

URBANISMO

EXTRANJERO:

FRANCIA

El puerto de Toulon fué durante la pasada guerra objeto de una destrucción total que afectó también a las manzanas inmediatas a él. Esta circunstancia ha obligado al estudio completo de todo el frente marítimo formando un conjunto armónico y continuo. Dentro de él se han estudiado bloques de departamentos y oficinas, procurando situarlos separadamente, dando lugar a plazas y zonas abiertas que dejen visible el mar desde las manzanas interiores. Se ha procurado dar mayor amplitud a los paseos marítimos y terrazas próximas al puerto, para albergar en ellos todo el movimiento y animación características de estas ciudades (fig. 1.ª). En la zona inmediata al puerto

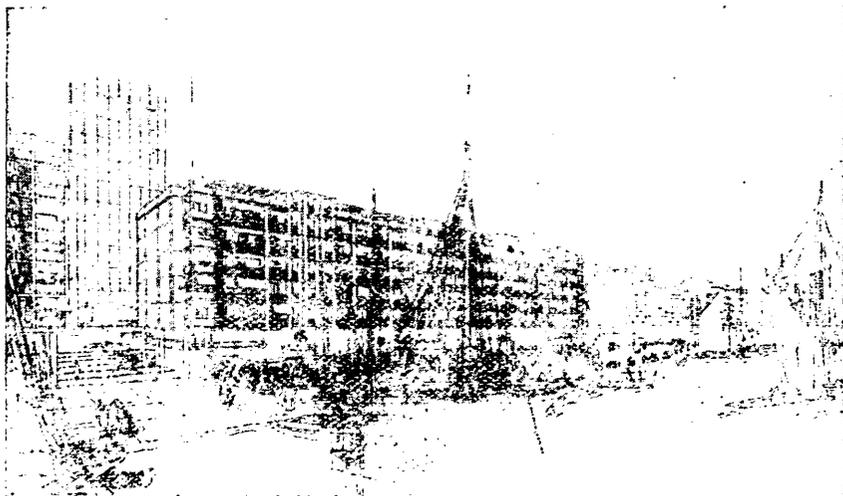


Fig. 1.

se proyecta la construcción de una serie de bloques en doble crujía y diez pisos, rodeados de zonas arboladas que constituirían uno de los nuevos barrios más importantes (fig. 2.*). Próximo a éste, se em-

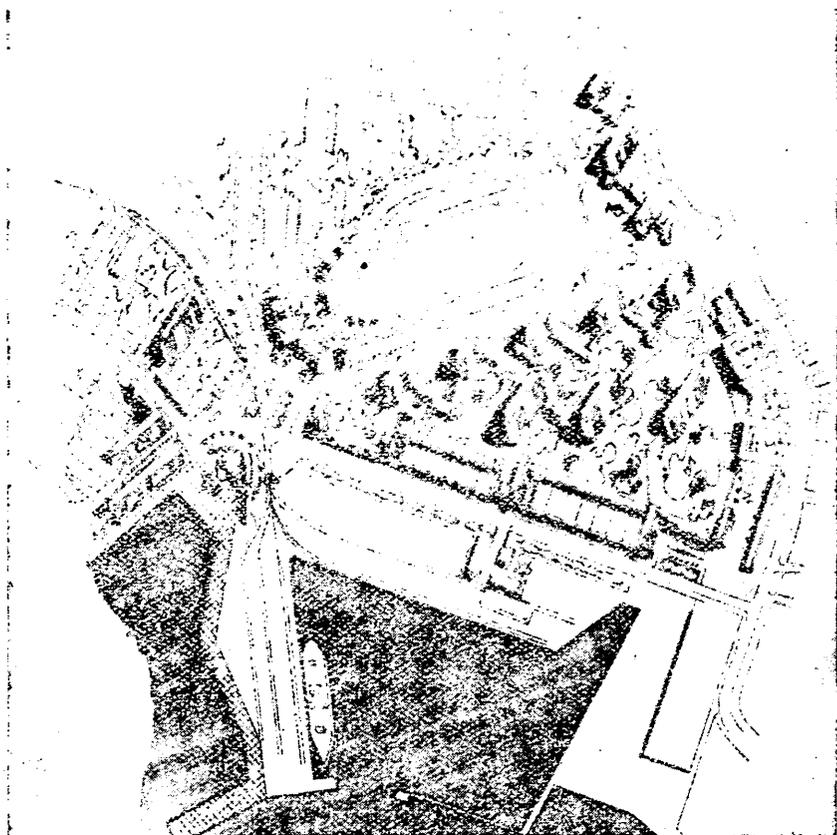


Fig. 2.

plaza una zona deportiva con todas las instalaciones y dependencias necesarias.

HOLANDA

La reconstrucción de Rotterdam es posiblemente el problema urbanístico de mayor interés planteado en Europa actualmente. Ciu-

dad de importancia comercial extraordinaria, con un emplazamiento privilegiado, en el estuario del Rin, vió aumentar su población des-

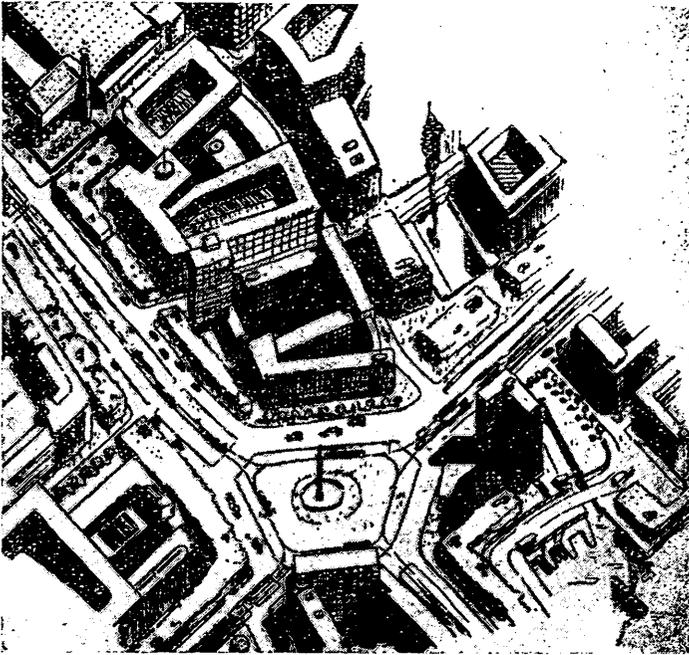


Fig. 1.

de 1870 con 116.000 habitantes a 600.000 en 1939. Sus 37 kilómetros de puerto marítimo y fluvial le colocan en el tercer lugar, después

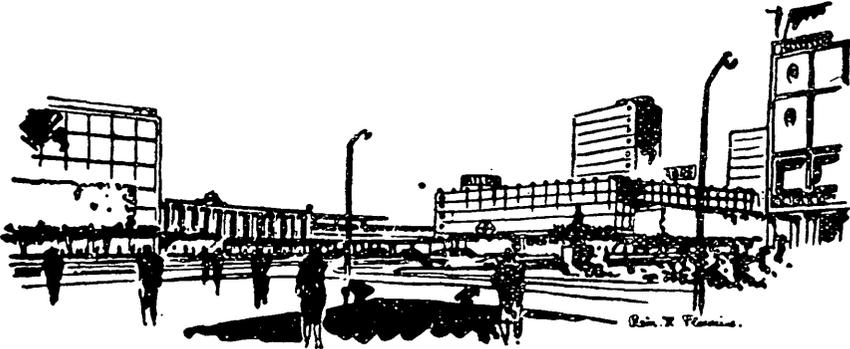


Fig. 2.

de Nueva York y Londres. El bombardeo de cuarenta minutos del año 1940 redujo a minas toda la ciudad antigua, con 11.000 edificios y cinco millones de metros cúbicos de escombros, que fueron

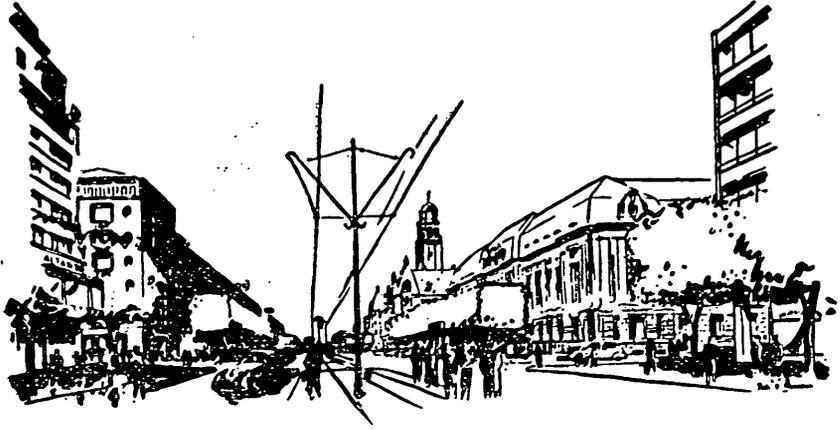


Fig. 3.

desalojados totalmente en veintiséis semanas, empezando este trabajo tres días después del bombardeo. Una de las medidas más im-



Fig. 4.

portantes que se adoptaron fué la expropiación total de la zona siniestrada, indemnizando a los propietarios con la condición de invertir dicho capital en la reconstrucción de la ciudad. El plan de orde-

nación aprobado en 1946 tiende a dar gran importancia a la instalación de nuevas industrias, reduciendo el tráfico comercial con el Centro de Europa, lógicamente disminuído en los años de la post-guerra. Las zonas residenciales se agrupan en núcleos autónomos

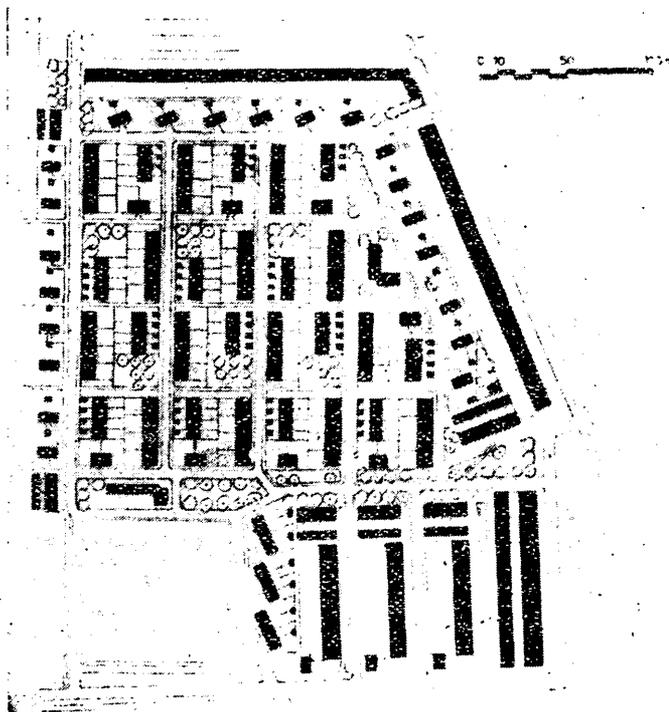


Fig. 5.

de 20.000 habitantes; se crea un enlace entre las zonas Norte y Sur por un nuevo puente colgante sobre el río, organizándose un solo centro comercial y administrativo en la zona Norte, cuya vista aérea se reproduce en la figura 1.^a. Se reforma también la red ferroviaria, centralizándose en una sola estación las diferentes líneas y disponiéndose una gran plaza de acceso a ella (fig. 2.^a). La reconstrucción ha sido iniciada rápidamente, y así vemos en la figura 3.^a representada la arteria comercial más importante, cuya edificación se

encuentra totalmente terminada. Asimismo se encuentran avanzados los trabajos del nuevo puerto de navegación interior, con bloques de oficinas y almacenes (fig. 4.^a), y del nuevo barrio de Zuidwijk, en el cual se sigue la norma tradicional en Holanda de bloques de doble crujía con orientación uniforme y gran amplitud de espacios verdes (fig. 5.^a).

INGLATERRA

El congestionamiento del tráfico en la región londinense sigue aumentando de tal forma que se prevé poco menos que un estancamiento total en un breve espacio de tiempo si no se toman urgentemente medidas prácticas que mejoren el estado actual. Parece ser que dichas medidas serán aplicadas ajustándose a un plan ya redactado hace tiempo y que deberá desarrollarse en un plazo no mayor de cinco años. Dentro de este plan figura en primer lugar la instalación de un número mayor de estacionamientos para toda clase de vehículos en las zonas centrales del casco urbano. Igualmente figura, con no menos importancia, una serie de medidas encaminadas al descongestionamiento de vías arteriales por medio, principalmente, de algunas desviaciones y aperturas de calles auxiliares.

Aunque el coste previsto para la ejecución material de este plan asciende a cinco millones de libras esterlinas, no se considera excesiva esta inversión, dada la importancia vital del problema y, además, la posibilidad de percibir inmediatamente las ventajas económicas que reportaría un mejoramiento sensible de la circulación rodada. A este respecto, es curioso hacer notar que, según recientes estudios estadísticos sobre la intensidad del tráfico en las zonas congestionadas de Londres, se ha llegado a la conclusión de que el punto más desfavorable es St. Giles's Circus, calculándose que las pérdidas anuales causadas a la economía urbana por los entorpecimientos circulatorios que se producen solamente en dicha plaza ascienden a 200.000 libras esterlinas, siendo por esta causa razonables las previsiones optimistas anteriormente apuntadas referentes a los beneficios materiales que reportaría la ejecución del mencionado plan.

IRLANDA.—NUEVO PLAN DE ORDENACION DE DUBLIN

La capital de Irlanda cuenta en la actualidad con una población de 600.000 habitantes incluyendo los anexionados últimamente de varios municipios colindantes, y ha experimentado en los últimos siglos

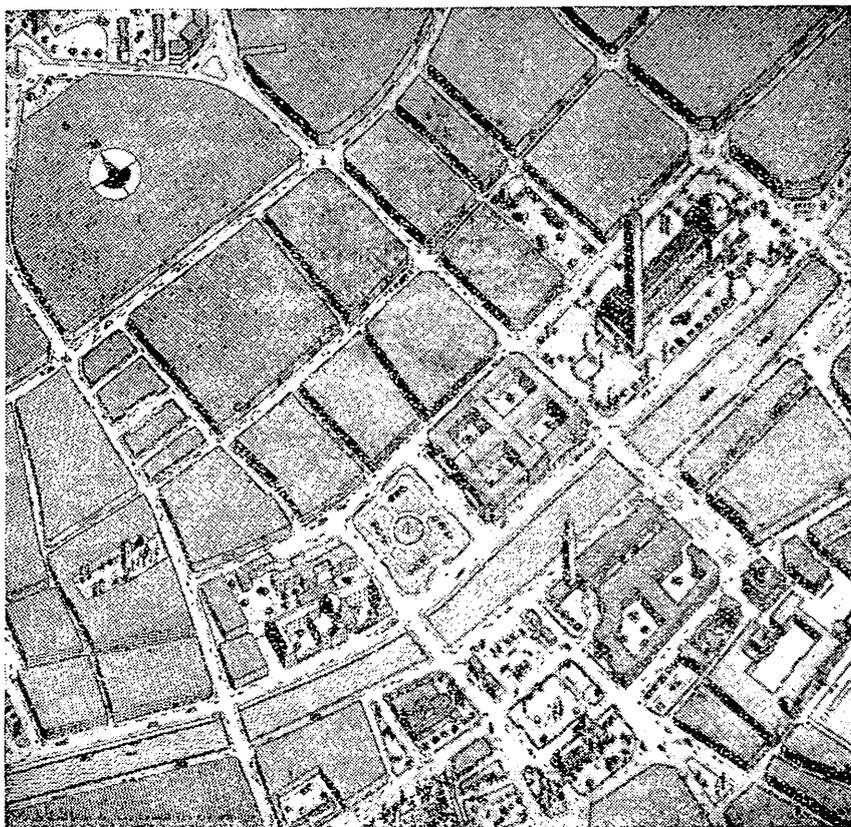


Fig. 1.

un incremento que puede resumirse en las siguientes cifras: en 1798 tenía 172.000 almas, en 1911 300.000 y en 1936 470.000. Representa Dublín, además de la capitalidad, el centro de las comunicaciones ferroviarias y el puerto más importante de la nación; siendo ésta predominantemente agrícola, no existen prácticamente más aglomera-

ciones importantes en todo el país, ya que la siguiente ciudad es Cork, que no tiene más que 80.000 habitantes.

Los problemas más interesantes que se tratan de resolver en este plan de ordenación general, según describe el «Journal of the Town

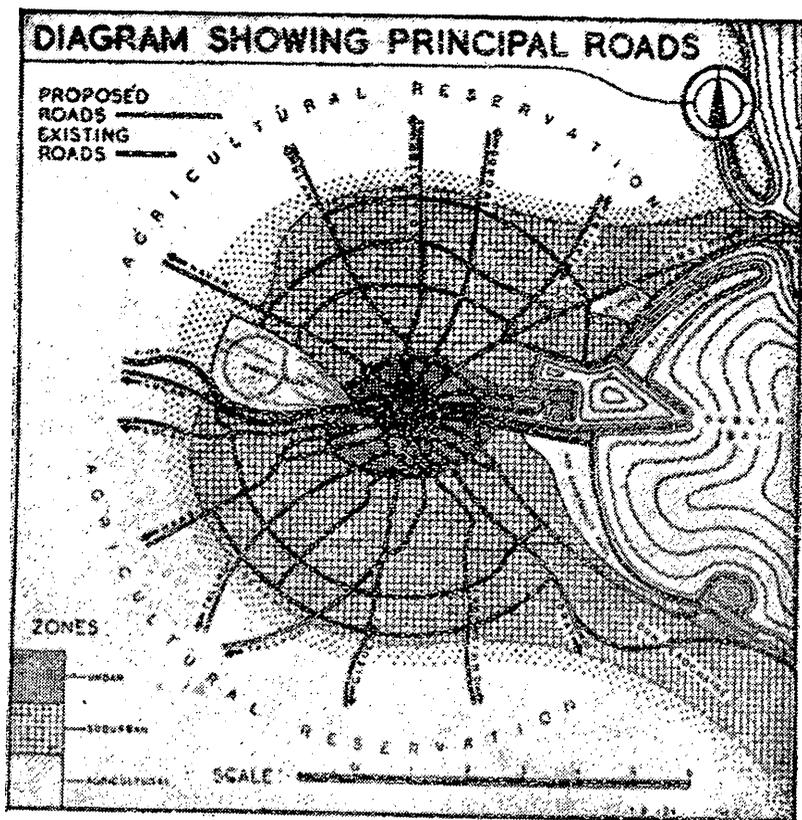


Fig. 2.

Planning Inst.» son, en primer lugar, la ordenación del centro de la población; ésta consiste fundamentalmente en la construcción de una nueva Catedral en las proximidades del río, según se indica en la figura primera y la creación de un centro de edificios administrativos y comerciales en la orilla opuesta, revalorizando de esta forma la zona representativa de la ciudad.

Es también objeto de un estudio especial la parte inmediata al Castillo antiguo, donde se sitúan nuevos edificios gubernamentales.

El segundo capítulo del Plan se refiere al trazado y organización

de las vías de tráfico. Según se indica en la figura núm. 2, se sigue un sistema de vías radiales articulando a otras su sentido circular. La realización de esta red general circulatoria es en especial difícil y costosa en el núcleo central, donde es preciso abrir nuevas calles a través de zonas de edificación compacta, como se puede observar en la figura 3, en la que se han señalado con trazo grueso las nuevas

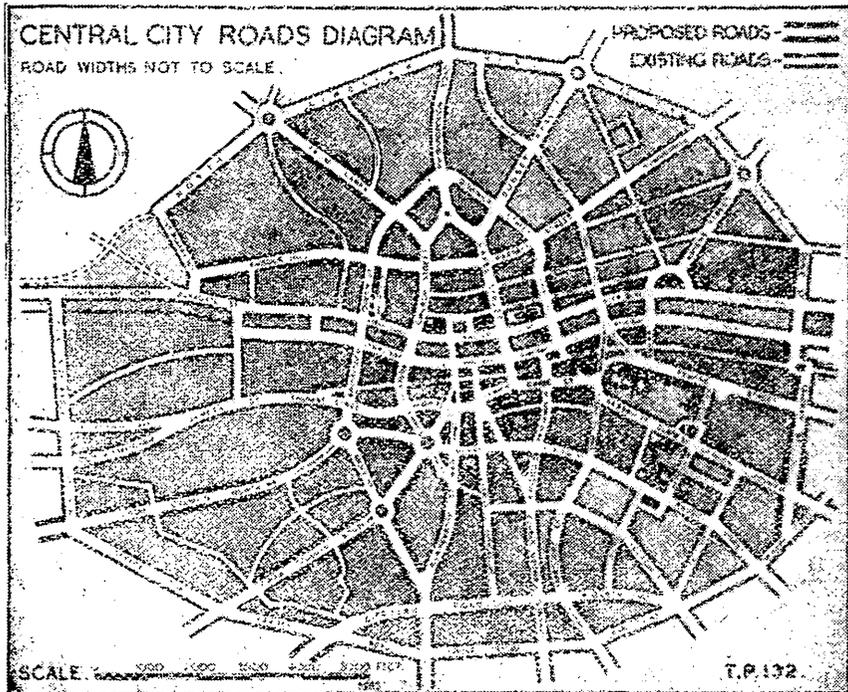


Fig. 3.

vías. También se propone la construcción de dos nuevos puentes en este sector del centro para facilitar el enlace entre ambas orillas norte y sur del río.

El problema de la vivienda es, seguramente, el de mayor urgencia y envergadura. En una información previa se calculan en unas 30.000 el número de viviendas necesarias para cubrir la demanda actual y alojar la población residente en zonas insalubres. El sistema elegido para su emplazamiento y construcción ha sido el de núcleos situados en los alrededores, próximos a la ciudad y no el de poblados satélites más alejados, por ser esta última solución más costosa en

medios de transporte y comunicaciones en general. Estos nuevos núcleos proyectados según el sistema modular de unidades vecinales, del cual ya hemos hablado en varias ocasiones, se sitúan en la parte que rodea la edificación actual (fig. 4), reservándose una amplia zona agrícola en los alrededores, dentro de la cual se emplazarán los futuros poblados satélites cuya construcción no es inmediata, sino pre-

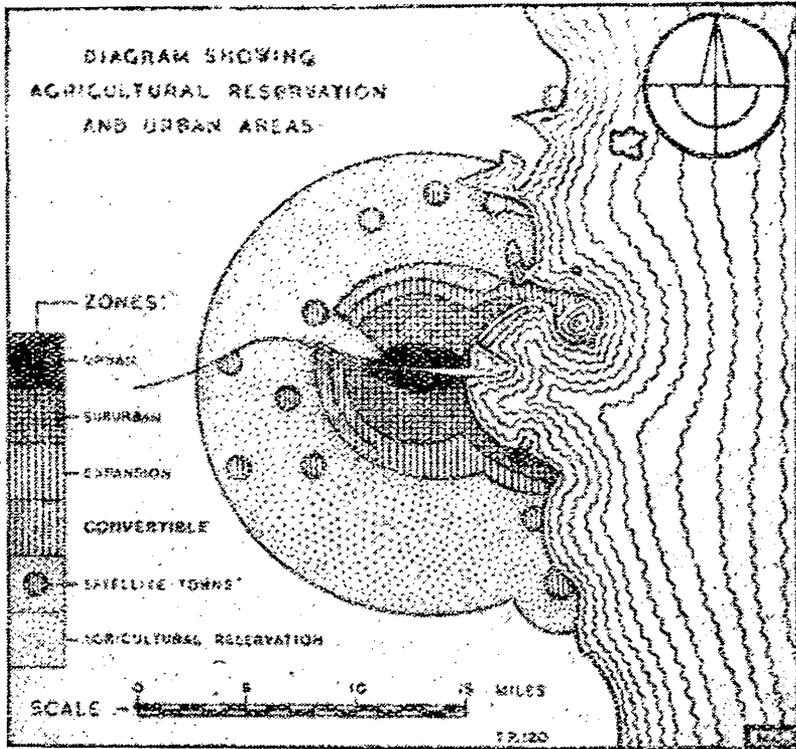


Fig. 4

vista para un plazo de tiempo mucho más amplio, y un volumen de población de 60.000 habitantes.

La zonificación general distingue cuatro tipos diferentes de usos, según se expresa en la fig. 4: 1.º el núcleo central de marcado carácter comercial y administrativo, 2.º el de suburbano, 3.º el de expansión o ensanche, y 4.º el de reserva agrícola, penetrando esta última en forma de cuña, hasta el centro, a través del parque Phocniv, de abundante arbolado, y de una extensión aproximada de 1.750 acres.

El sistema de zonas arboladas será ampliado con nuevos parques al nordeste y sudeste de la ciudad y otros varios de menor importancia, repartidos estratégicamente y aprovechando bellezas naturales como el curso de pequeños ríos o puntos de vista pintorescos.

En líneas generales, el plan de Dublín, comparado con sus similares, los recientes proyectos de ordenación ingleses, es de proporciones y objetivos más modestos, quizá justificado por una menor escala de recursos económicos y legislativos, pues Irlanda no dispone de una Ley de Urbanismo, como la publicada en Inglaterra el año 1947, que pone a disposición de las entidades, tanto nacionales como locales, una serie de amplias posibilidades que les permite abordar la ordenación de sus ciudades con relativa rapidez y eficacia.

L. P. M.

MEJICO

Recientemente han sido terminadas en la capital las obras de construcción de un conjunto residencial de más de mil viviendas económicas, formando un núcleo completo con servicios sanitarios, deportivos y administrativos, constituyendo una de las unidades vecinales más interesantes realizadas en Centroamérica. La disposición de los

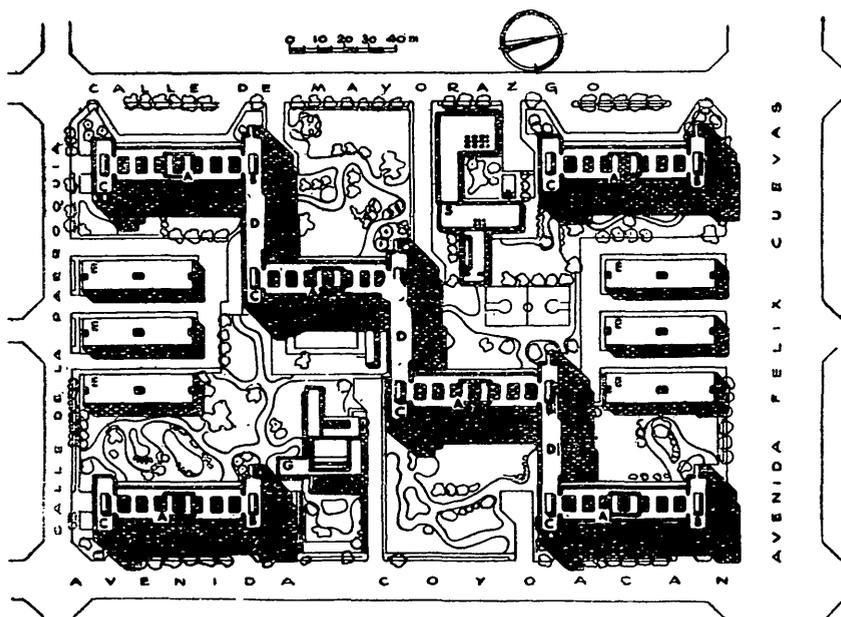


Fig. 1.

bloques de viviendas se ha efectuado en forma quebrada en zig-zag según se indica en el plano de conjunto representado en la figura número 1, y atravesando en diagonal el rectángulo formado por las cuatro manzanas que constituyen el solar elegido para emplazamiento. Estos bloques son de 14 plantas, con viviendas de dos tipos: unos de crujía estrecha (unos 8 metros), señalados con la letra D, y otros más anchos, con patio de ventilación (letra D). Ambos son de dos plantas, con corredor y escaleras con baterías de ascensores en los ángulos (B y C). La densidad del conjunto da un coeficiente elevado de 1.000 habitantes por hectárea, lo cual es poco frecuente en los últimos ensayos realizados en otros países, en los cuales no se suele llegar a los 500 habitantes por hectárea.

Los edificios que completan el núcleo son de dos plantas, entre los que figuran dos escuelas de niños y niñas de 600 alumnos cada una, piscina, lavadero mecánico, etc., rodeados de jardines y campos deportivos, suficientes para la población que va a residir en este barrio, llamado del «Presidente Alemán».

VENEZUELA

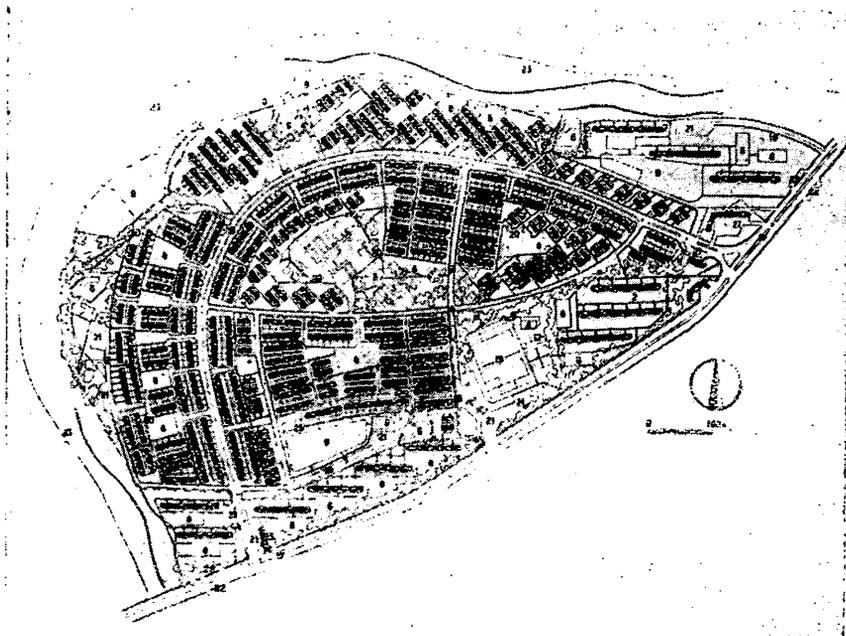


Fig. 1.

El Gobierno ha iniciado una intensa campaña de construcción de viviendas económicas financiadas por la «Banca Obrera», organismo oficial apoyado económicamente por el Gobierno venezolano, y un Banco norteamericano. Los primeros proyectos realizados han sido los construídos en Caracas y en la ciudad de Maracaibo. En esta última ciudad se ha iniciado ya la realización del barrio residencial llamado del «General R. Urdaneta», cuyo plano de conjunto reproducimos en la figura 1.^a, en el cual se indican con los números 1 y 2 las viviendas de una y dos plantas; el 3, Sala de reunión y biblioteca; 4, Piscina; 5, Teatro al aire libre; 6, Jardín de la Infancia; 7, Escuela primaria; 8, Campos de juego infantiles; 9, íd. íd. de adultos; 10, Estadio; 11, Iglesia; 12, Vestuarios; 13, Cooperativa; 14, Anejo; 15, Centro administrativo; 16, Estación de servicio; 17, Vía de tráfico rápido; 18, Vías interiores; 19 a 21, Estacionamientos; 22, Estación de autobuses.

ESPACIO NECESARIO PARA LA INDUSTRIA

Por el interés que ofrece el artículo consagrado a esta materia que la revista londinense «Town and Country Planning», del mes de agosto último, consideramos oportuno destacar algunos conceptos y subrayar los datos más importantes que contiene.

El total de espacio necesario para la industria se puede dividir en las siguientes categorías:

- 1.^a Superficie de planta cubierta dentro de los edificios.
- 2.^a Superficie ocupada por los edificios.
- 3.^a Superficie ocupada por los edificios y la parcela.

La industria pesada, al manejar grandes cantidades de material, necesitará mucha superficie, mientras que la industria de la confección textil será probablemente la que menos necesite. Entre ambos extremos hay numerosos tipos intermedios. La única disposición reguladora de este problema la constituye la Sección 2.^a de la «Factory Act 1937», que establece un mínimo de 400 pies cúbicos por persona, que permite alojar 1.560 empleados por un acre de superficie de planta o piso cubierto, con una altura de forjado a forjado de piso de 14 pies. Este módulo puede solamente aplicarse a los tipos más densos de la industria de la confección textil (vestidos, trajes, etc.).

Los datos recogidos en la región de Manchester vienen indicados en el siguiente cuadro :

INDUSTRIA	INFORMACION DEL ESTADO ACTUAL				Planes de reforma	Planes de nueva planta
	N.º de empleados por acre de superficie de piso	N.º de pisos	Proporción de superficie edificada	Superficie en acres por cada 1000 empleadas	Planes de reforma más el 50 por 100	Planes de nueva planta más el 100 por 100
	1	2	3	4	5	6
Ladrillo y Vidrio.....	65	1	0,25	61,6	61,6 *	61,6 *
Químicas.....	80	1	0,4	31,3	46,9	62,6
Blanco de plomo, pinturas, etc.....	150	2	0,5	6,7	10,0	13,4
Grasas, jabón, etc.....	130	2	0,5	7,8	11,7	15,6
Fundición, hierro y acero.....	20	1	0,7	71,5	107,2	143,0
Laminación, hierro y acero.....	100	1	0,6	16,7	25,0	33,4
Ingeniería en general.....	100	2	0,7	7,1	10,7	14,2
Ingeniería de electricidad.....	200	1	0,6	4,2	6,3	8,4
Reparación de vehículos.....	250	1	0,4	10,0	15,0	20,0
Construcción de barcos.....	110	2	0,7	6,5	—	—
Herramientas pequeñas.....	500	2	0,5	2,0	3,0	4,0
Otras industrias del metal.....	200	1	0,5	10,0	15,0	20,0
Hilaturas de algodón (mules).....	80	4	0,8	3,9	5,8	7,6
Hilaturas de algodón (ring).....	120	1	0,8	10,4	15,6	20,8
Lana y estambre.....	140	2	0,65	5,5	8,2	—
Seda natural y artificial.....	100	2	0,5	10,0	15,0	20,0
Lino, cañamo y yuste.....	170	2	0,8	3,7	5,5	—
Fibras mezcladas.....	75	2	0,7	9,5	14,3	19,0
Tinte y estampado de telas.....	110	3	0,6	5,1	7,6	10,2
Curtido de pieles.....	330	2	0,16	2,5	3,8	5,0
Cueros.....	440	2	0,6	1,9	2,8	3,6
Vestimenta.....	750	3	0,85	0,6	1,0	1,2
Comida.....	200	2	0,6	4,2	6,3	8,4
Bebidas.....	70	3	0,75	6,3	9,5	12,6
Tabaco.....	435	3	0,8	1,0	1,5	2,0
Trabajos de la madera.....	150	2	0,5	6,7	10,0	13,4
Muebles.....	200	3	0,75	2,2	3,3	4,4
Papeleras, imprentas.....	115	5	0,85	2,1	3,1	4,2
Instrumentos musicales.....	80	1	0,5	25,0	37,5	50,0
Caucho, goma.....	160	2	0,75	4,2	6,3	8,4
Manufacturas varias.....	150	2	0,65	5,2	7,8	10,4

* No es necesario espacio para expansiones futuras en esta industria.

En el cuadro anterior se ha indicado en la columna 5 el aumento del 50 por 100 para cada parcela industrial correspondiente a 1.000 empleados, teniendo en cuenta las necesidades actuales dentro de la zona industrial urbana de Manchester. En la columna 6 se llega a aumentar el 100 por 100 considerando que esto es necesario para las industrias generalmente ligeras, instaladas en los contornos urbanos

formando grupos de nueva planta o en las inmediaciones de nuevos poblados satélites.

Las superficies indicadas en las columnas 5 y 6 representan sólo parte de lo necesario, debiéndose prever espacio para futuras expansiones de la misma industria, así como para zonas de recreo y calles de servicio. Es difícil determinar el área necesaria para las expansiones, estimándose en general suficiente un 20 por 100. Normalmente suelen quedarse cortas las previsiones establecidas a este respecto. Estas zonas deben situarse cuidadosamente en lugares donde si no es necesaria su utilización futura, puedan destinarse a otros usos.

Los campos de juegos son necesarios, sobre todo, en industrias de importancia; en general, puede aceptarse para esta función una superficie de un acre para 1.000 empleados. Para prever la superficie correspondiente a calles suele adoptarse, como suficiente, un 15 por 100 del total de la parcela industrial.

Para precisar la superficie correspondiente a cada industria debe determinarse previamente el tanto por ciento de población empleada en ella, qué clase de industrias va a establecerse, número de obreros que trabajan en cada fábrica, y por último, la superficie necesaria por obrero en cada tipo de industria. Un ejemplo aclarará esto:

NECESIDADES INDUSTRIALES PARA CADA 1000 HABITANTES

Población obrera (admitiéndose el 40 %)	400
Superficie industrial (suponiendo un porcentaje para este caso de 100 personas por acre)	4,00 acres
15 % para calles	0,60 »
Superficie para juegos (un acre cada 1.000 obreros)	0,40 »
20 % para posible expansión de la industria	1,00 »
Terrenos inadecuados para estos casos	0,50 »
TOTAL DE SUPERFICIE REQUERIDA	6,50 acres

Para nuevos poblados industriales hay que prever superficie para instalar servicios de abastecimiento y depósitos de agua, alcantarillado, generadores de fuerza, tratamiento de basuras, etc.

En los 14 distritos de Manchester estas necesidades superficiales para industria varían entre 2,5 y 22,6 acres por 1.000 habitantes, reflejando una diferencia notable entre los distintos tipos de instalaciones.

Todos estos datos deben proporcionar una parcela de dimensiones

convenientes para el conveniente desarrollo de cada industria ; ahora bien, es interesante establecer algunas normas sobre la forma de ser utilizada esta parcela. Pudiéndose fijar las siguientes directrices: Con objeto de disponer los distintos edificios industriales de luz y ventilación, así como previsión en incendios, no deberá cubrir la parte edificada más del 66 por 100 de la parcela ni separarse menos de tres metros los distintos bloques o edificios entre sí ni éstos de las lindes y calles. No debe edificarse nunca más del 75 por 100 si el porcentaje de construcción de más de un piso excede el 25 por 100 de la superficie edificada. Estas disposiciones serán en muchos casos insuficientes sobre todo en el aspecto importante de procurar una iluminación suficiente, pero a este respecto hay que recurrir a procedimientos que se deduzcan de las circunstancias particulares de cada caso, siendo difícil establecer normas prácticas de carácter general.

L. P. MÍNGUEZ