

LA MODULACION Y EL DISEÑO URBANO

Arquitecto JUAN GOMEZ Y G. DE LA BUELGA.

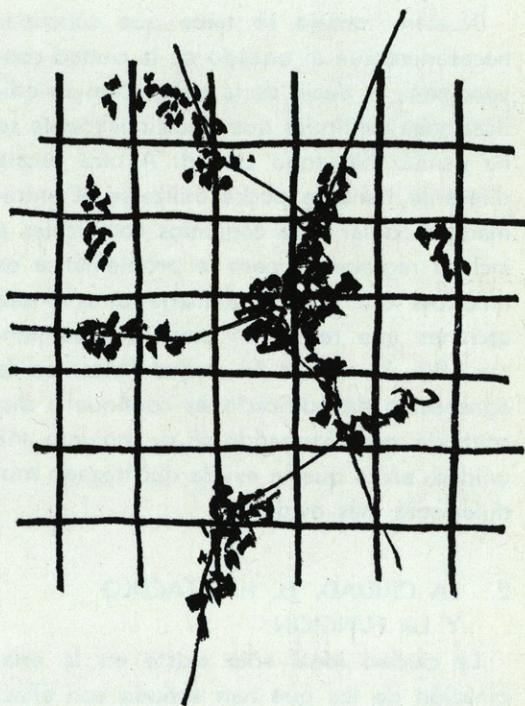


FIG. 1.—LAS CONURBACIONES DIFUSAS DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS TENDRÁN QUE RESOLVER LOS PROBLEMAS DE SU DESARROLLO FUTURO MEDIANTE LA SUPERPOSICIÓN DE UNA RED ARTERIAL DIFERENCIADA, QUE SOLO A TITULO DE MODELO SE MUESTRA EN ESTE EJEMPLO, ABSOLUTAMENTE GEOMÉTRICA Y ORTOGONAL.

1. VENTAJAS DE LA MODULACION

El objeto de este trabajo es examinar con la brevedad propia de un artículo de esta naturaleza las posibilidades que la modulación ofrece al diseñador urbano como instrumento auxiliar para su trabajo. Antes que nada se hace preciso señalar que no se trata del hallazgo de ningún tipo de invento con el que pueda resolverse nada menos que el problema del planeamiento urbano mediante la aplicación más o menos directa de ningún tipo de fórmulas milagrosas, sino solamente evidenciar las ventajas de la utilización del procedimiento modular, que sirve fundamentalmente para disciplinar el proceso creativo.

El sistema consiste en el planteamiento de unos trazados geométricos ideales, resolviendo en ellos todos los problemas previsibles en un plano teórico por la determinación de uno o varios modelos; después, al aplicar el método al caso concreto que se tenga en estudio, se conocerán las escalas, las dimensiones y la mecánica de funcionamiento que permitirán llegar a los objetivos con mucha mayor rapidez que por

el camino de la creación "a cuerpo limpio".

En la ciudad se dan todas y cada una de las circunstancias que hacen más aconsejable la aplicación de un método modular, que es siempre útil para los trabajos de creación imaginativa en los que hay elementos que se dan reiteradamente; así, los barrios, las unidades vecinales, los centros comerciales, las zonas verdes, son todos elementos urbanos que se repiten en la ciudad, si bien con variaciones en su propio contexto.

Manejaremos el tipo de entramado modular ortogonal, que es, evidentemente, el más simple; entramado que puede complicarse todo lo que se quiera en busca de posibles perfeccionamientos. Ya desde la antigüedad encontramos el trazado ortogonal en Grecia, en Asiria, en la China milenaria y posteriormente, y a lo largo de la historia cientos de veces hasta nuestros días, en aplicaciones más o menos afortunadas, pero dando siempre testimonio de la enorme carga de lógica que lleva su planteamiento.

Nuestro trabajo se tiene que concretar necesariamente al trazado de la ciudad convencional, es decir, de la agrupación de edificaciones continuas que tradicionalmente se ha venido llamando ciudad. A otra escala diferente también podrá utilizarse el entramado modular para conjuntos comarcales e incluso regionales, pero la problemática es entonces diferente y contiene otras implicaciones que requieren otros planteamientos (fig. 1). Es en la ciudad física, en la agrupación de edificaciones continua o discontinua, pero formando en su conjunto una unidad, en la que la ayuda del trazado modular será más evidente.

2. LA CIUDAD, EL HABITACULO Y LA FUNCION

La ciudad ideal sólo existe en la imaginación de los que han soñado con ellas. El problema es el de crear las condiciones que nos aproximen lo más posible a ese modelo, con todas las limitaciones que sabemos que deben existir. Creemos que es mucho más positivo manejar unos elementos que sean reales y que, dadas las circunstancias, puedan utilizarse en el diseño urbano sin menoscabo de la bondad del funcionamiento futuro, pero sin pretender violentarlo todo para conseguir la utopía.

La ciudad la hacen los hombres que componen la sociedad humana y no los diseñadores urbanos, que deben ser lo suficientemente honestos para aceptar ser el instrumento de esa sociedad y crear las circunstancias que permitan aunar en el futuro lo puramente especulativo con lo realizable. Los problemas que se plantean en el desarrollo urbano son extraordinariamente complejos y merecen la máxima atención de parte del diseñador urbano, quien deberá afrontarlos y resolverlos en la mejor forma posible, pero sin pretender nunca despreciarlos, cosa que le conduciría al más estrepitoso fracaso.

Como se sabe, el sujeto de la ciudad es el hombre, y en ella hay que lograr cubrir a la máxima perfección posible sus necesidades en lo que se refiere a las relaciones entre una y otro. Para cubrir estas necesidades del hombre en la ciudad deben existir, por una parte, lo que podemos llamar su *habitáculo*, o sea su espacio vital, es decir, la casa, el hogar, el taller, la igle-

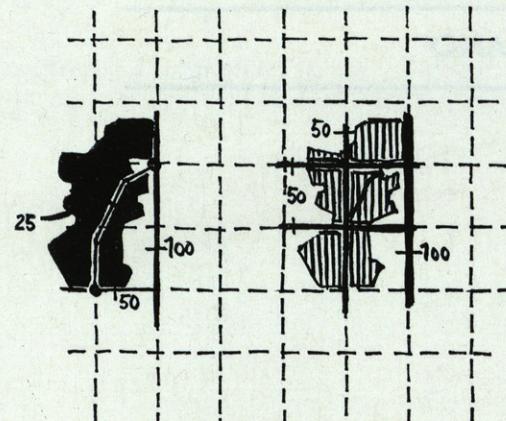


FIG. 2.—DEFICIT VIARIO DEL SECTOR BRAVO MURILLO, DE MADRID. LA SUPERPOSICIÓN DE LA TRAMA ORTOGONAL DE UN KILOMETRO DE LADO CON EL PLANO DE ESTE SECTOR PERMITE APRECIAR LA PENURIA AGOBIANTE DE RED ARTERIAL. SOLO LA AVENIDA DEL GENERALISIMO (100 M.) Y LA CALLE BRAVO MURILLO (35 M.), TENIENDO COMO TIENE EL CONJUNTO UNA DENSIDAD MEDIA SUPERIOR A LOS 250 HAB./HA., QUE CORRESPONDEN AL MODELO TEÓRICO.

sia, el parque, los espectáculos públicos, las instalaciones deportivas, etc. Dentro de cada una de ellas el hombre realiza una función diferente. Se supone que la existencia de todas ellas hace lo más amable posible el *habitat*, es decir, las condiciones de vida del ciudadano.

Pero para su propia existencia se requiere una segunda condición, que es el *funcionamiento*, y para funcionar se necesita que estén relacionados entre sí esos habitáculos, porque, naturalmente, el hombre ha de poder disfrutarlos con satisfacción. Sería perfecto que todas estas funciones pudiera realizarlas el hombre sin tener que desplazarse. Pero los desplazamientos son indispensables y en ellos estriba precisamente la máxima dificultad para el funcionamiento de la ciudad.

Este funcionamiento es tanto más dificultoso cuanto mayor es el tamaño de la unidad urbana de que se trate. Las ciudades pequeñas plantean, por tanto, menos incompatibilidades, pero a cambio en la ciudad pequeña las funciones son menos y, en consecuencia, existe un déficit de las necesidades humanas. Es decir, que en una pequeña villa de 5.000 habitantes faltan las funciones comerciales de determinado nivel, las culturales, las educativas de alto rango, etc.

En la gran ciudad está el corazón, el centro de los negocios del país o de una gran región, centro que no existe en las pequeñas ciudades, donde quizás lo que hay es el pequeño comercio, los centros escolares, las ferias locales, las pequeñas instalaciones de artesanía o industriales, etc.

Por consiguiente, el diseñador urbano deberá enfrentarse con la tarea más difícil de todas, que es la de resolver a la perfección las relaciones entre los habitáculos; los desplazamientos, en definitiva. Estos desplazamientos, que en la pequeña unidad urbana deben hacerse a pie, a partir de un determinado tamaño no pueden realizarse sino en vehículo. De aquí nace el gran problema: la solución del transporte en la ciudad, transporte que en la ciudad moderna, y sobre todo en la occidental, se realiza en gran parte en el vehículo privado, que ocupa un gran espacio y con el que hay que contar porque es el máximo exponente de la libertad de movimientos del hombre como ser independiente.

La ciudad pequeña (cinco o diez mil habitantes) plantea pocos problemas de circulación o de tráfico, y éstos se complican a medida que el tamaño de la ciudad se hace mayor. Primero se hace necesario tomar el

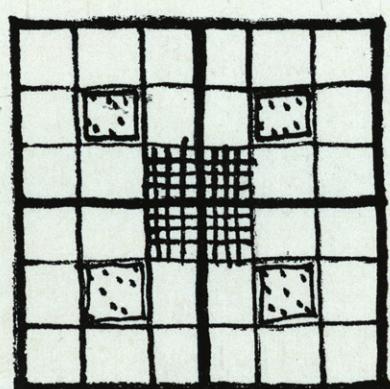


FIG. 3.—EL ELEMENTO UNITARIO DE LA TRAMA ORTOGONAL DE UN KILOMETRO DE LADO ES UN SECTOR DE CIUDAD DE 100 HAS. CON 25.000 HABITANTES, FLANQUEADO POR VIAS DE 50 M. DE ANCHO. EL INTERIOR DE ESTE SECTOR PODRÁ ORGANIZARSE DE FORMA MUY DIVERSA, SEGÚN LAS NECESIDADES. UN PRIMER ESQUEMA ELEMENTAL PODRÍA SER CUATRO BARRIOS CON UN SOLO CENTRO CIVICO COMERCIAL, CON SUS ZONAS VERDES TRANQUILAS EN CADA UNO DE LOS SECTORES DETERMINADOS. LAS VIAS NECESARIAS LO SON SOLO PARA ACCESO RODADO A LOS EDIFICIOS, POR CUANTO DENTRO DEL SECTOR TODOS LOS MOVIMIENTOS PUEDEN HACERSE A PIE.

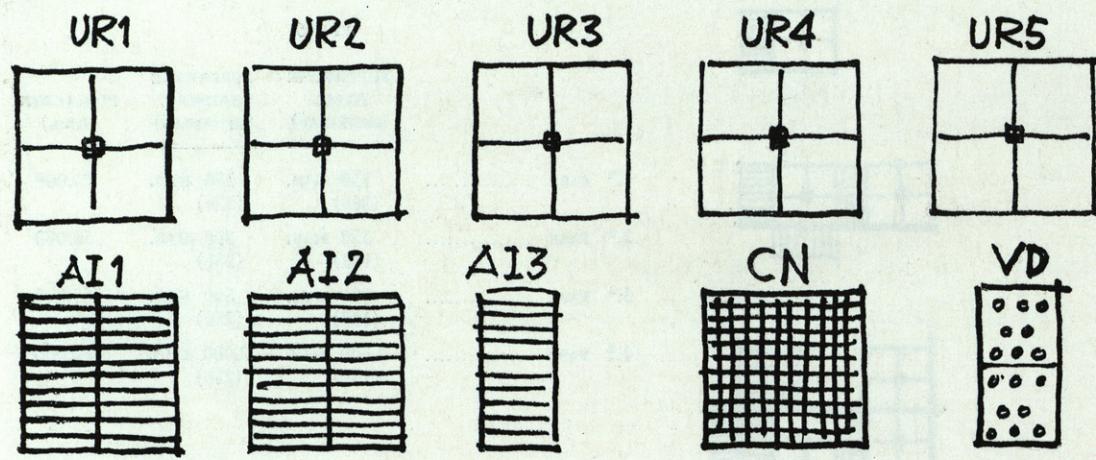
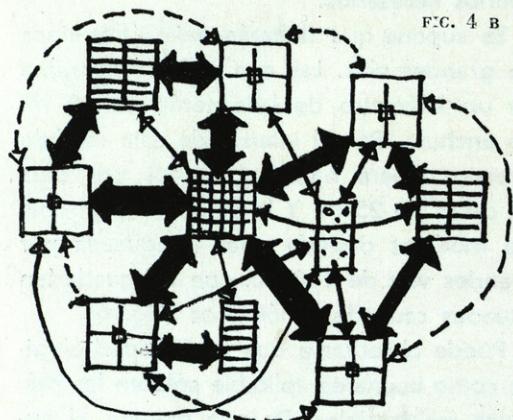


FIG. 4.—UN MODELO TEORICO DE CIUDAD. AQUI SE PRESENTAN LAS PIEZAS QUE CONSTITUYEN LOS "HABITACULOS" DEL HOMBRE EN UNA CIUDAD TEORICA Y LAS "FUNCIONES" QUE LOS RELACIONAN. SON LAS UNIDADES RESIDENCIALES, LAS AREAS INDUSTRIALES, LOS CENTROS CIVICOS O AREAS DE NEGOCIO Y LAS ZONAS VERDES.

EN EL MODELO ESTAN RELACIONADOS ENTRE SI DE LA SIGUIENTE FORMA:

U R (UNIDAD RESIDENCIAL)	=	2
A I (AREAS INDUSTRIALES)	=	1
U R	=	5
C N (CENTROS DE NEGOCIO)	=	1
U R	=	10
V D (ZONAS VERDES)	=	1

FIG. 4 A



QUE COMPLICAN EL PROCESO MATEMATICO QUE SE DARA EN CADA CASO. LAS UNIDADES RESIDENCIALES TIENEN DENSIDAD MEDIA DE 250 HAB./HA.

LAS RELACIONES FUNCIONALES O DE TRANSPORTE SE VERIFIAN A TRAVES DEL ENTRAMADO DE VIAS QUE PREVE EL MODELO, CON AMPLITUD SUFFICIENTE.

coche para desplazarse al centro de trabajo de cada uno, situado en barrios diferentes; luego es necesario acudir a los centros comerciales para adquirir los artículos que no sean de uso diario, y en otras ocasiones hay que acudir a los espectáculos públicos y en días de fiesta salir al campo. Todo esto así explicado con esta elementalidad es lo que crea la maraña de las dificultades urbanas.

3. LA TRAMA ORTOGONAL

Pues bien: en el trazado modular ortogonal se nos permite plantear una trama de vías de circulación por las cuales es evidente que puede discurrir el tráfico ciudadano con mayor o menor fluidez. La solución del tráfico de vehículos en una ciudad es como el drenaje de un terreno anegado, tanto más difíciloso cuanto mayor sea la cantidad de agua a eliminar por unidad de superficie. Pero como el origen del caudal de vehículos está en la densidad urbana que cada ciudad tiene, es evidente que las dificultades para resolver bien este problema serán tanto mayores cuanto mayor sea la densidad que se tenga o la que se pretenda crear con la planificación.

El trazado de los esquemas modulares que se acompañan a este trabajo sirven únicamente como orientación y están pensados para densidades medias del orden de

250 hab./Ha. para las áreas residenciales. Se supone que al proyectar el crecimiento futuro de una ciudad se haga partiendo de la ciudad existente, a la cual hay que analizar conociendo la densidad de sus barrios y sabiendo si su estructura viaria será o no suficiente para resolver adecuadamente el futuro tráfico circulatorio que se va a crear. Si la ciudad ha crecido y su estructura viaria es deficiente, se ahogará y terminará convirtiéndose en algo distinto a aquello para lo que había sido en principio creado, y en el peor de los casos puede llegar a morir por asfixia. Es el caso de los sectores céntricos de algunas ciudades, en los que por no poder llegar el tráfico circulatorio (el riego sanguíneo) se ven a veces convertidos en centros de negocios y van siendo abandonados como locales de habitación y de vivienda por sus malsanas condiciones higiénicas y por sus crecientes incomodidades (fig. 2).

Las altas densidades se soportan en pequeñas zonas de las ciudades siempre que su superficie no sea excesivamente grande y puedan estar rodeadas o cruzadas por arterias principales que puedan drenar el fluido circulatorio.

4. UN MODELO TEORICO

El entramado modular que hemos elegido para este trabajo es el constituido por

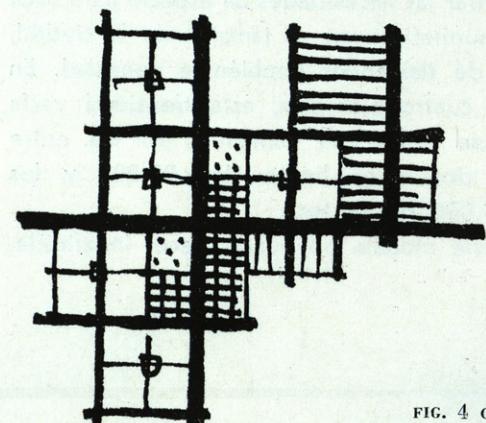
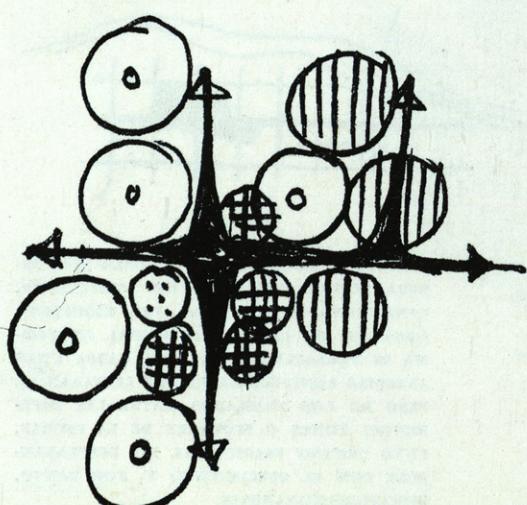


FIG. 4 C



mente en las dos dimensiones del plano, porque llegaría un momento en que la trama sería insuficiente en las áreas centrales. En este sentido, todo lo que sea favorecer el crecimiento direccional de la propia trama será conveniente, apoyándose la función circulatoria en uno o dos grandes ejes longitudinales (fig. 7).

5. APPLICACION PRACTICA (figs. 8 a, 8 b).

Insistiremos, una vez más, en que no deben tomarse ni este sistema ni estos ejemplos como casos para aplicación directa. La realidad de los casos concretos con que se enfrenta el diseñador urbano están llenos de complejidades que no es necesario subrayar. Complejidades que suponen los condicionantes del problema y que darán a cada caso su fisonomía peculiar. Serán condicionantes de tipo físico, económico, social e incluso político que algún día analizaremos en otro lugar, porque ellos por sí solos merecen un estudio aparte. Pero, evidentemente, para el diseñador urbano los más importantes serán los condicionantes físicos, es decir, los accidentes geográficos y topográficos, y entre todos ellos habrá de planearse la ciudad futura, para lo que la trama modular será de una ayuda inestimable. Como es natural, el resultado del planeamiento no se parecerá nada a ninguna de las fases teóricas aquí estudiadas, pero de ellas se desprenderá al haber deducido, primero, el programa; después, la escala a manejar, y, por último, el propio trazado de la posible estructura urbana.

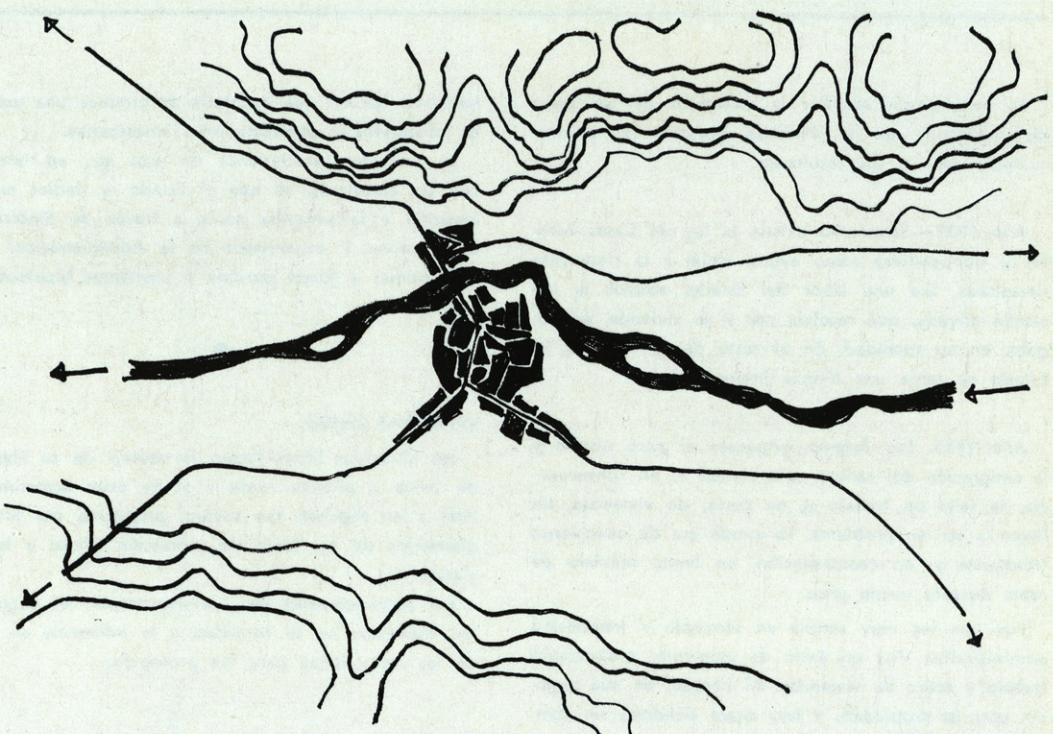


FIG. 8 A

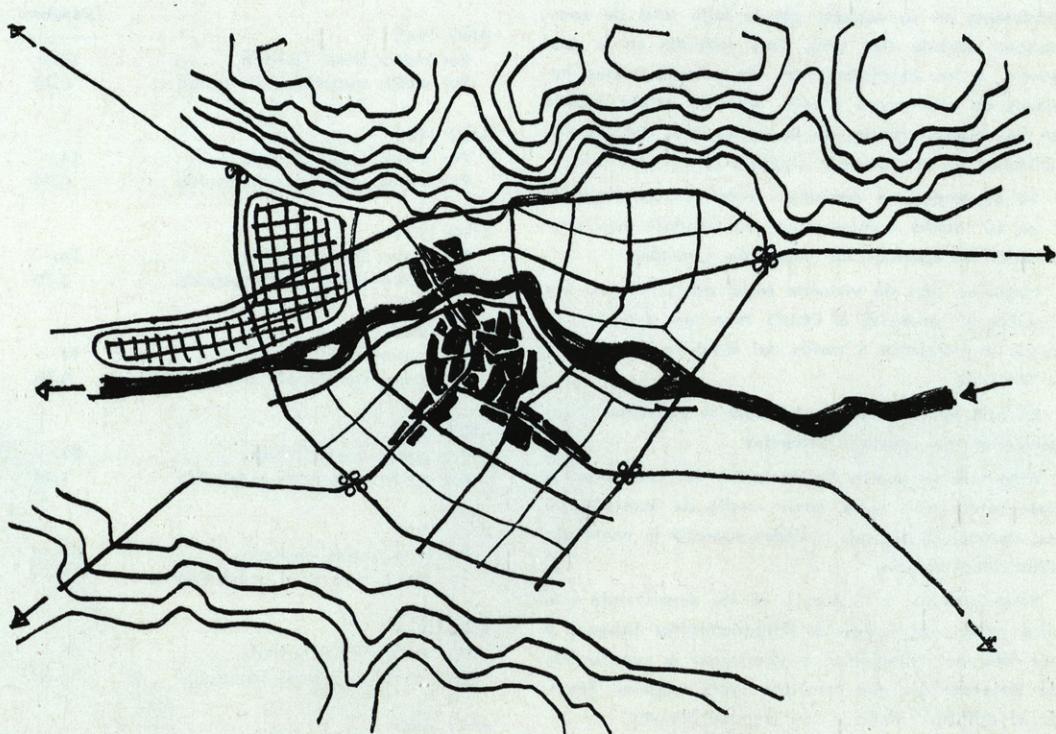


FIG. 8 B

FIG. 8.—APPLICACION A UN EJEMPLO PRACTICO. LA APPLICACION DEL MODELO TEORICO AL CASO PRACTICO ES INDICATIVA. TIENE EL VALOR DEL PROGRAMA QUE TODO TRABAJO EL PLANEAMIENTO REQUIERE. SE PRESENTA UN EJEMPLO DE UNA CIUDAD HIPOTETICA SITUADA A LA ORILLA DE UN RIO, EN UN VALLE ALARGADO Y CON UNAS VIAS DETERMINADAS. LOS ESQUEMAS DAN UNA IDEA DE LAS POSIBILIDADES QUE OFRECE AL DISEÑADOR EL METODO PRESENTADO.