

URBANISMO

ESPAÑA

CONSTITUCION DE LA COMISION DE ORDENACION URBANA DE LA PROVINCIA DE CACERES

A mediados de junio tuvo lugar en Cáceres la constitución de la Comisión provincial de Ordenación Urbana de Cáceres con asistencia del Jefe Nacional de Urbanismo D. Pedro. Bidagor Lasarte, a quien acompañaban los Arquitectos Sres. Riesco y García Pablo. Una vez celebrada la sesión de constitución en el Gobierno civil, el Sr. Bidagor acompañado de las autoridades recorrió la parte antigua de la ciudad, haciendo grandes elogios de las bellezas arquitectónicas que contiene y cuya conservación y defensa será una de las finalidades del nuevo organismo cuyo cometido principal es la dirección y ordenación de los problemas urbanísticos de la provincia.

EL PLAN DE ORDENACION URBANA DE «LA MARESMA» EN MATARO

La Comisión provincial de Ordenación Urbana de Barcelona ha comenzado a estudiar los problemas de aquella provincia, especialmente en aquellas zonas en que la lucha entre la agricultura de una parte y la industria y la vivienda de otra, están necesitando de soluciones de vital interés para la comarca catalana. Con tal fin se celebró en la ciudad de Mataró un importante acto al que asistieron más de un centenar de Alcaldes, Secretarios y técnicos de los Ayuntamientos de la comarca de la Maresma, ante los cuales el Arquitecto Jefe de la Oficina Técnica de la expresada Comisión provincial don Manuel Baldrich, expuso las directrices orientadoras de la expresada zona como parte del Plan General de Ordenación de la provincia, actualmente en elaboración. El Sr. Baldrich realizó una intere-

sante disertación, encaminada a presentar una visión de conjunto de las normas urbanísticas aplicadas a la ordenación de aquella comarca, explicando cómo los factores de superpoblación, de transportes e industrias, han hecho derivar el urbanismo hacia el planteamiento urbano rural, que considera a la región o comarca como un todo orgánico. Concretamente estudió los problemas de orden general que están planteados en la comarca de «La Maresma», expresando las soluciones para ellos, que darán el plan de ordenación urbana que ha de ser el instrumento necesario que regule la convivencia entre los diversos factores que merecen la más elevada consideración.

Al acto celebrado en Mataró seguirán otros en diversas localidades para preparar la orientación, y conocimiento del Plan de ordenación urbana de la provincia barcelonesa.

REFORMA DE LAS PLAZAS MAYORES DE MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES Y AREVALO

Para solemnizar el centenario de Isabel la Católica ha sido concedida una subvención de 575.000 pesetas destinadas a las obras de reconstrucción de la Plaza Real de Madrigal de las Altas Torres y de 1.000.000 de pesetas para acondicionamiento de la Plaza de la Villa en la ciudad de Arévalo. Con tal motivo celebraron una visita a dichas poblaciones el Director general de Arquitectura Sr. Prieto-Moreno, y el Jefe nacional de Urbanismo Sr. Bidagor, quien tienen a su cargo la alta dirección de dicha reforma por encargo del señor Ministro de la Gobernación.

EXTRANJERO

INGLATERRA

El plan de ordenación de la ciudad de Cambridge, redactado por el profesor Holford y Mr. Myles Wright, ha sido sometido para su aprobación al Ministro de Urbanismo. La importancia de este proyecto se manifiesta claramente por la significación destacada de esta

del distrito Urbano de Cambridge por razones principalmente de tipo cultural y estético, ya que un crecimiento superior implicaría la pérdida de numerosos lugares de esparcimiento de los alrededores y una mayor dificultad en el desenvolvimiento normal de la vida en el centro universitario y dependencias adyacentes.

Otro importante problema planteado es el del tráfico, siendo necesario para su mejor funcionamiento establecer nuevas vías de ronda y acceso. En la figura 1.^a se indica con trazos interrumpidos las nuevas calles propuestas, completando el sistema circulatorio actualmente en funcionamiento. La más importante de estas nuevas vías es seguramente la que enlaza la estación de autobuses en el centro de la ciudad con la zona norte de la misma, facilitando el tráfico de paso a través del núcleo central del casco urbano y descongestionando la parte comercial de la misma, establecida a lo largo de las calles de Bridge St. y St. Andrews.

Es también interesante la proposición que se hace para la expansión futura de los distintos Colegios Universitarios, indicándose la conveniencia de edificar los nuevos centros de investigación en la zona Oeste en una gran superficie reservada para dicho fin y evitar una excesiva concentración en los actuales Colegios, desvirtuándose el aspecto amplio y agradable que en la actualidad disfrutan.

La tendencia manifestada durante la postguerra de un incremento progresivo de la industria, se frena y encauza en una zona que se desarrolla a lo largo de la línea del ferrocarril, evitándose toda interferencia o invasión de estos usos industriales con los propios de la vida universitaria o puramente residencial (fig. 1).

Hay dentro del plan otras sugerencias interesantes sobre problemas de menor importancia como son, el establecimiento de la nueva estación central de autobuses de la que se ha hecho mención anteriormente, instalación de estacionamientos de coches en lugares estratégicos próximos a la zona comercial, etc.

En líneas generales el plan se ajusta a un criterio de discreto realismo y todas las medidas propuestas son perfectamente realizables dentro de las posibilidades económicas y técnicas disponibles, destacándose todo aquello que no se ajustará a este concepto, bien raro por cierto, de discreción administrativa.

L. P. M.

* * *

La nueva ciudad proyectada en Hatfield es seguramente una de las más interesantes y también la que reúne mayores dificultades urbanísticas del conjunto de nuevos núcleos residenciales que en la actualidad se encuentran en marcha en Inglaterra.

Su crecimiento rápido y desordenado debido a la proximidad de la importante fábrica Havilland, indicada en la parte superior de la figura 1, provocó la formación de un grupo de núcleos dispersos a lo largo de la autopista de Barnet, y en las proximidades del antiguo poblado de Hatfield, creándose sin la directriz de un plan de conjunto, una situación anárquica de la edificación que dificultó la realización posterior del proyecto ordenador y demostró también la ineficacia de la construcción de costosas autopistas de tráfico rápido si antes no se evita la edificación de sus zonas laterales, mediante fajas arboladas de protección contra las interferencias y cruces del tráfico local.

El nuevo poblado de Hatfield forma en realidad un poblado gemelo con la conocida ciudad Jardín de Weluryn, de la que está separada por una zona de parques que se respetarán en el futuro. La población prevista para la nueva ciudad son 25.000 habitantes, con una densidad media de 37 personas por acre (unas 110 por Ha.), algo superior a la de Welwyn, que tiene 31 por acre. No obstante, la densidad de las zonas residenciales se eleva a 70 habitantes por acre. Estas zonas se organizan siguiendo el sistema de unidades vecinales con un centro comercial común, adquiriendo el conjunto un aspecto descentralizado y orgánico, con gran profusión de arbolado y campos de juego dentro del mismo poblado.

El criterio seguido en la dosificación de los distintos tipos de viviendas es evitar una utilización uniforme de los mismos, procurando más bien el empleo de soluciones mixtas, o sea, mezclando convenientemente toda la gama de soluciones desde la vivienda aislada con jardín independiente, hasta el bloque de doble crujía con ocho a diez plantas, pasando por las construcciones en hilera y las pareadas. La finalidad de este sistema es procurar una variedad de soluciones de acuerdo con la multiplicidad de necesidades de los futuros habitantes y al mismo tiempo evitar la monotonía en el aspecto externo del poblado, defecto que se ha observado en algunas soluciones llevadas a cabo últimamente.

L. P. M.

