

LA ORGANIZACION DEL PLAN REGIONAL

(ESTUDIO SOBRE EL "PLAN REGIONAL HAMBURGO-PRUSIANO", HECHO A BASE DEL MATERIAL FACILITADO POR SU DIRECTOR, DOCTOR FRITZ SCHUMACHER)

POR LUIS PÉREZ-MÍNGUEZ, ARO.

Siempre que los desplazamientos de habitantes se caractericen por una emigración hacia la ciudad, bastará para resolver los problemas de la población con la técnica y procedimientos de la urbanología en su sentido más estrecho.

Por el contrario, un movimiento de los habitantes de la ciudad hacia los alrededores y a lugares donde casi siempre el Municipio carece de toda posibilidad de intervención obliga a resolver los problemas de la urbe con más amplitud, o sea dentro de la organización de un plan regional.

De este modo se puede observar el fenómeno de que, precisamente en la época en que la casa mínima representa el tema arquitectónico de más interés, es también cuando se estudian los grandes temas de la organización de los futuros problemas técnicos y la ejecución de conjuntos urbanos de máxima amplitud e importancia. Lo pequeño condiciona lo grande, o mejor dicho: no existe "pequeño" ni "grande", tratándose de la lucha de lo orgánico en contraposición con lo mecánico. Esta gran lucha es paralela, en realidad, a la que sostiene en todo momento la cultura viviente con las civilizaciones muertas.

Empezando con la parte objetiva de este trabajo, procuraremos evitar excesivas aclaraciones de carácter teórico general, limitándonos exclusivamente a abordar el tema en su particularidad. Tratándose primeramente de resolver la importante cuestión de cómo se ha de comenzar el trabajo cuando precisamente este comienzo no es nada sencillo.

Antes de seguir más adelante hemos de hacer una observación de importancia: al presentar este trabajo no pretendemos considerarlo como un modelo, sino más bien como un ejemplo, pues si bien en arquitectura y urbanización en general es peligrosa la copia, en el caso particular de que nos ocupamos puede asegurarse que el plagio es siempre perjudicial, por ser la individualización una de las principales características del concepto de plan regional.

En este terreno se encuentra Alemania, con una gran

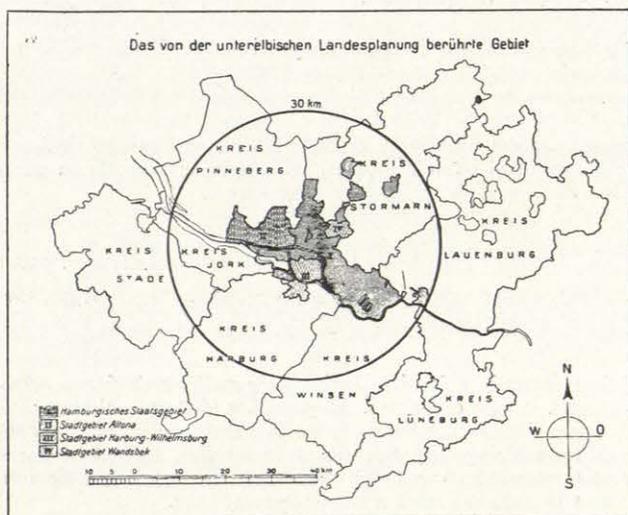


Fig. 1.^a—Zona que comprende el Plan regional.

- I. Término municipal de Hemburgo.
- II. Idem id. de Altona.
- III. Idem id. de Harburg-Wilhelmsburg.
- IV. Idem id. de Wandsbek.

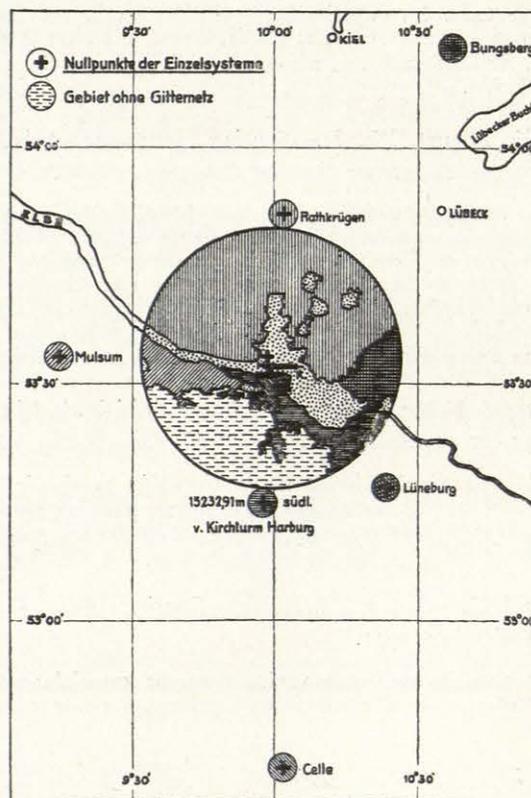


Fig. 2.^a—Diferentes sistemas coordenados del territorio comprendido por el Plan regional.

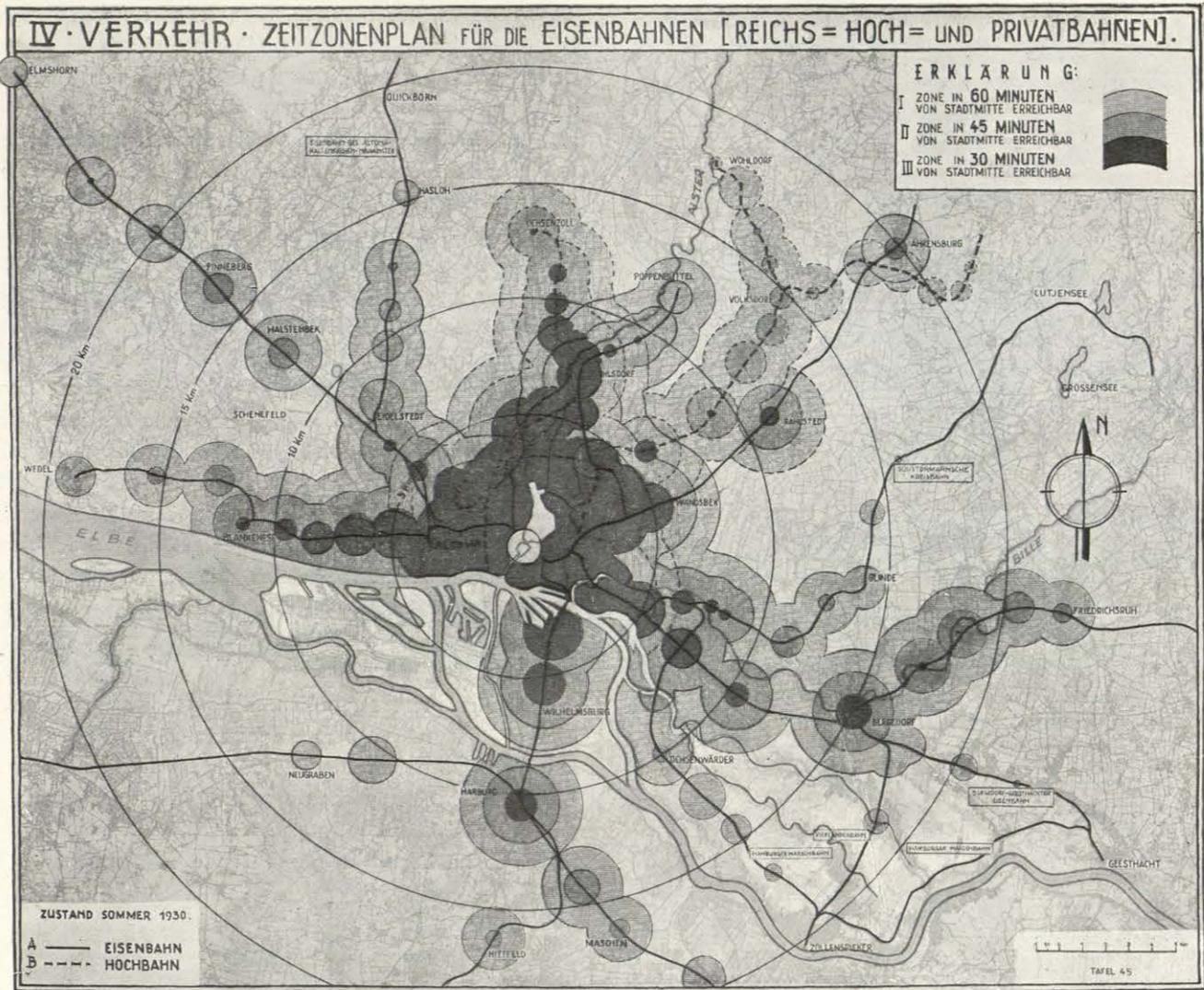


Fig. 3.^a—Zonas de influencia del tráfico en función del tiempo.

- | | |
|---|------------------|
| I. Zona asequible en 60 min. desde el centro de la población. | A. Ferrocarril. |
| II. Idem id. en 45 min. | B. Idem elevado. |
| III. Idem id. en 30 min. | |

diferencia en las organizaciones de sus distintos planes regionales, debida esta variedad, como antes hemos indicado, a las diferencias locales.

Enfrente de las agrupaciones regionales del resto de Alemania aparece esta de la desembocadura del Elba como un perfeccionamiento, pues su organización se efectúa por medio de un contrato con el Estado, y sus miembros son nombrados por el Gobierno (fig. 1).

La influencia práctica de esta organización no se aprecia sino después de estudiar cómo es realizado el trabajo.

Primeramente hay que poner en claro cómo se efectúa una serie de estudios de preparación que han de preceder al comienzo del trabajo efectivo. Se estudiará primero la organización topográfica y social de la zona

comprendida dentro del plan regional. En el caso particular de Hamburgo, estos trabajos han tenido que ser, casi en su totalidad, renovados.

La zona que comprende este plan regional está formada por un círculo de 30 kilómetros de radio, y cuyo centro se encuentra en la parte correspondiente al antiguo Hamburgo (fig. 2).

Lo mismo se estudiarán las estadísticas sobre cuestiones sociales. El conjunto de estas estadísticas, representadas en forma de gráficos, constituyen un material importantísimo de más de cien planos, que dan una idea perfectamente clara de todos los problemas referentes a desplazamientos de habitantes, utilización del terreno, desarrollo industrial, problemas de la vivienda y tráfico. Algunos ejemplos aclararán estos trabajos.

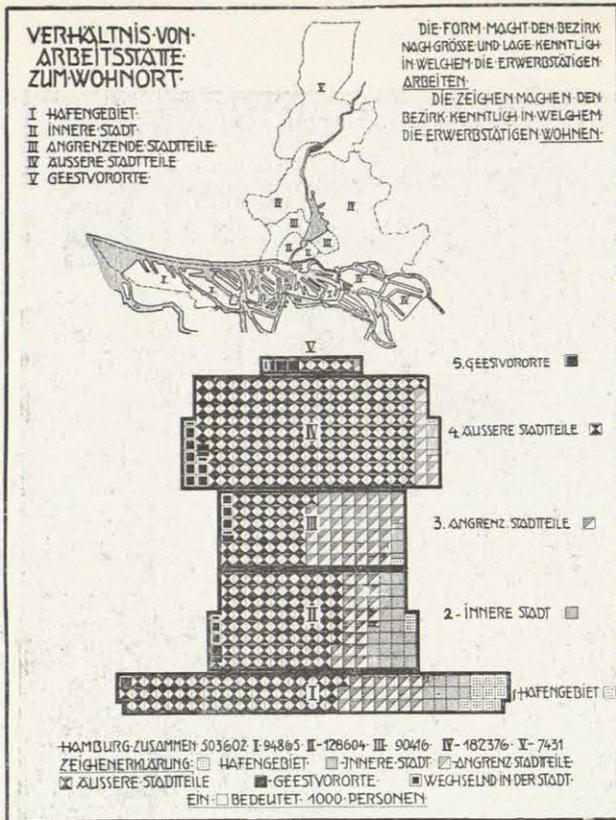


Fig. 4.^a—Relación entre las Zonas de trabajo y de vivienda. En el gráfico se indica, para cada Distrito, el número de obreros que en él trabajan, diferenciándose, con signos cuadrados, los Distritos donde los obreros viven. Cada cuadrado representa 1.000 personas.

- I. Zona de puertos.
- II. Centro de la ciudad.
- III. Distritos del ensanche antiguo.
- IV. Idem del extrarradio.
- V. Páramos.

Se observa, por ejemplo, cómo el terreno dedicado a labores agrícolas es aproximadamente el mismo después de la organización del plan regional; pero su laboreo ha evolucionado en los últimos años del cultivo extensivo al intensivo en forma de jardinería y pastos. Otro gráfico nos muestra, en el capítulo correspondiente a "Abastecimientos", las enormes distancias que abarca el aprovisionamiento de leche del conjunto de la población. Otro plano del capítulo "Tráfico" indica las zonas a las que es posible llegar por medio de los diferentes sistemas de trenes rápidos, tranvías, autobuses, etcétera, y partiendo del centro de la ciudad, en los tiempos escalonados de treinta, cuarenta y cinco y sesenta minutos (fig. 3). Otro gráfico nos muestra la relación entre las zonas de vivienda y de trabajo (fig. 4). Otro, la relación, entre los movimientos en el puerto con dirección al mar y al río, de productos industriales y mercancías (fig. 5). Estas figuras esquemáticas del funcionamiento de las fuerzas sociales, además de tener un valor propio particular, son una ayuda valiosísima para el proyectista y un medio imprescindible para controlar los resultados obtenidos.

Las partes correspondientes a estudios históricos y ciencias naturales necesitan capítulos especiales. Para los segundos se estudia un gráfico con los terrenos de interés geológico, y otro con las zonas que poseen especies raras de animales y plantas (fig. 6). Para los primeros se ha hecho un plano donde están indicados los

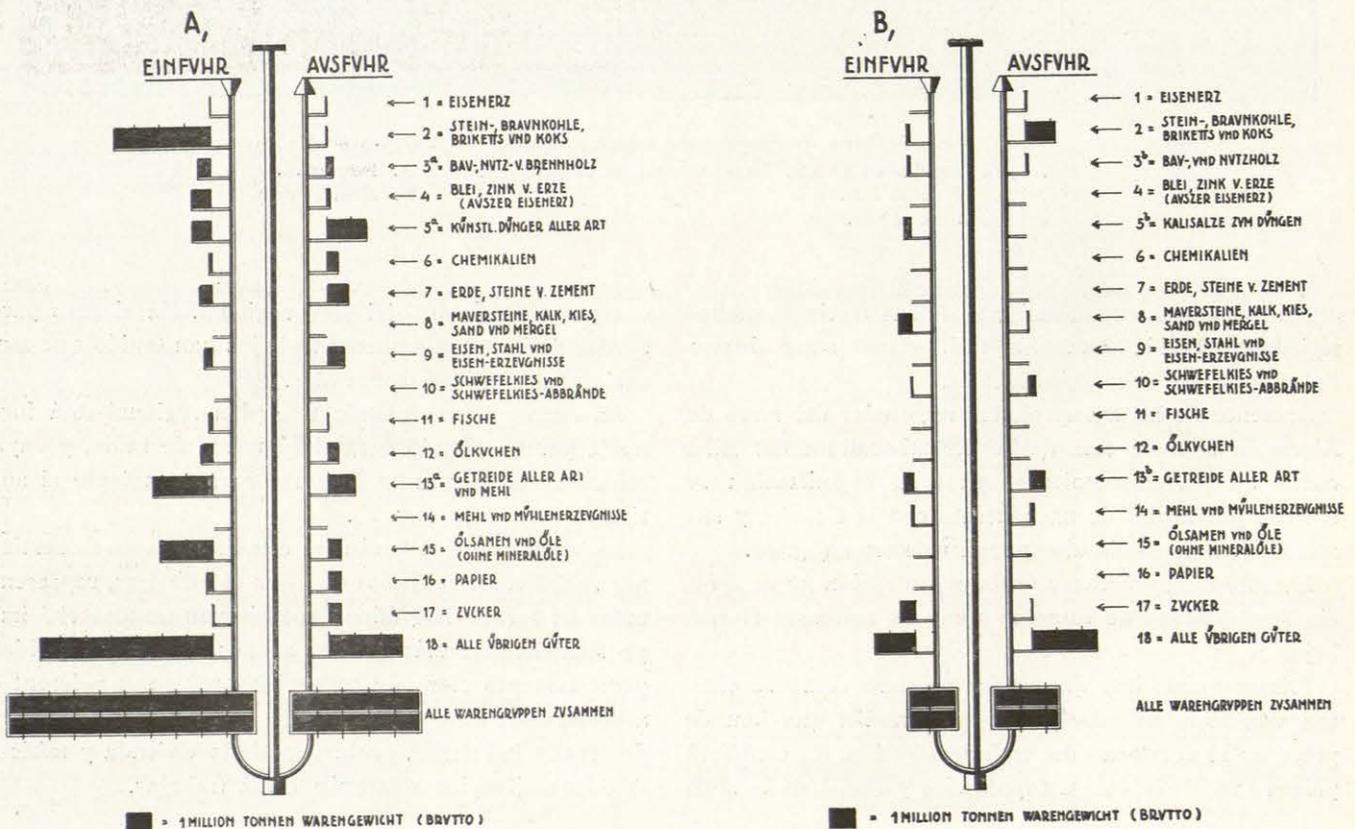


Fig. 5.^a—Gráficos estadísticos del tráfico de mercancías en el puerto. A. Hacia el mar. — B. Hacia el río.

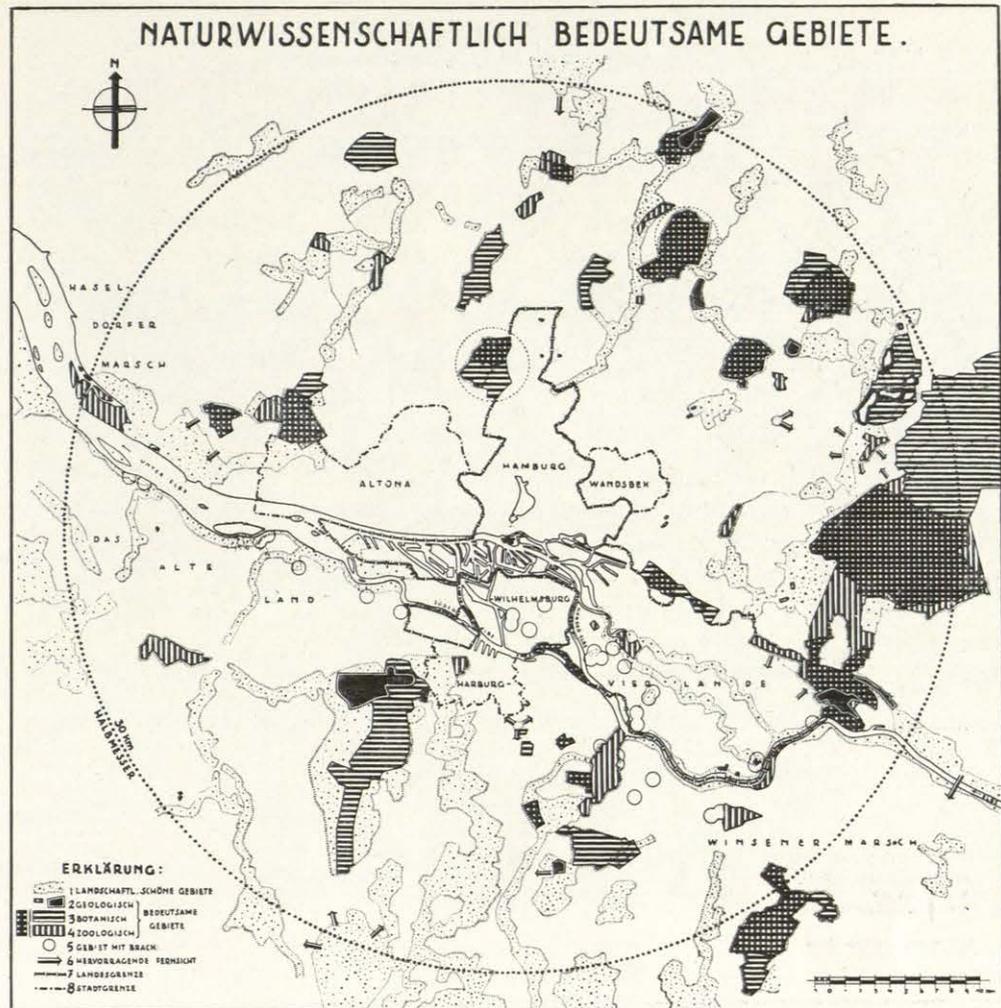


Fig. 6.^a—Terrenos de interés para el estudio de las ciencias naturales.

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. Zonas pintorescas. | 5. Terrenos salobres. |
| 2. Idem de interés geológico. | 6. Puntos de vista interesantes. |
| 3. Idem id. botánico. | 7. Límite provincial. |
| 4. Idem id. zoológico. | 8. Idem municipal. |

puntos donde existen monumentos de interés arqueológico e histórico (fig. 7). Estos capítulos son importantes para el trazado de las zonas verdes. Finalmente, se ha tratado de abarcar el conjunto de los problemas jurídicos y legales. Primeramente se ha tratado de unificar las diferentes ordenanzas municipales formándose el punto de partida para la ejecución de los planos, y después se completaron los planos y estadísticas del Catastro.

Se puede observar la enorme cantidad de trabajos preparatorios necesarios para poder comenzar, sobre una base segura, un trabajo objetivo y científico y no diletantismos y fantasías inútiles.

La labor verdadera de proyectar es únicamente factible, dada la enorme complicación y variedad del trabajo, por medio de una subdivisión del problema general en temas parciales, naturalmente, sin olvidar nunca la

relación importantísima de cada parte entre sí y con el conjunto. Es diferente el grupo de planos referente al sistema de zonas libres y el que trata de la distribución de los distintos tipos de vivienda.

En el grupo de "Zonas libres" está en primer lugar el plan general, en donde están indicados los espacios existentes de parques y otras superficies verdes y su ampliación futura formando un sistema reticular (figura 8). Este sistema servirá de guía al ejecutar los planos aislados de más de 30 Municipios, que son los que integran el conjunto del plan regional (fig. 9). De este modo se consigue paulatinamente realizar el plan de conjunto.

Análogo es el proceso seguido en los demás problemas parciales, como, por ejemplo, en el plano referente al "Sistema de calles" (figs. 10 y 11), en el que especialmente se ha estudiado el establecimiento de cruces li-

Fig. 11. Plano de vías de penetración.

1. Vías de tráfico lejano.
2. Idem id. de primer orden.
3. Idem id. de segundo orden.
4. Autopistas.
5. Autopista "Hofraba".
6. Vías de circunvalación.
 - A. Existentes.
 - B. Proyectadas.

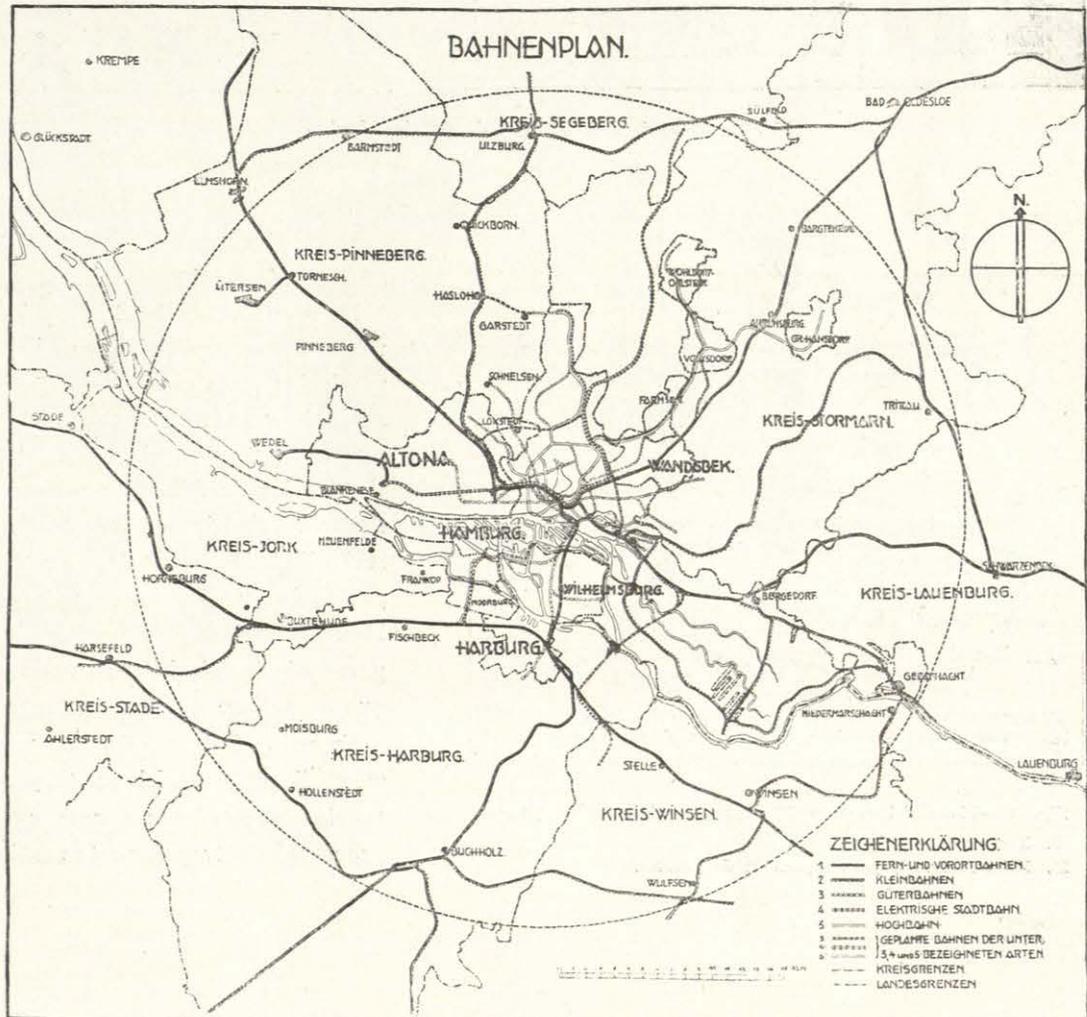
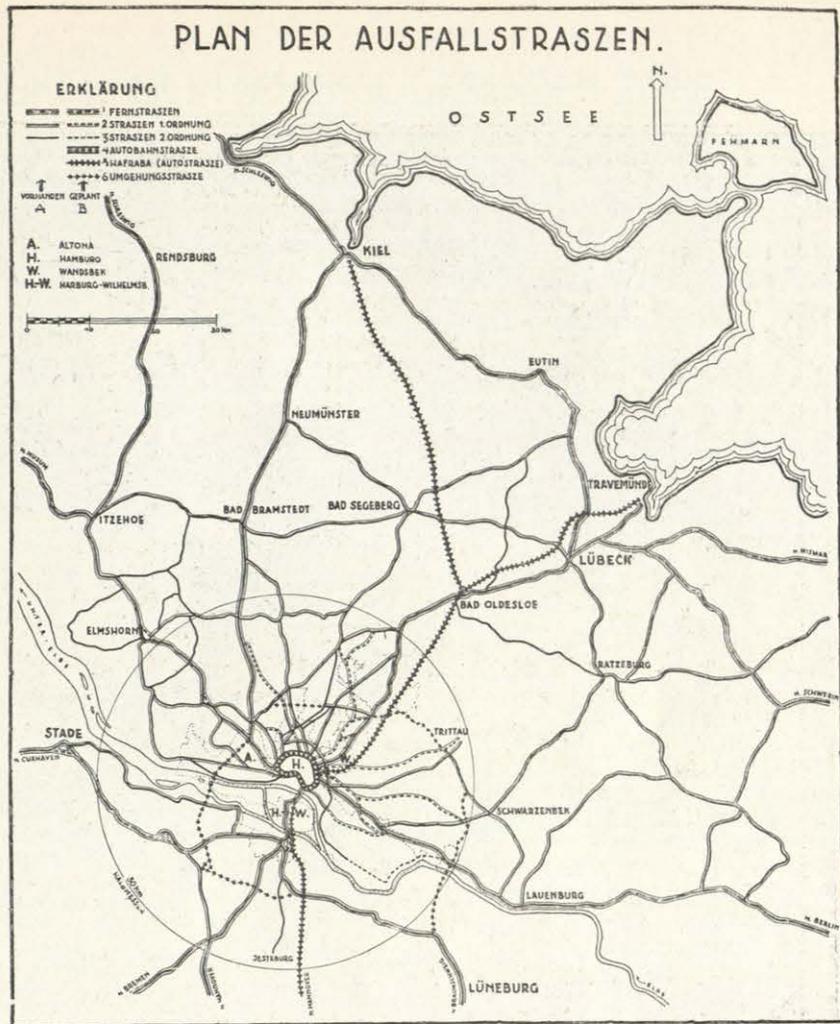


Fig. 12.—Plano de ferrocarriles.

1. Ferrocarriles de tráfico lejano y alrededores.
2. Idem de vía estrecha.
3. Idem de mercancías, existentes.
4. Ferrocarril eléctrico municipal, existente.
5. Idem elevado, existente.
- 3.º Ferrocarriles de mercancías, proyectados.
- 4.º Idem eléctricos municipales, proyectados.
- 5.º Idem elevados, proyectados.

BEISPIEL DER BEARBEITUNG EINER IM GEMEINDE LIEGENDEN ZONE

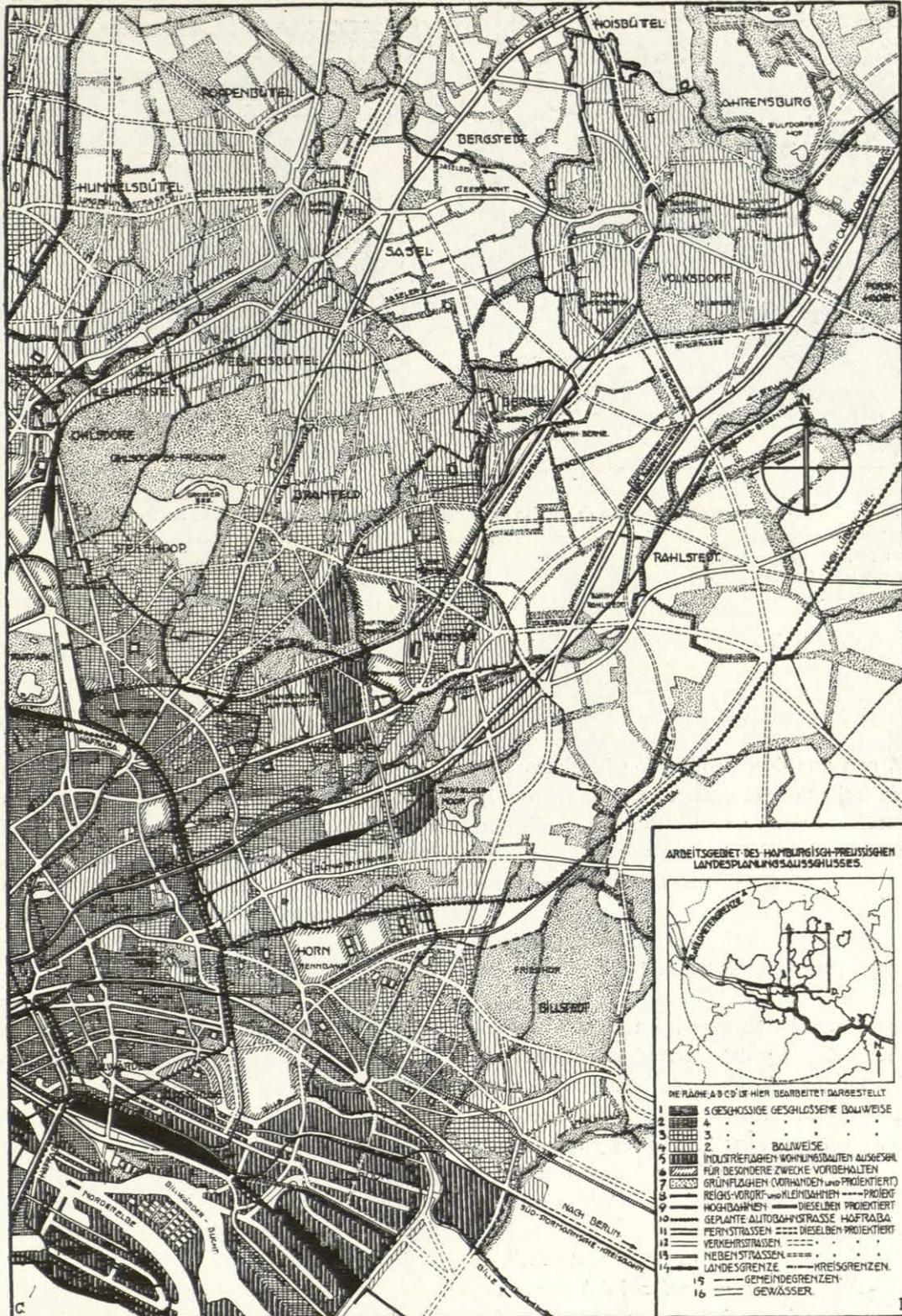


Fig. 15.—Plano de Zonas.

1. Construcción cerrada de cinco plantas.
2. Idem íd. de cuatro plantas.
3. Idem íd. de tres plantas.
4. Idem abierta de dos plantas.
5. Zona industrial.
6. Zona reservada para fines especiales.
7. Zonas verdes.

8. Ferrocarriles.
9. Ferrocarril elevado.
10. Autopistas.
11. Calles de tráfico lejano.
12. Idem íd. de primer orden.
13. Idem íd. de segundo orden.
14. Límite provincial.

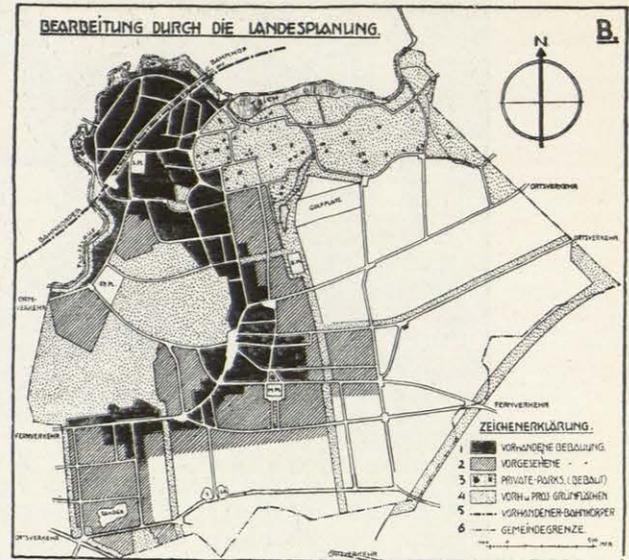
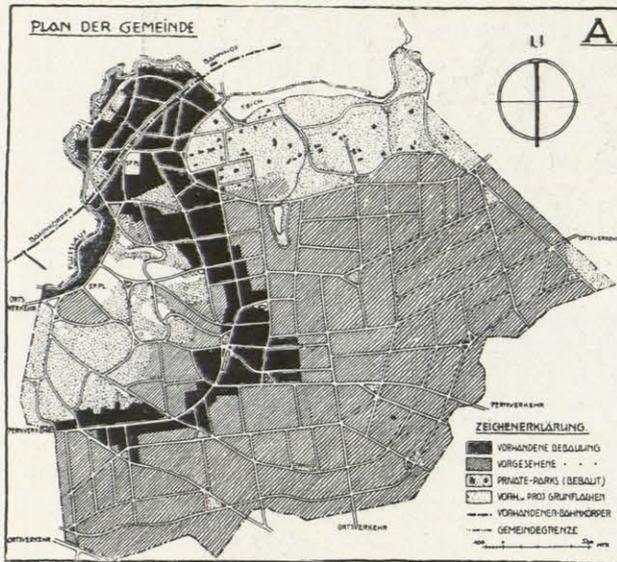


Fig. 16.—Ejemplo de reforma de un plan de extensión municipal por la oficina del Plan Regional.

1. Construcción existente.
2. Idem proyectada.
3. Parques privados.
4. Zonas verdes.

5. Ferrocarril.
 6. Límite municipal.
- A. Plano del municipio.
B. Idem de la oficina del Plan Regional.

centralizador, con una descentralización hábilmente estudiada, o sea facilitando el desarrollo a los centros industriales exteriores que se encuentren en condiciones de evolución favorables. Esta táctica se pondrá en práctica principalmente al efectuar los planos correspondientes de los Municipios interesados.

Todas las medidas y trabajos anteriores sirven única y finalmente para poder proyectar sólidamente una agrable "Zona de viviendas".

Para la representación en forma y zonas se han utilizado todos los gráficos y datos anteriormente expuestos y reunidos en un solo plano de una manera sistemática: zonas verdes, tráfico en sus diversas variedades, los diferentes sistemas de abastecimientos y canalizaciones, zonas reservadas para oficios e industrias; todos estos gráficos han servido para formar el plano completo de conjunto.

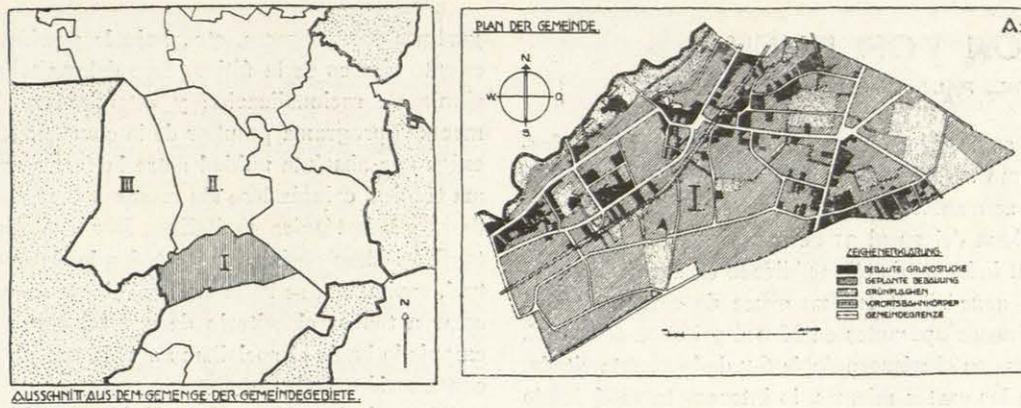
La finalidad de este plano no es únicamente facilitar un continuo perfeccionamiento funcional del organismo urbano, sino que al mismo tiempo son estudiados los puntos descentralizados que muestran una vida y desarrollo especiales y reorganizarlos dentro de sus condiciones particulares y en su relación con la ciudad. En estos casos es el trabajo más sencillo cuando en dichos pueblos no existe aún plan de edificación; pero cuando el Municipio posee ya un plan de extensión, casi siem-

pre conseguido después de efectuar gastos de importancia, es de mucha mayor dificultad acoplar al plan de conjunto un proyecto la mayoría de las veces lleno de incomprensión y errores técnicos. Este trabajo de reformar un plan determinado para convertirlo en un proyecto razonable dentro del conjunto del plan regional es el trabajo aislado que más dificultades representa (figs. 16 y 17).

El sentido de todos estos trabajos no es crear una serie de planos de ejecución forzosa, sino más bien un plan de posibilidades deseables, para conseguir un fin determinado; en cuyo plano no se fija solamente dicho fin, sino que, además, se estudia con la máxima claridad el camino para conseguirlo. Este realizable plan de posibilidades, hecho con visión de conjunto, coordina y fomenta las actividades dispersas, ordenándolas de manera eficaz y haciendo efectiva la realización de lo proyectado.

La velocidad de realización del proyecto viene condicionada no por la rapidez en la ejecución de los planos, sino por la fortaleza de la economía; éste es, en realidad, el factor que con más fuerza determina el desarrollo de las ciudades:

Finalmente señalaremos, como idea fundamental de estos trabajos, el facilitar con una visión de conjunto la solución de los múltiples y dispersos problemas cotidia-



AUSSNITT AUS DEM GEMEINDE DER GEMEINDEGEBIETE.

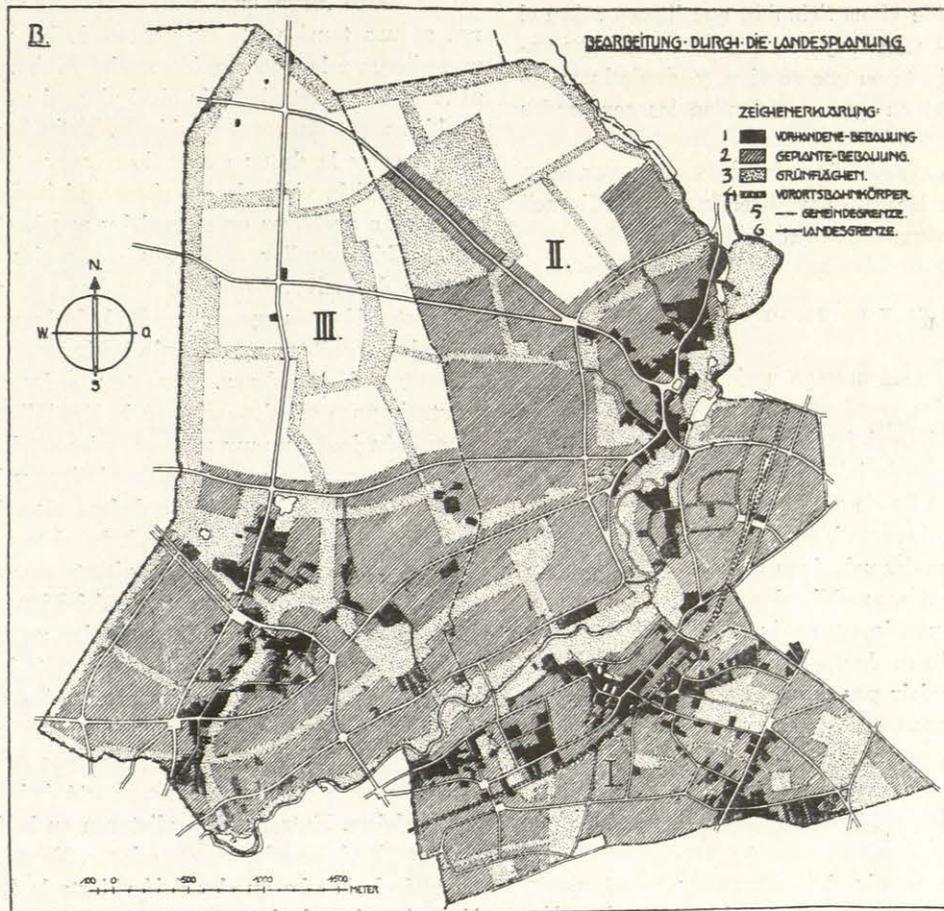


Fig. 17.—Ejemplo de acoplamiento de un plan municipal en el plano de conjunto.

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| 1. Construcción existente. | 4. Ferrocarriles. |
| 2. Idem proyectada. | 5. Límite municipal. |
| 3. Zonas verdes. | 6. Límite provincial. |

nos, procurando siempre mantener, con un criterio amplio, libre el camino a todas las posibilidades de importancia para el futuro. Solamente se emplearán procedimientos fuera de este criterio en casos urgentes o ante

la necesidad de restablecer el orden que permita el libre juego de las fuerzas culturales y económicas cuyo equilibrio es imprescindible para el desenvolvimiento normal de las ciudades.