviendas hayan sido ampliadas por sus inquilinos.

Pero la cosa no es tan clara cuando el plano 2.1. demuestra de manera exhaustiva que se han ampliado viviendas de todos los tipos y extensiones, aun de las mayores.

B.1. La ampliación más normal es la que ha colmatado espacios entre las medianeras y las cocinas a que hicimos referencia anteriormente; en vista de la generalidad de esta solución y de la pequeñez de las viviendas del tipo A, nos permitimos sugerir que, si es necesario autorizar ampliación de viviendas o consagrar algunas de las actuaciones consumadas que fuesen menos lesivas, sean preci-

samente las de este tipo. Aún dentro de ellas se observan casos menos problemáticos, como pueden ser las que han usado tejas, recercados y esquinales similares a los del Barrio original, logrando así un cierto mimetismo.

B.2. Las ampliaciones más lesivas son todas las demás, es decir aquellas que por no apoyarse en medianera alguna aparecen, desde la calle, como añadidos. Son graves las que se han construido en las travesías, y gravísima la única que ha asaltado literalmente una fachada, correspondiente a la vivienda de la esquina de la Travesía de Poniente con la calle E, en el bloque número 44.

Bajo este punto de vista los bloques más maltratados son los de los números 11, 26, 44, 45, 46, 48, 49, 56 y las traseras de los 81, 82, 83, 84, 85, 86 y 87. Por contra los mejores conservados son los signados como 1, 13, 14, 29, 24, 37, 50, 47, 57, 54 y 70.

C. Alteraciones epidérmicas.

Dejando a un lado los cambios de valor o tono de las pinturas dadas por los inquilinos a fachadas, carpinterías, o cancelas, quedan por reseñar las alteraciones de material, color o textura introducidas a elementos exteriores, singularmente fachadas.

Creemos que dos posibles instancias han guiado a los inquilinos a producir estas alteraciones. Una es el deseo de dedicar menos gastos a conservación; pero, a poco que hubiesen analizado en términos económicos estrictos las soluciones adoptadas, hubiesen comprobado su radical falacia o ambigüedad; la otra es un cierto gusto estético deplorable, que se

enraíza en deseos profundos de autoafirmación personal frente a la presunta uniformidad del Barrio que, como hemos visto no se puede defender seriamente, como se desprende de la asombrosa variedad (dentro de la unidad general) que se deduce de la lectura de nuestros planos.

Evidentemente el abigarramiento, el pintoresquismo y el gusto Kitsch, son la tónica general de estas alteraciones; sean cuales fueren las causas, creemos que deben ejecutarse todas las acciones legales pertinentes a fin de que estas lesiones sean reparadas urgentemente y no cunda el ejemplo.

Los casos más desgraciados son los siguientes: bloque 31 (vivienda medianera por la calle E con el bloque 32), la ya citada vivienda del bloque 44 que es sin duda la que de manera más estridente ha degradado el edificio original y las dos viviendas del bloque 51 que miran a la calle Roque Barcia.

Alternativas proyectales

El problema formal más importante de la urbanización es el de compatibilizar sus calles con las necesidades de tráfico y aparcamiento. En nuestro plano 3.1. se explica, a través de unos cuadros sintéticos, nuestra opinión sobre el tema.

En el cuadro titulado «1929» se muestra el aspecto original de las calles del Barrio en sus puntos más característicos, es decir en los lugares donde una de las aceras se convertía en un talud.

En el cuadro cuyo título «1981» se resume gráficamente las alteraciones introducidas para conseguir aparcamientos. A partir de este

punto se abren tres opciones para solucionar el caos visual.

I. Solución (no dibujada específicamente) que consiste en volver a la situación de 1929. En nuestra opinión es absolutamente utópica, pues implicaría la renuncia absoluta de los vecinos a aparcar cerca de sus viviendas o, por contra, el comienzo inmediato de un nuevo período de deterioro que rápidamente conduciría a la situación actual, amén del conflicto social que se originaría al intentar que aparquen fuera del Barrio.

II. Solución A. Consistente en llevar al extremo la solución que algunos vecinos han adoptado, es decir eliminar los taludes totalmente en beneficio de los aparcamientos. Nuestra actuación consistiría en racionalizar y «embellecer» la solución anárquica que se dibuja en el cuadro «1981». Esta radical modificación implicaría la total desintegración de una parte sustancial de la imagen del Barrio Obrero; forzadas las cosas hasta ese extremo ya daría igual autorizar garajes particulares para cada casa y consagraría moralmente cualquier otro modelo de actuación lesiva para el Conjunto.

III. Solución B. Se trata de una solución que intenta conciliar los extremos contenidos en las soluciones anteriores, ya que por una parte restituye los taludes en los laterales que los poseyeron y, a la vez, proporciona aparcamiento junto a la acera contraria, que en este caso se dota de bordillo y pavimento, a fin de defender las cercas colindantes. En nuestra opinión esta es la solución que compatibiliza todas las instancias concurrentes y es la diseñada en nuestro proyecto.