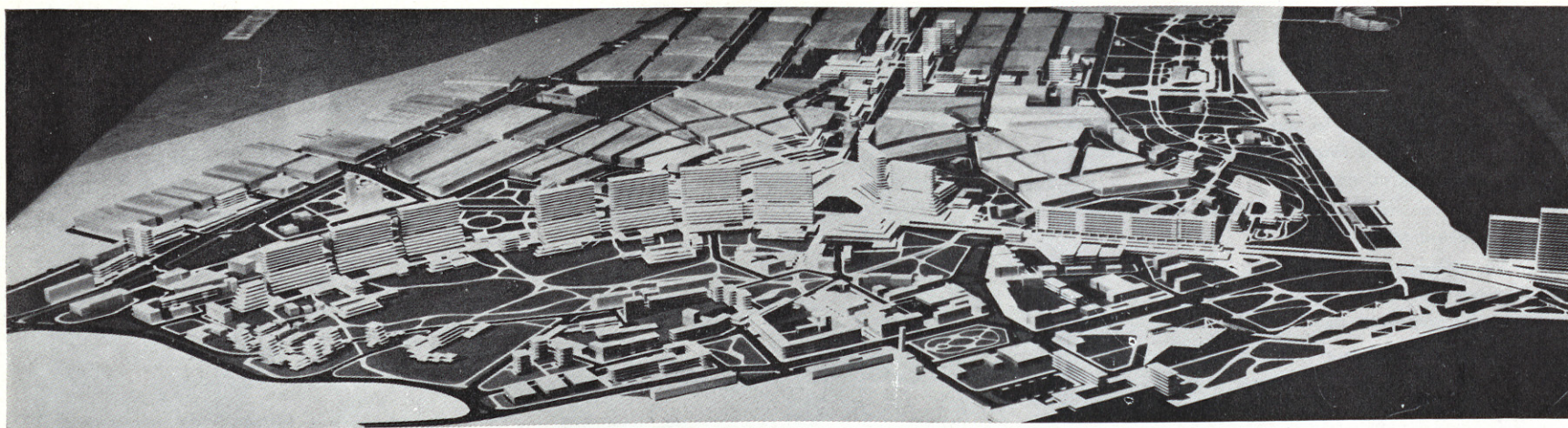




Arquitectos: INDRICH KRISE
L. DOUTLIK
K. MARHOLD
V. SLIVA. Praga.

PRIMER PREMIO

Este proyecto ha sabido desligar y después expresar en una estructura del futuro las líneas de fuerza fundamentales que orientan el centro de VARNA hacia las zonas turísticas y las zonas de actividad en su relación con el puerto. Siendo VARNA un puerto natural sobre el mar Negro, razón ésta fundamental que motiva históricamente su fundación y su actual desarrollo económico e industrial; se encuentra hoy en el centro de una amplia zona costera que continúa hacia el Norte y hacia el Sur de su casco urbano, dándole un sentido nuevo a su centro.

El autor del proyecto ha sabido conjugar esta dualidad de funciones del centro de la ciudad, situando su punto de encuentro sobre una estructura radial que engarza la zona del puerto a las vías de conexión con las zonas turística y de actividad.

Propone además una estructura urbana que asocia, válidamente, en una perspectiva del porvenir, las dotaciones necesarias para la circulación rodada con las funciones del centro urbano, particularmente las funciones administrativas en que la vitalidad futura depende de la calidad de esta dotación circulatoria.

La expresión arquitectónica que de esto resulta traduce el valor relativo de los componentes de la estructura urbana propuesta: las zonas de fuerte densidad de dotaciones y de viviendas están convenientemente ligadas a las vías y zonas de estacionamiento, y directa y rápidamente conexionadas a la vía rápida que conduce al centro, mientras que estas zonas en sí están abiertas a las amplias zonas verdes.

Sin embargo, el Jurado, intentando la adaptación progresiva de este proyecto a la situación actual, ha considerado oportuno hacer las observaciones siguientes:

- 1) El centro comercial y administrativo está situado en un punto de fuerte relieve. No parece que el autor del proyecto haya sacado todo el partido deseable de este hecho, principalmente en lo que concierne a la organización de los estacionamientos subterráneos y los desniveles de las terrazas y de los edificios.
- 2) El encuentro de la vía que conduce a Sofía con

la vía rápida tangente al centro estaría mejor situado al oeste de la calle K. Marx, por ejemplo a la altura de la calle Stambolysky, para liberar la plaza de la catedral y la de 9 de Septiembre, las cuales deberían ser objeto de proposiciones de organización integrada en la estructura radial.

- 3) Por último el autor no propone una solución cla-

ra para asociar la fuerte estructura que ha previsto razonablemente sobre el eje radial, con el trazado urbano actual. Conviene encontrar una solución actual a los problemas de detalle. Desde este punto de vista se debe enfocar una adaptación complementaria del proyecto.

(Del acta del Jurado)

