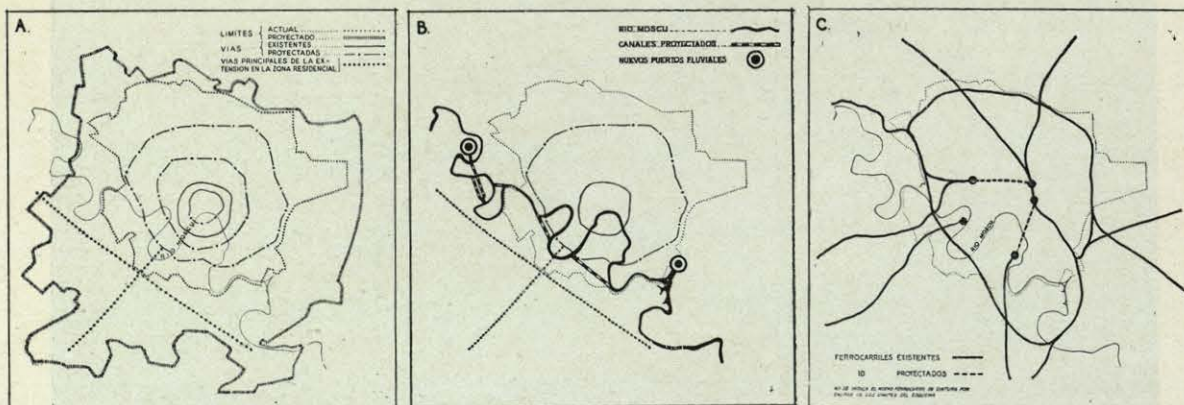


Plano superior: Vías generales existentes.
Plano inferior: Vías generales proyectadas.

EL PROYECTO DEL "GRAN MOSCÚ"

Por SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA, arquitecto de la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

No podía quedar la urbanización fuera de la gran actividad constructiva que se respira en la U. R. S. S., bien sea construyendo ciudades completamente nuevas, generalmente proyectadas para alojar la población de una gran fábrica o bien convirtiendo ciudades de menor importancia en grandes ciudades. Este es el caso de Moscú. Moscú, que no llegaba en 1917 al millón de habitantes, gracias a la creación de las industrias llevadas a cabo durante el primer plan quinquenal de reconstrucción y a ser el centro burocrático de las Repúblicas unidas, por ser la capital, alcanza hoy la cifra de cinco millones de habitantes. Esta cifra, en virtud del acuerdo tomado en 1932 de no instalar más industrias, se convierte —relativamente— en una cifra estacionaria, y a base de ella se proyecta el "Gran Moscú". Para ello se convoca, a base de una primera información ligera sobre la ciudad, un concurso privado de proyectos, en el que toman parte los arquitectos Baburov, Stusier, Krassin, Kratiuk, Ginsleurg, Lodorsky y Poliakov, rusos; Ernest Mai, Janes Mayer, Kurt Mayer, alemanes que trabajan o trabajaban en Rusia, y Le Corbusier, francés, que aunque hace trabajos en la U. R. S. S. no reside allí. Todos los proyectos han sido criticados (se destaca Le Corbusier, por querer llevar a la práctica su fórmula "standard" de convertir Moscú en un solar y



luego hacer sus famosas torres, ya populares en el Mundo), y sirven de base para hacer el proyecto definitivo en la Oficina del "Gran Moscú", dirigidas primeramente por el arquitecto profesor Semenov y actualmente por el arquitecto profesor Chernesef. Para dar idea de la importancia de esta Oficina, solamente diremos que el número de técnicos empleados, entendiéndose por tal solamente ingenieros y arquitectos, es de 250, sin contar personal auxiliar y sin contar los médicos, jurídicos, higienistas, etc., que en la misma trabajan.

El resultado del trabajo de la oficina sale a luz en este momento, realizándose actualmente una intensa labor de propaganda para divulgar el plan, encontrándonos con copias a gran escala del plano general de los parques, oficinas públicas, museos, etc.

Lleva consigo este proyecto no solamente lo que pudiéramos llamar la Extensión de la ciudad, sino también la reforma interior, comprendiendo ésta nuevas vías fluviales—canales que unen curvas del río—, nuevos enlaces ferroviarios y el ensanche de la mayoría de las penetraciones actuales. El plazo fijado para llevar a cabo el plan es de diez años, 1935-1945. Grandes trastornos llevaría esta realización aparejada si el actual Moscú y sus edificios fuesen de importancia o simplemente monumentales; afortunadamente, no es así. Moscú puede considerarse, aparte del Kremlin y algún edificio monumental como la catedral de San Basilio, en la Plaza Roja, la Ópera y otros, como una gran aldea, ya que nos encontramos construcciones de madera, de dos plantas, apenas nos alejamos del centro. Por otra parte, la población vive aglomerada por la carencia de viviendas, construyéndose actualmente bloques con gran actividad; esto ha permitido emplazar las nuevas viviendas donde deben de estar, de acuerdo ya con el plan y sin improvisación alguna.

En los libros de Urbanismo se pone Moscú como ejemplo de ciudad bien trazada, a base de claras vías circunferenciales o bulevares y penetraciones radiales que llegan al centro, véase el plano primero.

Pues bien: siguiendo este criterio, se completa la primera cintura creándose otros dos nuevos anillos exteriores, ensanchando alguna de las penetraciones actuales y proyectándose, en direcciones sensiblemente paralelas a ellas, vías-parques para peatones. Se da gran importancia a la actual penetración en dirección Suroeste, por servir de vía eje de la nueva zona residencial. Perpendicular a ella se proyecta otra vía importante, siendo ambas las dos vías principales de la citada zona (véase gráfico A).



Uniendo las curvas del río consiguen una vía fluvial sensiblemente paralela a la S.O. citada, proyectándose, asimismo, un canal de cintura con tranvías fluviales y una serie de estaciones.

El gran canal, en construcción, que unirá el Volga, el Moscú y el Jauza, aumentará el caudal del Moscú, hasta el extremo de hacerlo navegable, proyectándose dos puertos, cuyos emplazamientos se ven en el esquema B.

ZONAS.—Las zonas, que no difieren totalmente de las nuestras en cuanto a clasificación, son: el centro, con grandes edificios de oficinas públicas, hoteles, etc.; las zonas industriales, las residenciales, las de deportes y los espacios libres.

Como la dirección de los vientos dominantes es la N.E., la zona estrictamente residencial y la más importante de la extensión, ya que gran parte de las otras están iniciadas, se sitúa al S.O., teniendo como vías principales las dos ya citadas.

La mayor diferencia con nuestras zonas se nota en la industrial, ya que las fábricas no están reunidas en un área, sino distribuidas por la ciudad, teniendo, generalmente, una zona residencial aneja. La facilidad para proyectar parques hace que la separación entre ambas (fábrica y vivienda) pueda hacerse con facilidad.

DENSIDAD DE POBLACION.—La superficie actual del término de Moscú es de 28.500 hectáreas; la del "Gran Moscú" es de 60.000 hectáreas.

La densidad proyectada es de 400 habitan-

tes por hectárea, el doble de la empleada por nosotros y, en general, por los países europeos.

Es curioso hacer notar que no se proyecta una sola vivienda unifamiliar en todo el término; todas se proyectan en bloques de seis a siete plantas, con una separación entre ellos de vez y media la altura.

PARQUES.—La proporción empleada para proyectar los parques en el término es el coeficiente americano de 25 metros por habitante, emplazándose en forma tal que se pueda llegar a un parque, desde cualquier punto, en quince minutos. La gran diferencia con nuestros trazados es la realización de la cintura de bosques que separará la ciudad del terreno agrícola. Esta cintura tiene diez kilómetros de ancho. Existiendo, en su mayoría, los bosques que la forman.

FERROCARRILES.—Actualmente existe un ferrocarril de cintura y penetraciones que acometen a estaciones terminales (véase gráfico C). Se proyecta convertir estas estaciones en estaciones de paso, uniendo las líneas por dos túneles: uno en dirección N.S. y otro en la E.O. Completando el proyecto un nuevo ferrocarril de cintura a través de la zona de bosques, para mercancías de paso. Dejando la actual línea de cintura para el tráfico de personas.

En este momento se imprime, juntamente con la información de la ciudad, el plan general. Cuando esta publicación salga a la luz podrán convertirse estas notas en un estudio detenido del vasto proyecto.

Moscú, agosto de 1935.

