



COPENHAGUE

LOS SUCESIVOS PLANES URBANISTICOS

Antes del año 1936, la ciudad de Copenhague carece de orientaciones urbanísticas precisas. El Plan de ese año, aunque completo y racional, no encuentra un camino efectivo de aplicación.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, hay una avalancha de recursos legales, tendentes a facilitar la tarea de organización a las autoridades urbanas. En el optimismo que despierta la reconstrucción, aparece un "zoning" nacional, complementado por una serie de planos directores urbanos y planos de realizaciones en detalle.

Esta actividad se despliega, sin la garantía de organismos regionales capaces de encuadrar las prioridades y poner en práctica las ideas y sin

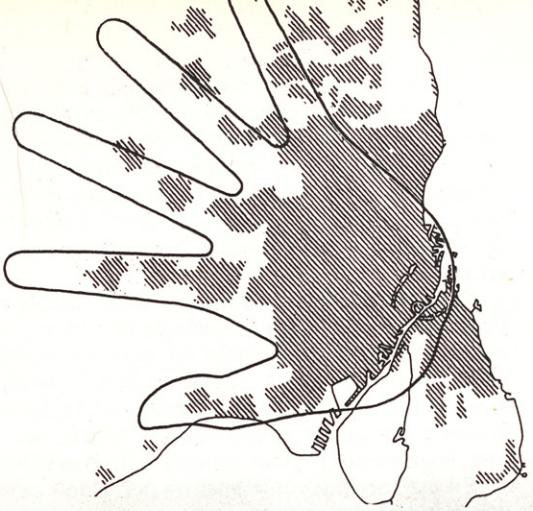
tener en cuenta una manifiesta resistencia pública a todo lo que signifiquen medidas coercitivas de planeamiento.

De la abundante producción de esta época malograda, es rescatable un documento muy popular realizado por un organismo no oficial, que adquirió notoriedad internacional por la simplicidad y originalidad de sus enunciados. Se trata del primer Plan Regional de Estocolmo o *Plan de los dedos* (1947).

La idea busca frenar el crecimiento desordenado de Copenhague y canalizar las tendencias espontáneas de urbanización. Concentra éstas, en grandes núcleos urbanos autosuficientes ubicados a lo largo de ejes de comunicación, sostenidos por vías férreas y separados entre ellos por cuñas de territorio virgen, disponibles con fines recreativos.

COPENHAGUE

Vista aérea del centro histórico. Al fondo, sobre una altura, el desarrollo residencial de Bellahøj.



PLAN DE LOS DEDOS DE 1947

Esquema teórico del plan, la ciudad avanza a lo largo de los ejes de transporte. Se indica el centro de Copenhague, los centros secundarios y el tipo de vía de servicio, distinguiéndose, las vinculaciones estrictamente carreteras de las complementadas por vías férreas suburbanas.

ESQUEMA PRELIMINAR DE 1961

Esquema dibujado con el mismo criterio gráfico que el Plan de los dedos. La dirección preferencial de urbanización avanza hacia la ciudad de Roskilde y la bahía de Koge, creándose secciones de ciudad de 250.000 habitantes cada 10 años.

La distancia al centro de la ciudad, referida en términos de tiempo de recorrido, no debía exceder los cuarenta y cinco minutos.

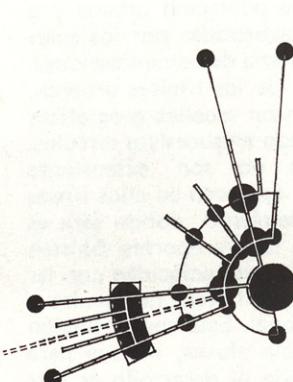
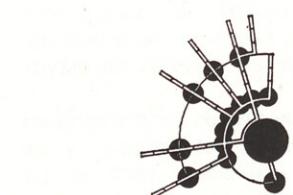
El *Plan de los dedos* es, principalmente, de política urbanizadora y como tal introduce un elemento de indudable importancia estratégica: el equilibrio dentro del espacio urbano de los sitios de vivienda con los de trabajo.

En lo que se refiere a su respaldo legal, el *Plan de los dedos* no es una excepción. Se encuadra dentro de un criterio de planificación voluntaria, sin que aiente medida administrativa alguna que lo regularice. La ausencia de un organismo oficial de coordinación de las diferentes medidas que la idea obliga a tomar, sumado a la lentitud con que se encaró la realización de las vías férreas, impidieron un mínimo de iniciativas en su provecho.

Catorce años más tarde, en 1961, aparece un nuevo documento surgido también de una entidad no oficial y con la misma ausencia de respaldos legales y administrativos.

Este nuevo plan, conocido con el nombre de *Esquema Preliminar*, se coloca dentro de los límites regionales de un Gran Copenhague. En sus previsiones, descarta todo freno a la emigración rural y establece una serie de hipótesis atrevidas.

Para comenzar, prevé un crecimiento generoso de la población hasta el año 2000 (67 por 100, totalizando, para esa fecha, 2.500.000 habitantes), acompañado de un amplio desarrollo de las funciones en el sector terciario (oficinas). Hereda del Plan de 1947, la preocupación por coordinar las migraciones diarias vivienda-trabajo, con el objeto de disminuir el congestionamiento en el núcleo



central de la ciudad y también con el deseo de facilitar las relaciones vivienda-espacimientos.

Incorpora, como idea fundamental, la de concentrar el desarrollo urbano en uno solo de los dedos, eligiendo para ello la dirección Sudoeste, es decir, el eje vial nacional que pone en contacto la Europa Continental con la península escandinava. En esa expansión, controlada y orientada, se promueve la construcción en períodos de tiempo de diez años, de sucesivas *secciones de ciudad* con una población aproximada de 250.000 habitantes cada una.

En esas *secciones*, se ubican todos los elementos que permiten una vida urbana equilibrada pero sin llegar a una total autonomía, con lo que se cuida que los habitantes puedan gozar de elección en lo que respecta al sitio de trabajo, al espaciamiento y a sus relaciones con los demás sectores urbanos.

Con sus apreciaciones generales y directrices físicas, el *Esquema* fue pasado a estudio de una comisión técnica integrada, principalmente, por expertos en vialidad y transporte colectivo, que produjo un informe desfavorable. Las críticas suscitadas fueron de tal modo radicales, que impidieron llegar a un acuerdo sobre qué iniciativas podrían ser tomadas para el decenio 1962-1972.

En contradicción con esto, los planos completos para construir la primera *sección de ciudad*, estaban listos. En el Plan de 1947 se hablaba de establecer la primera iniciativa en terreno virgen y se señalaba una faja de campo abierto que comprendía a algunas granjas en producción. Una de ellas, Alberstlund, gozaba de renombre.

El distrito rural al que pertenecen esos campos tomó la iniciativa y solicitó, al encargado del Plan Regional, un Plan particular de desarrollo que tuviera en cuenta *Alberstlund* como centro de una *sección de ciudad*. Se creó una oficina de investigación básica que redactó un programa y lo desarrolló a lo largo de la década del 50. En 1961, el Ministerio de la Vivienda concedió el permiso para su construcción.

Como se puede apreciar, Plan Urbano y Plan de una *sección de ciudad*, siguen dos caminos diferentes sin que exista entre ellos un organismo de coordinación. Paradójicamente, mientras el Plan Urbano no supera su lanzamiento y es seriamente controvertido, la *sección de ciudad* es impulsada por la iniciación local, recibe el apoyo del Ministerio de la Vivienda y se le brinda una línea férrea de servicio.

Alberstlund es, entonces, el único hecho concreto a que se puede hacer referencia cuando se habla de los planes iniciales para Copenhague. Es a partir de 1966, cuando las autoridades urbanas toman, bajo su responsabilidad, un Plan Regional para la capital y las iniciativas de las comunidades locales comienzan a ser coordinadas.

REPERCUSIÓN INTERNACIONAL DEL PLAN DE LOS DEDOS

El *Plan de los dedos* responde a un esquema atractivo y singular que ha tenido repercusión internacional. Se elogia de él, la valentía de colocar el desarrollo urbanístico paralelo al de las comunicaciones. Cabe recordar que el ambiente internacional en la inmediata postgue-

rra mostraba, no sólo un manifiesto complejo de inferioridad frente a los transportes, sino un desprecio por su función "secundaria y supeditada".

El *Esquema Preliminar* reafirma luego la convicción esencial del *Plan de los dedos* y da un paso más: la ciudad no sólo crece condicionada a las vías primarias de comunicación, sino que lo hace en aquéllas de mayor facilidad.

George Doxiadis fue uno de los primeros en reconocer la importancia del enfoque y en elogiar su audacia. Coincidieron para él las intenciones del Plan, con la sospecha de que los desarrollos radioconcentrados del tipo "*ciudades satélites en corona*", sostenidos hasta ese momento (1952) como una alternativa válida para el crecimiento de las ciudades, no conducen más que a agravar las situaciones que se pretenden mejorar.

El crecimiento de la población urbana y la expansión industrial, favorecidas por los avances tecnológicos en materia de comunicaciones, provocan la extensión de los límites urbanos, los cuales, de no encontrar escollos geográficos insalvables, van creciendo en sucesivos círculos. Como los suburbios no son extensiones absolutamente inertes, aparecen en ellos líneas principales de desplazamiento, donde éste es más fácil y veloz para los transportes. Existen también allí (y generalmente coinciden con las anteriores) rutas y líneas férreas nacionales y vías de transporte regional. Esta concentración lineal de presiones hacia afuera, influye para que se creen ejes donde el desarrollo es más avanzado, en cuyo caso, la ciudad adopta la forma de una estrella. Al aparecer sistemas locales de transporte colectivo y movimientos transversales de automóviles, se llenan los espacios entre los ejes y la estrella vuelve a dejar su lugar al círculo.

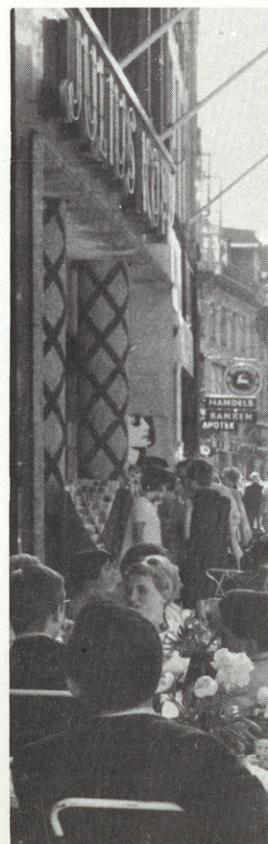
Cuando para el descongestionamiento de una ciudad, se confía en *núcleos satélites en corona*, sucede algo similar. El propio Doxiadis afirma: "la creación de ciudades satélites pudo representar alguna ventaja en la época de las ciudades estáticas, pero la ciudad dinámica digiere pronto sus satélites y los incorpora a su cuerpo".

La realidad ha confirmado, en estos años, esta situación. Toda ciudad rodeada de otros centros urbanos menores ha crecido en las líneas que la relacionan con ellos para, definitivamente, absorberlos, comenzar a llenar los espacios vacíos entre las diferentes rutas y tender hacia una envolvente circular amorfa e irrefrenable.

En ese camino, volúmenes de población cada vez mayores son atraídos hacia un solo polo, las áreas centrales, donde se concentra la administración pública y las oficinas representativas de la vida económica del país. Una clase desahogada va ocupando, a lo largo de los ejes principales, los sitios mejor relacionados con el centro y va dejando, a los menos pudientes, los espacios deprimidos, aumentando las dificultades para que éstos se comuniquen con su mercado de trabajo, las áreas industriales de los suburbios.

La coincidencia entre dueños de las viviendas mejor situadas y propietarios de automóviles, acentúa el problema de las vinculaciones, obligando al transporte popular a marchas lentas (por lo tanto antieconómicas). Esto provoca su constante encarecimiento y trae consigo los interminables recorridos vivienda-trabajo, los cuales, consumen a los individuos y debilitan la vida social de los barrios, cuyas condiciones ambientales son de por sí poco favorables.

La idea de proporcionar a las ciudades una corona de satélites, ha superado, en pocas ocasiones, la categoría de decisión arbitraria (o



voluntad banal). Cuando no ha tenido un objetivo clasista, ha caído en una experiencia irrelevante; y siempre ha faltado la fundamentación científica necesaria para garantizar un mínimo de éxito a lo esencial de la idea: encauzar el crecimiento de la aglomeración.

En las escasas excepciones a esta regla, precedidas normalmente de estudios importantes, la imagen de un crecimiento concéntrico no ha logrado escapar a sus propias contradicciones:

Crear un núcleo adecuadamente próximo al centro para relevarlo de funciones importantes y (al mismo tiempo) ubicarlo adecuadamente distante para garantizar a la comunidad una vida social independiente.

Distribuir la expansión en varios núcleos y obtener (de todos) la respuesta vigorosa que la autonomía económica requiere.

Dentro de un Plan Regional bien articulado, la dirección única de urbanización parece resolver algunos de los problemas antes mencionados.

Sin embargo, Doxiadis encuentra un inconveniente grave en la generalización excesiva del criterio de *direcciones preferenciales de urbanización*. Si la dirección elegida forma parte de la estructura radial de la ciudad, la creación de un nuevo centro, si bien libera con facilidad al centro principal de algunas de sus tareas, su radio se sobrecarga de nuevas funciones que complican las antiguas dando, por resultado, lentitud. La adaptación de una vía a nuevas capacidades es una operación varias veces más costosa que la creación de una nueva y la magnitud de la operación no siempre justifica tal inversión.

Teniendo entonces en cuenta ambos factores, gastos de infraestructura y magnitud de la

operación, parece recomendable la creación de un nuevo centro sobre una trama sana. Esto le permitirá iniciarse en sus tareas sin dificultades y resistir presiones superiores a las previstas, sin causar perjuicios a la estructura general.

Por otra parte, la magnitud de la operación debe cubrir, con exceso, los riesgos de todas sus consecuencias físicas y económicas. Debe ser grande, de modo de concentrar allí iniciativas por años, en el conocimiento de que no se pueden provocar, con éxito, traslados de funciones, si el nuevo centro no garantiza la suficiente dinámica urbana.

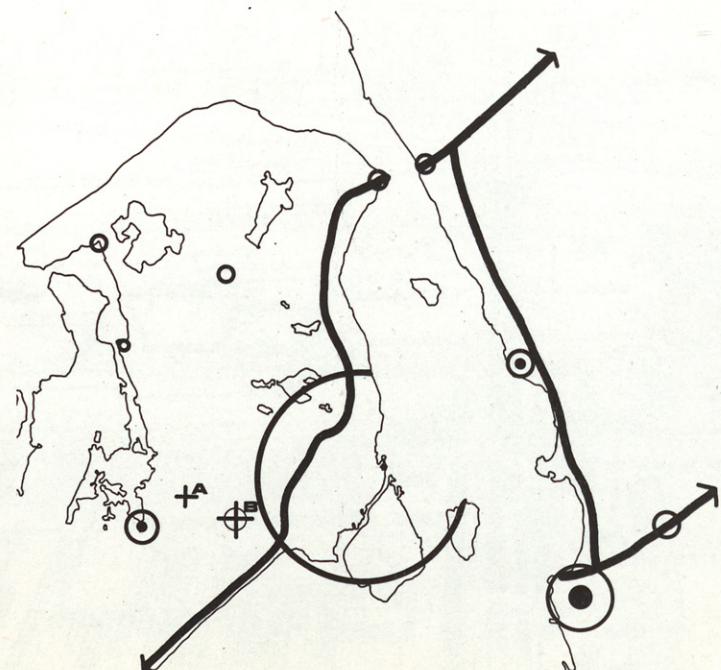
EL CENTRO DE HOJE TASTRUP

Poca importancia tendrían hoy, para Copenhague, los comentarios de Doxiadis sobre el *Plan de los dedos*, si la realización más importante encuadrada en el Plan de 1966, no diera actualidad a muchas de las ideas por él discutidas.

El *Tastrup alto* (Høje Tastrup) es una inmensa concentración de empleos que cumplirá los cometidos del nuevo centro urbano de la capital. Está visto con una perspectiva continental. Es un centro para Europa.

Esta sorprendente dimensión nos obliga a reiterar para el caso de Copenhague, algunas observaciones de geografía económica que habíamos hecho para Estocolmo.

Sobre Copenhague se cruzan los ejes aéreos Hamburgo-Estocolmo y Oslo-Berlín, lo que parece importante para que sobre él descance la ruta aérea que une con la China y el Japón por el Polo Norte. Otro índice significativo es que el aeropuerto de Kastrup, capaz de atender simultáneamente 24 aviones, ocupa el cuarto



lugar en el movimiento aéreo europeo luego de Londres, París y Roma.

Pero Copenhague resiente la competencia de Hamburgo. La carrera está iniciada, la primera etapa de *Høje Tastrup* iguala, en magnitud, al Garden State Square de Nueva Jersey (centro regional en la megalópolis atlántica que tiene, como cabeza, la Isla de Manhattan). De más está decir que, una vez concluído, será el centro comercial más grande de Europa.

Doxiadis había observado, que si en lugar de planear para diez o doce años, se amplían los plazos y se hacen proyecciones para veinte o cuarenta años, el hábito de pensar, en estos términos, trae nuevas perspectivas a los planteos espaciales y las ciudades adquieran facetas insospechadas.

Si aplicamos lo anterior a la ciudad de Copenhague y la observamos proyectada en el futuro (hacia la mitad del siglo 21) comprobamos que el tejido urbano ocupa gran parte de la isla que la aloja y que el centro urbano principal se desplaza hacia el Oeste buscando el centro geográfico de la isla.

Pensando de esta forma, gran parte de las preocupaciones que se puedan tener con respecto al centro actual, pueden resultar sin fundamento.

Sabemos la necesidad que existe de crear un nuevo corazón urbano, donde trasladar algunas de las funciones del centro actual y donde encauzar las iniciativas futuras. Al combinar esto con la consideración acerca del posible emplazamiento del centro de Copenhague hacia mediados del siglo XXI, reconocemos que, entre ambos, debe existir una relación muy estrecha.

El nuevo centro debe buscar su emplazamiento, en un cruce significativo de líneas primarias de transporte situado próximo al centro geográfico de la isla. Allí se obtendrá la ventaja adicional de un bajo costo del suelo. Beneficio de importancia de esta nueva posición interior, es preservar que el desarrollo de la capital se haga a expensas de las costas,

destrozando un paisaje necesario para el esparcimiento.

Sin embargo, este razonamiento no es del todo exacto. Hay en él una óptica en exceso restringida a los límites políticos de Dinamarca, y la capital es vista como creciendo únicamente para su país.

La simple constatación de la presencia de la costa sueca con centros de la importancia de Malmö y la próxima construcción del puente internacional, dejan entrever una aglomeración en Copenhague más allá de las fronteras nacionales. Ante esa situación, el centro de gravedad se desplaza hacia el Este.

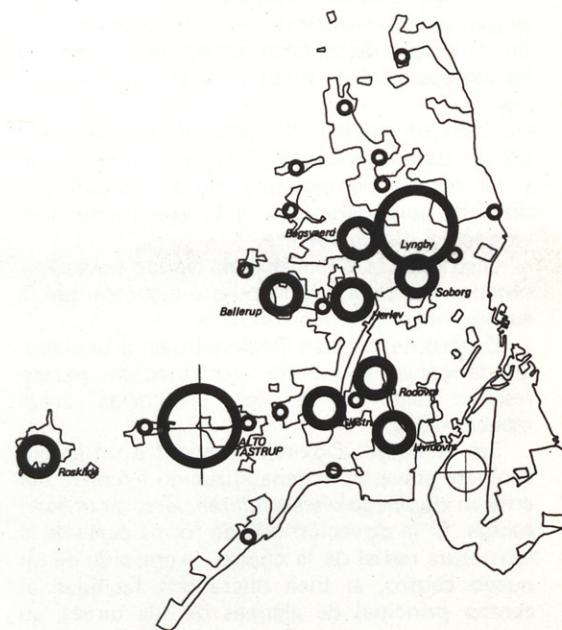
Muchos de estos conceptos territoriales han prevalecido en la elección de *Høje Tastrup*, aunque no con la confianza que, en otro terreno, expresan sus previsiones.

LOS CONJUNTOS DE VIVIENDA EN COPENHAGUE

Frente a los grandes conjuntos de vivienda que hemos analizado anteriormente (Países Bajos y Suecia) las realizaciones danesas sugieren: una mayor libertad, un carácter más doméstico y un énfasis puesto en las decisiones formales. Desde el punto de vista urbanístico la comparación no puede ir más lejos.

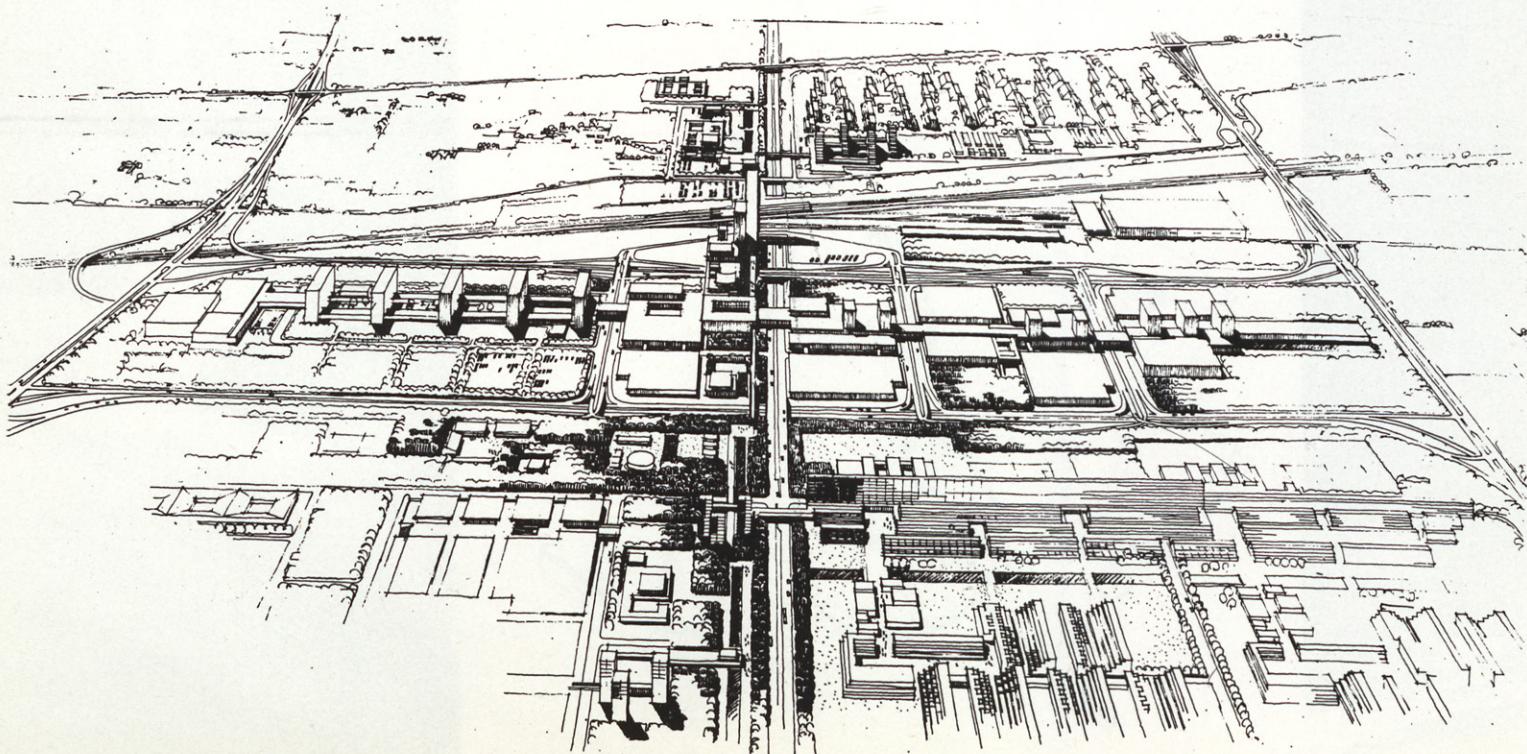
No están, los conjuntos de vivienda en Copenhague, condicionados por los esquemas de ordenamiento característicos de la sistemática territorial de los Países Bajos, como sucede en Amsterdam; ni por el metódico avanzar dentro de directivas urbanísticas precisas, como en el caso de los conjuntos de Estocolmo.

Los conjuntos de Copenhague se ubican en predios cuyas dimensiones, costo, situación, relaciones con la ciudad y paisaje, son siempre diferentes. El creador propone con entera libertad, marginándose de un contorno generalmente ya edificado. Se basa únicamente en recomendaciones empíricas de densidad, en



TASTRUP ALTO

Croquis, con un punto de vista aéreo, de la primera etapa del nuevo centro comercial. Las vías perimetrales, a ambos lados del dibujo, equidistan dos kilómetros y medio. La profundidad es algo mayor. La primera etapa (1975) comprende 150.000 metros cuadrados de comercios y estacionamientos para 7.000 automóviles. La segunda (1990), 360.000 metros cuadrados y puestos para 17.000 automóviles.



superficies de vivienda que se ajustan a una legislación siempre en evolución, en tipos de ocupante producto de una demanda organizada, y en un programa económico claro en sus exigencias de rendimiento, socialmente controlado y basado en resortes financieros reconocidos por lo estables.

Para dar un panorama completo, es necesario recurrir a un amplio número de conjuntos escalonados en el tiempo, de manera que se pueda apreciar la variedad de soluciones y la evolución que el tema de la vivienda ha tenido en la urbanística danesa.

Los conjuntos que hemos seleccionado son todos de reconocida calidad y pueden considerarse como representativos de su momento.

UBICACION HISTORICA

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Dinamarca no enfrenta daños de consideración, pero su economía siente, duramente, la retracción del comercio internacional.

La demanda de viviendas es abundante, pero otros propósitos económicos alejan a los inversionistas de la industria de la construcción, que acusa la falta de capital y la escasez de materiales.

En 1946, se vota una *Ley de Respaldo a la vivienda*, que pone a disposición de los constructores de todos los niveles, préstamos a un interés muy inferior a lo normal (2 por 100), y les exime de todo impuesto.

Esta ley se abre camino y, hacia 1949, la situación mejora. Son, de ésta época, los conjuntos *Søndergaard* y *Bredals*, construidos para las correspondientes autoridades municipales ("Kommune boligselskab"). Las excelencias de estos conjuntos reflejan claramente una voluntad estética que actúa por encima de las dificultades económicas, de la presión social por nuevas viviendas y del alza general de precios.

En 1955 se hace un balance, comprobándose que la *Ley de Respaldo* ha resultado una medida muy adecuada para vencer la inercia. El 85 por 100 de las construcciones realizadas hasta ese momento se han acogido a la norma.

Como la situación económica del país es muy diferente a la de 1946, se introducen a la Ley algunas modificaciones. Se sube la tasa de interés de los préstamos, se exigen condiciones más estrictas y una contribución mayor de parte de los inquilinos. Como esta medida puede provocar un alza inmediata de los alquileres, cosa que se quiere evitar, se crea un original subsidio en beneficio de la familia ocupante, basado en una cifra por metro cuadrado de apartamento, con un escalafón descendente a medida que aumenta el tamaño de la vivienda.

La superficie de la vivienda, que hasta ese momento está condicionada por normas que tienen en cuenta: la presión de la demanda, la escasez y la austeridad de medios de la época, pasa, con la *Ley de 1955*, a ajustarse por un mecanismo legal y financiero de más estricta precisión.

Los conjuntos *Bellahøj* y *Søllerød* son anteriores a esa reforma. Ambos reflejan una situación financiera que ha sido tonificada por las medidas legales.

Bellahøj, es una magnífica ocasión de demostrar la confianza en el mecanismo creado. Por la idea de concentrar un amplio esfuerzo en



una sola iniciativa de dimensiones ambiciosas (requirió la participación de cuatro compañías sin afán de lucro), por la nueva escala urbana que introduce su composición y por su interés en la incorporación sistematizada de elementos industriales, anticipa las obras de la década del 60.

Un cambio económico de importancia sucede en 1958. Los préstamos directos por parte del Estado que, hasta ese momento, constituyan la única fuente de dinero para la construcción de viviendas, son suplantados por un sistema de avales hipotecarios.

Las instituciones hipotecarias gozan, en Dinamarca, de un sólido prestigio que se refleja en la fácil colocación de sus valores en el mercado normal.

Hasta 1958, existían préstamos por primera y segunda hipoteca concedidos a 50 y 60 años abarcando el 75 por 100 del costo del inmueble, pero no habían tenido una participación decisiva en la construcción de viviendas. En el período entre 1946 y 1958 sólo aportaron sus fondos para un 15 por 100 del total construido.

Con la Ley de 1958, se crean los institutos de tercera hipoteca, los cuales están autorizados a cubrir: hasta el 94 por 100 del costo de la vivienda cuando se trata de operaciones sin afán de lucro, el 90 por 100 cuando se destina a viviendas unifamiliares para familias pobres y el 15 por 100 como regla general.

Delegado el financiamiento a las instituciones hipotecarias, los préstamos estatales se concentran en la categoría de *préstamos especiales*, que se aplican para viviendas de familias obligadas a trasladarse por razones urbanísticas o de higiene y cuando se trata de edificios que significan un ensayo en nuevos métodos de industrialización o se basan en principios de coordinación modular.

En estos casos el Estado cubre la totalidad de la inversión y se fija un tope. Inicialmente se estimó esta cifra en 1.500 viviendas anuales, pero a medida que se comprobó el éxito de su cometido, el límite fue creciendo.

Los conceptos y las ideas formales que se manejan en los conjuntos de vivienda, se estabilizan durante el largo período que va desde 1956 hasta 1961. Es una época en la que se discuten las modificaciones que serán distintivas de la década del 60 y en la que se consolidan valores sociales importantes.

El interés social de las operaciones económicas está garantizado por medidas como: la subvención por metro cuadrado de vivienda y la protección a las familias numerosas o de escasos recursos.

Durante todo este período, la subvención es mantenida y la protección constantemente amplificada. Se impide la construcción de conjuntos o grupos de viviendas especialmente destinadas a familias de ingreso bajo, asignándoles en cambio, un apartamento normal en conjuntos policlasistas, de manera que, si cambian de categoría económica, permanecen en el mismo sitio.

Las personas ancianas o inválidas fueron inicialmente ubicadas en zonas especiales, pero en esta etapa ya se integran a las comunidades, destinándoles la parte baja de los edificios o incorporándoles en desarrollos de vivienda individual.

El hecho de que los préstamos exigen que se

trate de viviendas nuevas, provoca el abandono de los viejos reductos urbanos y reduce los problemas de insalubridad.

A medida que la economía nacional se afirma, es notorio que la estructura del mercado de la vivienda evoluciona. La demanda, hacia índices de confort cada vez más exigentes; la oferta, con un interés mayor del capital privado por participar en la construcción. El fenómeno adquiere un relieve especial en la última década, cuando coincide con un pronunciado ascenso del ingreso familiar y con importantes cambios legales y administrativos.

En 1961 se perfecciona La Ley de Edificación de Viviendas de 1958 y el Ministerio de la Vivienda amplía sus potestades de control.

La ubicación de los conjuntos de vivienda deja de ser decisión exclusiva de la Municipalidad, para transformarse en una política coordinada entre el Ministerio y los Municipios, o grupos de ellos si el caso así lo requiere. Se organizan; de esta manera, prioridades y se planean operaciones concentradas de mayor envergadura, que adoptan la forma de planes trieniales.

La nueva escala de realizaciones, da a los conjuntos una función de mayor importancia en el desarrollo urbano y sus programas arquitectónicos más complejos y de mayor entidad, permiten experiencias de un orden social superior.

El cambio más radical es el que se opera en el terreno económico. Al mismo tiempo que el Estado cede las funciones financieras a los Institutos Hipotecarios y que las tasas de interés se normalizan, en el mercado de la vivienda se inicia la ofensiva de un tercer participante: la iniciativa privada a propio riesgo.

Al concluir la guerra y teniendo en cuenta la falta de interés del momento por las inversiones en materia de vivienda, la participación privada era importante (35 por 100). Ese porcentaje fue bajando hasta los primeros años de la década del 50, en que llegó a representar un 10 por 100. En 1958 sube al 22 por 100, en 1959 es el 29 por 100; de allí ese ascenso se hace vertiginoso. 51 por 100, en 1960; 67 por 100, en 1961 hasta el 70 por 100 actual.

Esto indica que el espíritu paternalista y socializante que preside los conjuntos de 1949 cede paso, ante la avalancha de las iniciativas privadas, a un cuadro planificado de estructura capitalista.

No sólo la oferta cambió de promotor, sino que la demanda parece estar menos necesitada de ayuda. Una familia obrera, que antes de la guerra destinaba, promedialmente, el 20 por 100 del presupuesto familiar al alquiler de su vivienda, hoy sólo invierte en ello un 12 por 100. En esas condiciones, no es de extrañar, que una pieza clave de la puntería social como es la subvención por metro cuadrado, desaparezca paulatinamente, a partir de 1961.

La liberalización del mercado de la vivienda, ha introducido en el medio, cambios difíciles de deslindar de los que trajo la dinámica moderna o el enriquecimiento general de la nación.

Hay síntomas que pueden considerarse como manifestaciones típicas de la liberalización, como el aumento de preferencias por la vivienda individual y las exigencias de aislamiento y representatividad. Pero hay otros que se refieren a los dos últimos aspectos, como el





crecimiento de la superficie de vivienda, su mejor equipamiento y el alto nivel de servicios comunitarios con que se la complementa. Otros, por fin, representan la época, como el aumento en la proporción de viviendas de una sola habitación que significa la separación de los ancianos y los hijos mayores del núcleo familiar para adquirir independencia.

El Estado, si bien ha sido suplantado como financista mayoritario, ha acentuado su preponderancia en los mecanismos de control, coordinación y asesoramiento técnico.

Su ayuda económica, tiene ahora una orientación más específica: viviendas para familias de escasos recursos, programas de industrialización e iniciativas de empresas sin afán de lucro. Los conjuntos *Gladsaxe Alto* y *Vaerebro*, que aquí se estudian, representan estas dos últimas posibilidades.

En cuanto a la intervención del Estado como *constructor directo* de viviendas que, en una época, pudo resultar un porcentaje de importancia (15 por 100), hoy día se reduce a las viviendas que edifica para algunos de sus empleados y no supera el 1,5 por 100 de la producción anual del país.

ACLARACION. Los ejemplos que aparecen a continuación, representan un total de 8.129 viviendas. Significan poco más del 1 por 100 del total de viviendas construidas a partir de 1946, el 18 por 100 de lo que, anualmente, se construye en toda Dinamarca y el 50 por 100 de lo que se hace en Copenhague en un año.

BALANCE

La vivienda de ciudad es, en Dinamarca, muy reciente. El actual 75 por 100 de residencias urbanas no era más que un 25 por 100 en 1900 y un 10 por 100 en 1860, lo que significa que se ha pisado siempre terreno virgen y que los valores ambientales han debido crearse de la nada.

En ese sentido, en Copenhague, particularmente, se han conseguido resultados de excelente calidad, que significan, para el futuro, una experiencia de valor.

Pero es necesario que las realizaciones de vivienda, dejen de estar encerradas en los estrechos límites de una composición de volúmenes que se agota en sí misma. Superar esa visión urbanística compartimentada, que resigna a los conjuntos a un mero valor de anécdotas en el paisaje ciudadano, impidiéndoles incorporar coordenadas espaciales de otro orden y participar, en forma más compleja, en la creación del ambiente urbano.

En el terreno cuantitativo, el esfuerzo constructor de postguerra ha sido importante. El número de viviendas se ha aumentado en un 60 por 100, lo que está bastante por encima del 15 al 25 por 100 que caracteriza a la Europa continental.

Desde el punto de vista social, la labor ha sido eficaz y ejemplar. Muchos de los mejores resultados han sido logrados, porque la ayuda del Estado recayó en empresas sin afán de lucro, conscientes de su misión.

El Gobierno debe continuar asegurándose los controles urbanísticos que impidan un proceso de disgragación social por categorías, que pueda invertir valores que, en la actualidad, son muy significativos; y tener en cuenta, que la demanda de viviendas supera todavía a la oferta y que aún es necesario sanear 80.000 construcciones de un total de 1.600.000.