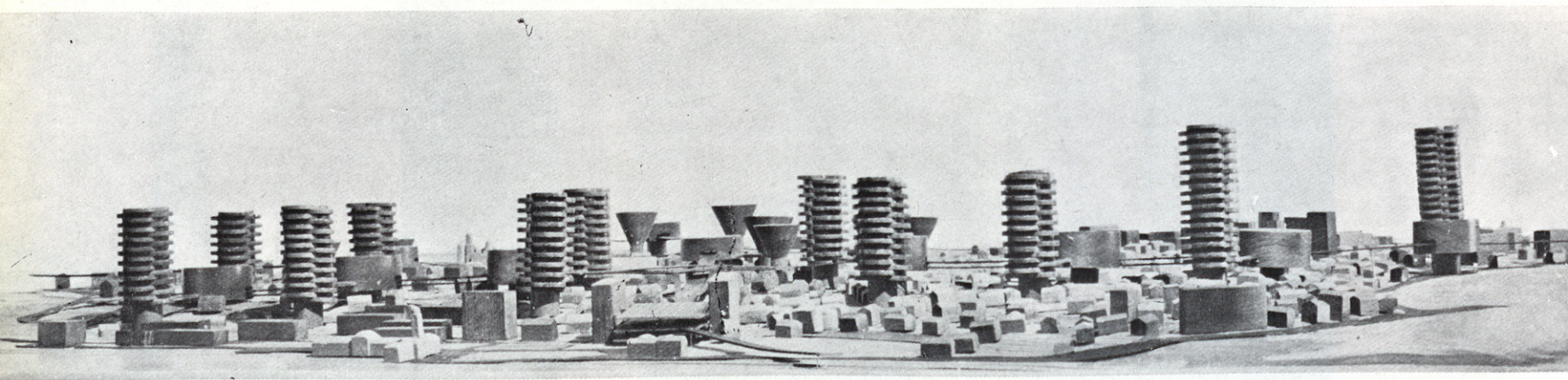




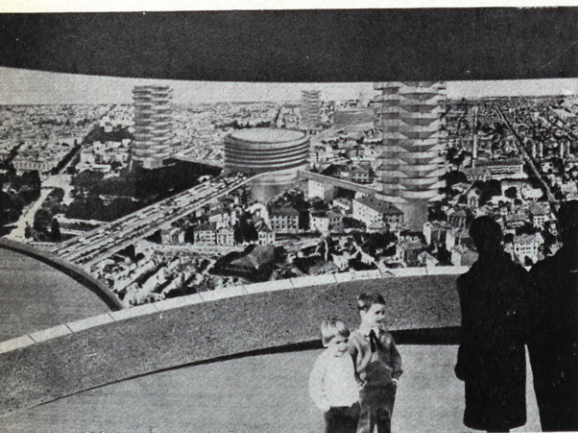
CONCURSO PARA LA REMODELACION DE VARNA (BULGARIA)

Arquitectos: FRANCISCO RODRIGUEZ FONSECA
ANTONIO CASTELLO MAS

Este Concurso fue convocado por el Conseil Populaire Municipal de Varna y aprobadas sus bases por la U.I.A. El principal y aleccionador interés que ha tenido la convocatoria de este Concurso consiste en el buen criterio de los organizadores, que ya se preocupan de unos problemas urbanísticos que no tienen, pues Varna es aún una ciudad vivible, sin superpoblación ni congestión circulatoria.

Se inscribieron en el Concurso más de 400 arquitectos o equipos de arquitectos de 34 países y enviaron soluciones 65 de éstos.

Publicamos los tres proyectos que obtuvieron el primer premio, con igualdad de méritos, mas un proyecto de entre los españoles presentados, que, por su interés, fue adquirido por los organizadores.



1.1. El problema que plantea este Concurso es el de todas las ciudades de viejo trazado y que se han visto desbordadas por los dos nuevos elementos que han aparecido en la vida actual, es decir, el automóvil y la superpoblación. De la mezcla de estos dos problemas, y como solución aparente, surge un nuevo elemento: la velocidad. No es más que una solución aparente, porque introduce nuevos problemas.

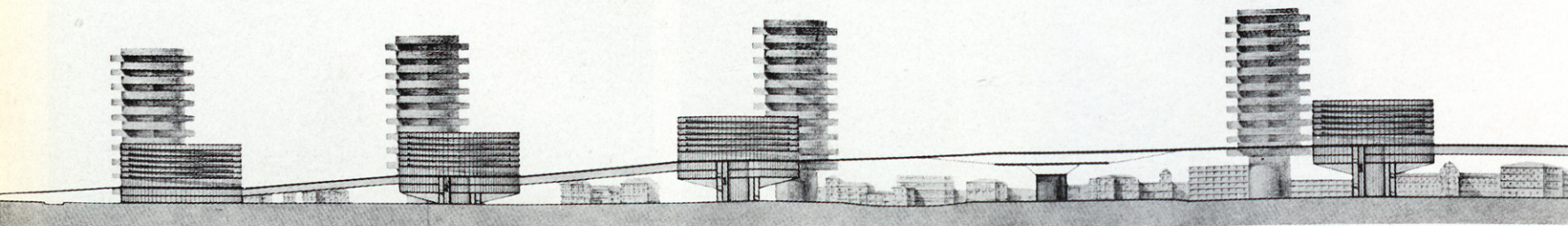
1.2. La solución para las ciudades antiguas que pretenden adaptarse a las exigencias actuales modificando su estructura no puede admitirse como solución dura.

1.3. Queremos hacer ver el problema de la remodelación para demostrar que no da los resultados de-

seados: hecho demostrado por la experiencia de tantos ensayos realizados sin obtener resultados satisfactorios. Por ello creemos que no se debe solamente modificar lo que existe, sino *añadir* algo que libere a las ciudades de la parálisis a la que se ven sometidas por los dos nuevos elementos.

1.4. Dejemos la remodelación y llevemos el problema hacia una solución puramente técnica, pues los problemas técnicos (estructuras e incluso economía) siempre tienen solución.

2.5. El problema del aumento de población lo resolvemos creando unas comunidades. La comunidad I está formada por unas 15 familias. La comunidad II la forma 10 ó 20 comunidades I. La agrupación de



dos o cuatro comunidades de la II forman una comunidad III.

De tres a cinco comunidades III dan una comunidad IV, y así sucesivamente llegamos hasta las comunidades VI, límites de las que proponemos y que además de los servicios necesarios a las anteriores deberán contar con teatros, museos, etc.

3.7. La norma a aplicar es "añadir conservando" y no simplemente sustituir.

3.8. Nuestro proyecto intenta conservar todos los edificios importantes actuales, y los nuevos que proponemos ocupan en planta la menor superficie posible.

4.10. Para resolver el problema circulatorio de viales se ha dividido la ciudad en siete sectores teóricos de vecindad, mediante las tres vías rápidas que le cruzan, y cada sector ocupa la superficie de un cuadrilátero de 500 metros de lado. En nuestra solución hemos suprimido las vías secundarias que de estas principales llevarían a los otros puntos. No existe entonces vía de distribución (secundaria) alguna, y lo que componía el viejo trazado de calles de la ciudad actual, se reserva para circulación exclusiva de los peatones, excepto servicios de urgencia.

Las circulaciones rápidas serían sobreelevadas, al menos las principales. Razón por la cual las autopistas —tres elevadas— no suben y bajan en la zona del Concurso, sino que tienen solamente un punto de contacto cada una con las zonas en estudio, mientras que las restantes caen fuera del área del Concurso.

5.15. Para evitar las interferencias vehículo-peatón y vehículo-vehículo, hemos ido a la solución de reducirlas a cero. Por eso en las vías elevadas no hacemos circular ningún peatón y todos los cruces de vehículos se hacen a distintos niveles. Para resolver el problema del estacionamiento creamos unos silos cilíndricos, sin interferencias en las rampas, helicoidales en ellos inscritas.

Además, han de existir unas zonas de estacionamiento en las vías de comunicación a nivel del suelo, pero sin grandes penetraciones en los sectores delimitados por las vías principales. Es evidente que se ha de llegar a la solución de abandonar el vehículo particular a la entrada de las grandes ciudades y circular en ellas por medio de los transportes colectivos. Este método, hasta ahora, es el único que permite evitar las aglomeraciones de tráfico urbano como las que se producen en Los Angeles, ciudad donde el parque de vehículos estacionados o en movimiento ocupa los dos tercios del centro de la misma, situación a todas luces invivible. Los desplazamientos a pie propuestos en nuestra solución no excede de 250 metros de camino.

