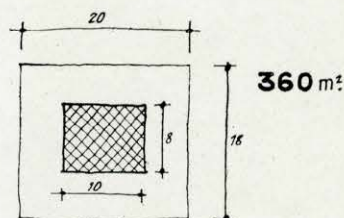
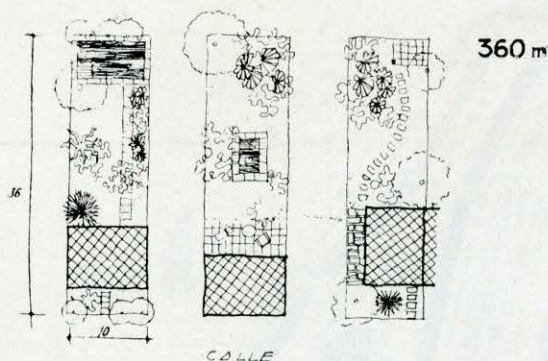


PROYECTO DE URBANIZACION EN LA CIUDAD VILLA ROSA Madrid

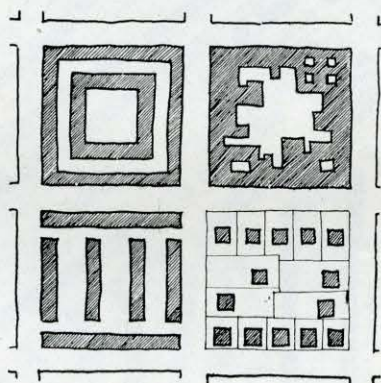
Fernando Moreno Barberá, Arquitecto



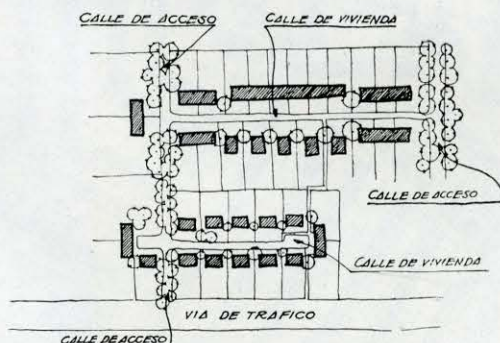
PARCELACION IRRACIONAL: EL JARDIN ES UN PASILLO INAPROVECHABLE ALREDEDOR DE LA CASA



PARCELACION RACIONAL: LA MISMA SUPERFICIE DE 360 m² DISTRIBUIDA RACIONALMENTE.



URBANIZACION INORGANICA: LAS CASAS FORMAN MANZANAS EN CALLES SIN FISONOMIA.



URBANIZACION ORGANICA: LAS CASAS FORMAN CALLES CON FUNCION DEFINIDA.

CONFIGURACION DEL TERRENO

Los terrenos a urbanizar se desarrollan a lo largo de dos *vaguadas principales*, separadas por una elevación que alcanza un desnivel total, dentro de la finca, de 30 m. Los límites de la finca están bien definidos en la topografía, ya que su linde Norte, el camino de Chamartín a Hortaleza, transcurre paralelo al fondo de una de las *vaguadas principales*; la linde Sur es el camino viejo de Madrid a Hortaleza, cuyo trazado sigue y se adapta perfectamente a la configuración del terreno; la linde Occidental, el canal, es la divisoria de dos vertientes; únicamente en la linde Oriental queda cortado por las edificaciones ya existentes del pueblo de Hortaleza.

A pesar de esta configuración, claramente definida, que podría resultar en un trazado urbanístico perfectamente orgánico y adaptado al suelo, existe la carretera directa de Madrid a Hortaleza, que corta arbitrariamente los terrenos en dos triángulos, creando con ello numerosos problemas de trazado.

IDEA ORDENADORA DEL CONJUNTO

A pesar de su arbitrario trazado, hay que subordinar la urbanización a la carretera de Madrid a Hortaleza, que será la vía principal de acceso a la barriada. Para no perturbar el tráfico, la ley de 7 de abril de 1952 requiere que el trazado que se proyecta no tenga más salidas a esta carretera que a una distancia media de 500 m.

Conforme a este criterio, se ha proyectado el acceso principal a la barriada en el punto en que la *vaguada principal* corta a esta carretera. Este es el accidente más acusado del terreno y el centro de gravedad del conjunto.

Aquí, por tanto, se proyecta una articulación, de la cual parten las *vías principales* de ordenación de las zonas situadas a derecha e izquierda de la carretera, que la enlazarán con la de Chamartín a Hortaleza y con la de enlace de poblados en proyecto.

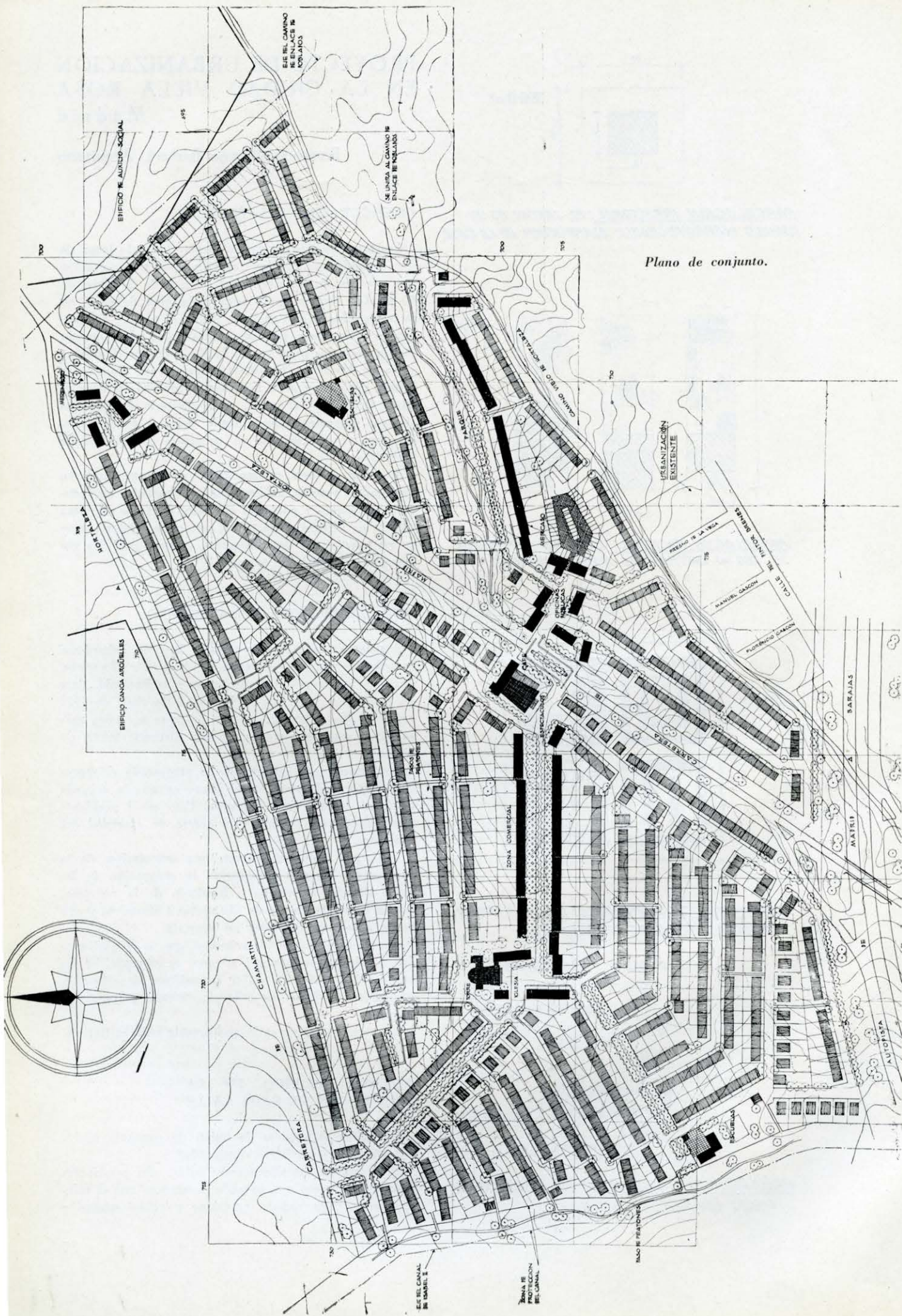
Apoyándose en esta *vía principal*, que se ciñe al accidente más importante del terreno, la *vaguada*, se ha establecido la red de *calles secundarias de acceso*, y apoyándose en éstas, las *calles de vivienda* propiamente dichas.

Esta jerarquización es la que preside todo el trazado.

CRITERIO SEGUIDO EN LA COMPOSICION DE CADA CALLE

Las *calles principales* de unión de carretera se caracterizan por su relativa continuidad.

El trazado de las alineaciones de las *vías principales* y de las de acceso está pensado de manera que el tránsito, sobre todo rodado, reaccione psicológicamente y



tienda a recorrer las *calles de acceso* sin que a los vehículos se les ocurra meterse en las de viviendas.

Por último, las *calles de viviendas* desembocan en las de acceso, de forma tal que no inviten a cruzarlas rápidamente, y todas tienen cerrada la perspectiva por edificios o cortinas de árboles.

Estas calles de viviendas nunca son rectas, con objeto, como ya se ha dicho antes, de desanimar al tráfico de tránsito.

Se ha estudiado el trazado de forma que, al recorrer cada una de las calles, se reciban *impresiones sucesivas*, transmitidas por distintos ambientes urbanísticos creados. Esto se obtiene por ligeros cambios de dirección de las calles demasiado largas, retranqueos en las edificaciones, situación de los bloques de edificios, de manera que acentúen los cruces; barreras de árboles convenientemente situados y por los ensanchamientos, que darán una fisonomía especial a los distintos encuentros de calles.

En otros términos, cada calle o recinto urbano está definido, como un salón, por sus pavimentos, y sus *cuatro paredes*, determinadas, a su vez, por su intersección (óptica) con las otras.

En este tipo de urbanización, en que la entidad urbanizadora *no construye los edificios*, es difícil el llegar a obtener los efectos urbanísticos que se desean. No obstante, se han indicado los bloques de edificios de toda la barriada, en primer lugar para comprobar los aprovechamientos de cada una de las parcelas y, en segundo lugar, para que el técnico que se encargue de la dirección de la obra y de cada una de las viviendas tenga una orientación en cuanto se refiere a *la obtención del mejor conjunto posible*.

CRITERIO QUE SE PROPONE PARA LA EDIFICACION DEL CONJUNTO

La importancia de la urbanización que se estudia obliga a considerarla como un *conjunto orgánico* y, por tanto, jerarquizado. La edificación, tanto como el trazado, deben expresar este orden. Al contemplar el conjunto, la vista debe ser fijada en determinados puntos por acentos en la edificación. Por consiguiente, deberá establecerse una ordenanza según la cual se *deba edificar en mayor altura* en la calle principal, en la plaza en que termina ésta, en la calle aneja a la zona verde y en los dos puntos o articulaciones en que figuran dibujados los bloques de edificios altos en el plano adjunto. Un edificio de espectáculos, rodeado de masa verde en la plaza principal, remataría el conjunto.

Esto es importante para la visión del conjunto del nuevo barrio desde la autopista en proyecto, aspecto que no debe ser desdeñado, ya que será una de las primeras impresiones de "fachada" que transmita Madrid al que llegue por esta vía.

Otro tema importante a considerar es el de la *unidad del conjunto*. El hecho de que esta urbanización esté dentro del perímetro de Madrid no quiere decir que, como la mayoría de las barriadas suburbanas, no pueda disfrutar de las cualidades de belleza y tranquilidad que poseen numerosos pueblos. No hay razón para que no se pueda edificar con un criterio uniforme durante algunos años cuando durante milenios lo hicieron nuestros antecesores. No hay por qué tratar de hacer las cosas distintas; hay que hacerlas mejor, y cuando los que las hacen no tienen la necesaria cultura, deben ser guía-

dos. Debe existir, pues, la absoluta libertad de expresión (estética), pero dentro del orden común.

Por esta razón se incluye en el proyecto de ordenanza parcial una cláusula que garantiza esta unidad.

NUCLEO PRINCIPAL

En este punto se plantea una cuestión de *criterio urbanístico*. Si la carretera de Madrid a Hortaleza fuese una vía de largo tráfico, habría que haber pensado en crear desviaciones al llegar a este cruce, casi semejantes a las que la enlazan con la autopista, para que la carretera estuviese perfectamente libre de cruces, estacionamientos, etc. No es éste el caso, sin embargo; se trata de un camino de carácter local, que sólo se utiliza para ir a Hortaleza.

Por esta razón se ha optado por acusar urbanísticamente este acceso, hacer notar que se ha llegado a un núcleo urbano con vida propia, convirtiendo la carretera y sus zonas de protección en una amplia plaza, cuyos edificios se han situado considerando los efectos estéticos y los factores humanos, donde la gente esperará los autobuses, donde se sentarán ante el café para ver a los transeúntes, etc.

De esta forma, el que acceda a este enlace recibirá una impresión vital, sin que por ello se desordene la circulación general, perfectamente resuelta, según se ve en el plano.

El separar la vida de las localidades de sus vías de comunicación, carreteras, puede llegar a aceptarse en vías de tráfico continental o en las grandes arterias de enlace de poblaciones; pero el llevar este criterio a los caminos locales, en realidad prolongación de las calles de la ciudad, da lugar a los lamentables espectáculos que se pueden ver en todos los desvíos de carreteras recientemente construídos, en que aparecen grupos de personas mojándose o sufriendo los efectos del sol, con sus maletas y bultos en el suelo, junto a la cuneta de la carretera, esperando la llegada de un autobús que circula cuando quiere, mientras a 300 ó 400 metros de la carretera aparece un café o cobertizo y un pueblo confortable.

En otros casos, al ver llegar el autobús salen grupos de mujeres cargadas de bultos o arrastrando maletas, que corren, bajo las inclemencias del tiempo, a ver quién llega antes al ya citado autobús. Esto no debe ocurrir, y el hacerlo sistemáticamente, por puro prejuicio, es incurrir en el defecto opuesto al que se trata de evitar y amargar el carácter del habitante local, que también tiene su corazoncito. No olvidemos que la ciudad es para sus habitantes.

Así, pues, como se ha dicho, en el punto de enlace de la carretera con la vía principal, que será el de máximo movimiento y afluencia de personas, es donde se establecerán las paradas de autobuses que, en su día, enlacen este barrio con el centro de la ciudad, la carretera se ensanchará, formando una amplia plaza, en la que se ha evitado la circulación de cruce, sustituyéndola por la circulación en bayoneta, conforme se observa en el plano. Junto a la plaza, aunque lateralmente y alejado de la circulación, se situará un edificio para espectáculos, con café, y un bloque para oficinas o viviendas de pisos, y otros edificios altos que constituyan el acento del conjunto.

Ligado directamente a este núcleo por el Sureste, con un ritmo perpendicular a la plaza anterior, se ha pro-

yectado un ambiente, en cuyo fondo se construirá un edificio donde se monten los *servicios públicos* del barrio, como policía, servicios municipales, etc., y detrás de él, el recinto para un *mercado*, cuyo acceso de clientes se hará por un paso cubierto desde la plaza, reservando para el acceso de proveedores y camiones una de las calles posteriores, la que sigue el camino viejo de Madrid a Hortaleza. Así, estos servicios quedan unidos al núcleo principal y retirados al mismo tiempo.

El situar la articulación principal de esta barriada (su cruce con la carretera) y la calle comercial, de que se habla a continuación, en el fondo de la vaguada, tiene como finalidad el aprovechar la *tendencia natural de las personas a bajar*, facilitándolas y casi obligándolas psicológicamente a recorrer la zona comercial y de espectáculos, que de esta forma tendrá siempre gran animación.

Dado que el número aproximado de parcelas es de 1.300, se puede calcular que la población de esta barriada oscilará entre *seis y ocho mil personas*, y, por tanto, se justifica la necesidad de disponer de un núcleo destinado a servicios generales.

ZONA COMERCIAL

Por esta misma razón es necesario disponer una amplia *zona comercial* y artesana. Por tanto, partiendo de la plaza principal y ascendiendo por el fondo de la vaguada, se proyecta una calle de 22 m. de anchura media, formada por edificaciones altas, de tres plantas por término medio, cuya planta baja se destinará obligatoriamente a comercio o taller familiar, reservándose las dos superiores para viviendas. No se trata, pues, únicamente de una calle de tiendas, sino de fomentar la creación de industrias familiares.

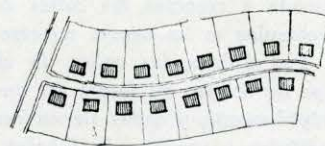
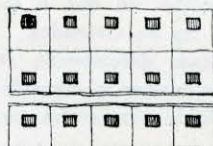
Esta calle comercial irá plantada de amplias zonas de árboles, en taludes que servirán para absorber los desniveles transversales, reduciendo a un mínimo los gastos de urbanización. Su edificación deberá atenerse a las alineaciones y retranqueos que se fijen exactamente, con objeto de obtener los efectos visuales que se persiguen, creando espacios que produzcan *impresiones sucesivas al que la recorra*.

IGLESIA

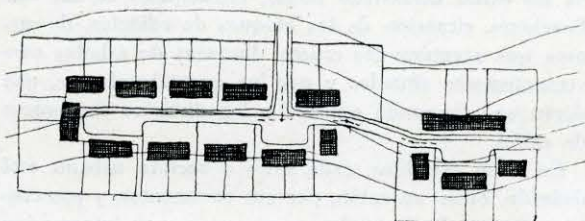
En el otro extremo, el más alto de esta calle, situado precisamente en el lugar en que cambia la pendiente del terreno, se proyecta el segundo acento del conjunto, constituyendo una plaza de ritmo transversal a la calle en que se construirá la iglesia, cuya torre sirve de fin de perspectiva a varias calles, y ante la cual se dejan amplias aceras, para ver a la gente cuando sale de Misa y para que se puedan encontrar los amigos. Está claro que el paseo dominguero se organizará a lo largo de la calle comercial, entre esta plaza y el edificio de espectáculos, que la define, sin cortarla, en su otro extremo.

Debe observarse el matiz de que, aunque situado junto a la carretera, el edificio de espectáculos se limita a sugerir su presencia, pues, en realidad, se vuelve hacia la calle comercial, atrayendo la gente hacia ella.

Para establecer contraste con la edificación de la calle comercial, formada por bloques continuos de viviendas, la iglesia irá totalmente envuelta en árboles, formando una de las zonas verdes.



CALLES Y EDIFICIOS SIN COMPONER CONJUNTOS FOMENTAN LA ANARQUIA EN LA CONSTRUCCION.



LOS EDIFICIOS Y CALLES ESTAN ORDENADOS EN CONJUNTOS CON UNIDAD DE CRITERIO Y APROVECHANDO LOS MOVIMIENTOS DEL TERRENO.

ESCUELAS

Se prevé el emplazamiento de dos escuelas. Una de ellas se ha proyectado en una elevación secundaria, en la cual constituirá un acento del paisaje, que servirá como *elemento ordenador* del conjunto, con la ventaja adicional de que su campo de juegos estará *unido al pinar* existente y a la zona verde de protección del Canal de Isabel II.

La otra escuela se proyecta al otro lado de la carretera, aprovechando un espacio trapezoidal que queda al centro de una manzana. El acceso se efectúa por una plaza carente de circulación de tránsito y por distintos pasos de peatones, de forma que se disminuya hasta el máximo el *riesgo de tránsito* para los escolares.

DESCRIPCION DE LAS VIAS PRINCIPALES

La *vía principal* del trazado en la *calle comercial*, que se prolonga hasta enlazar con la carretera de Chamartín a Hortaleza, es una amplia *avenida* plantada de árboles.

Todas las calles secundarias conducen, descendiendo, a esta calle principal. En el cruce de ésta con la carretera se dispondrá la parada de los autobuses, y esto, unido a la ya citada tendencia natural de bajar en vez de subir, favorecerá el valor comercial de la misma, convirtiéndola en la *arteria natural de la urbanización*. Con objeto de diferenciarla, en el lado sur de la carretera de Madrid a Hortaleza, esta arteria se desplaza a un costado de la vaguada principal, manteniéndose, sin embargo, paralela a la misma, proyectándose edificaciones de altura media a un costado y una zona verde o parque de 20 m. de anchura al otro, que sigue exactamente al fondo de la vaguada, y que por esta circunstancia será especialmente apta para crear una alameda

que no necesite cuidados especiales de jardinería. Esta *avenida, ligada a la zona verde*, constituye, pues, la arteria principal de la zona Sur.

DESCRIPCION DE LAS VIAS SECUNDARIAS

Las vías secundarias, como las principales, tienden a *amoldarse* lo más posible al *movimiento del terreno*, salvando los inconvenientes que produce el rígido trazado de la carretera existente.

En cuanto ha sido posible, estas vías se han clasificado en *calles de acceso* y *calles de vivienda*. (Véase esquema adjunto.) Las primeras son las que comunican las carreteras principales entre sí; las segundas se han trazado de forma que se *evite* hasta el máximo el *tráfico*. Esto se consigue quebrando su trazado, creando fondos de saco y evitando que desemboken a las calles principales, unas enfrente de otras. Por la inspección del plano se puede deducir la clara ordenación obtenida.

Una de las vías de acceso más claras es la que sigue al fondo de la otra vaguada, es decir, *paralela a la carretera de Chamartín a Hortaleza*. Se inicia en el cruce de la vía comercial antes citada con esta carretera y termina en el ángulo de los terrenos más próximos a Hortaleza, donde se prevé una articulación con edificios altos, en los cuales se pondrán cafés, merenderos, etcétera, cuyo éxito estará favorecido por su buen emplazamiento respecto a las vías de acceso.

En la zona Sureste se ha conservado el trazado del camino viejo de Madrid a Hortaleza, que se ha considerado obligado para no perturbar las "urbanizaciones" existentes.

De la vía principal con parque se deriva una calle de acceso en arco siguiendo el movimiento del terreno, que termina cerca del cruce y sirve de partida a las de viviendas.

ZONAS VERDES

En los planos se indica la disposición de las zonas de arbolado que se ramifican a través de la urbanización. La condición que prescribe la Ordenanza de retranquear los edificios tres metros de la línea de fachada provee de árboles todas las calles. No obstante, este efecto quedará acentuado en las vías que se prevén como verdes, en las cuales deberá plantarse un denso arbo-

lado. La anchura de las calles prescrita por la Ordenanza, que es de ocho metros, permite ampliamente la plantación de árboles en fila en las calles más estrechas.

La urbanización proyectada dispone de amplias zonas verdes y de calles provistas de jardines y arboledas; sobre todo la plantación que discurre a lo largo de la vaguada de la zona sur de la carretera será un elemento urbanístico de que no disfruta ninguna otra barriada de Madrid, y probablemente se convertirá en un lugar de meriendas y de público regocijo, como la Dehesa de la Villa y otros lugares. La iglesia envuelta en arbolado, las dos escuelas con sus parques y la avenida de perfil asimétrico, que conduce desde la plaza de la iglesia a una escuela y a la zona de pinares aneja al Canal, completan la red de masas verdes del conjunto.

PAVIMENTACION Y SERVICIOS

Se sugiere el tipo de pavimentación a adoptar, dada su influencia directa sobre el aspecto urbano.

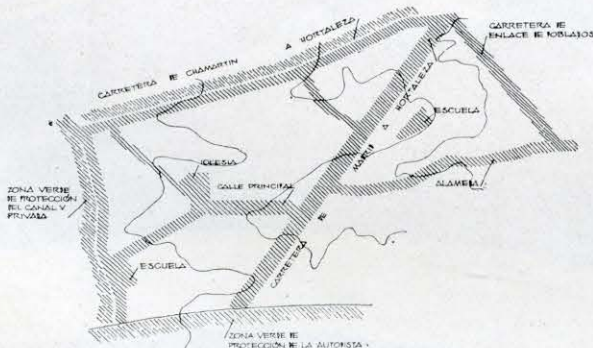
Salvo en las vías principales, que podrán ir adoquinadas o asfaltadas y con aceras de bordillos, se propone que, cuando se efectúe la urbanización, ésta se haga con canto rodado sobre tierra en las calzadas, sin bordillo y con bombeo hacia los regueros laterales de adoquines, en los cuales irán plantados los árboles.

Las aceras, considerando como tal las zonas comprendidas entre la zona de árboles y los cerramientos de las fincas, se pavimentarán en la forma que se desee, a ser posible con losas planas de piedra o adoquines, pero sin bordillo, para obtener la impresión de unidad, sin subdividir en tiras el espacio urbanístico.

A ser posible se debe prohibir a los vecinos la construcción de aceras de cemento “despiezado y ruleteado” en la zona que les corresponda, por su mal aspecto y su peor conservación.

Considera el arquitecto que suscribe que es pretencioso, inculto, antieconómico y feo el tratar de pavimentar estas barriadas con firmes y paramentos análogos a los de las calles del centro de la ciudad. Los dos tercios de España están pavimentados de canto rodado sobre tierra, entre el que crece la hierba. Una simple tira para los peatones resuelve el problema por completo.

Además, para que resalten los edificios, el pavimento ha de ser más tosco que ellos.



ESQUEMA DE ZONAS VERDES

