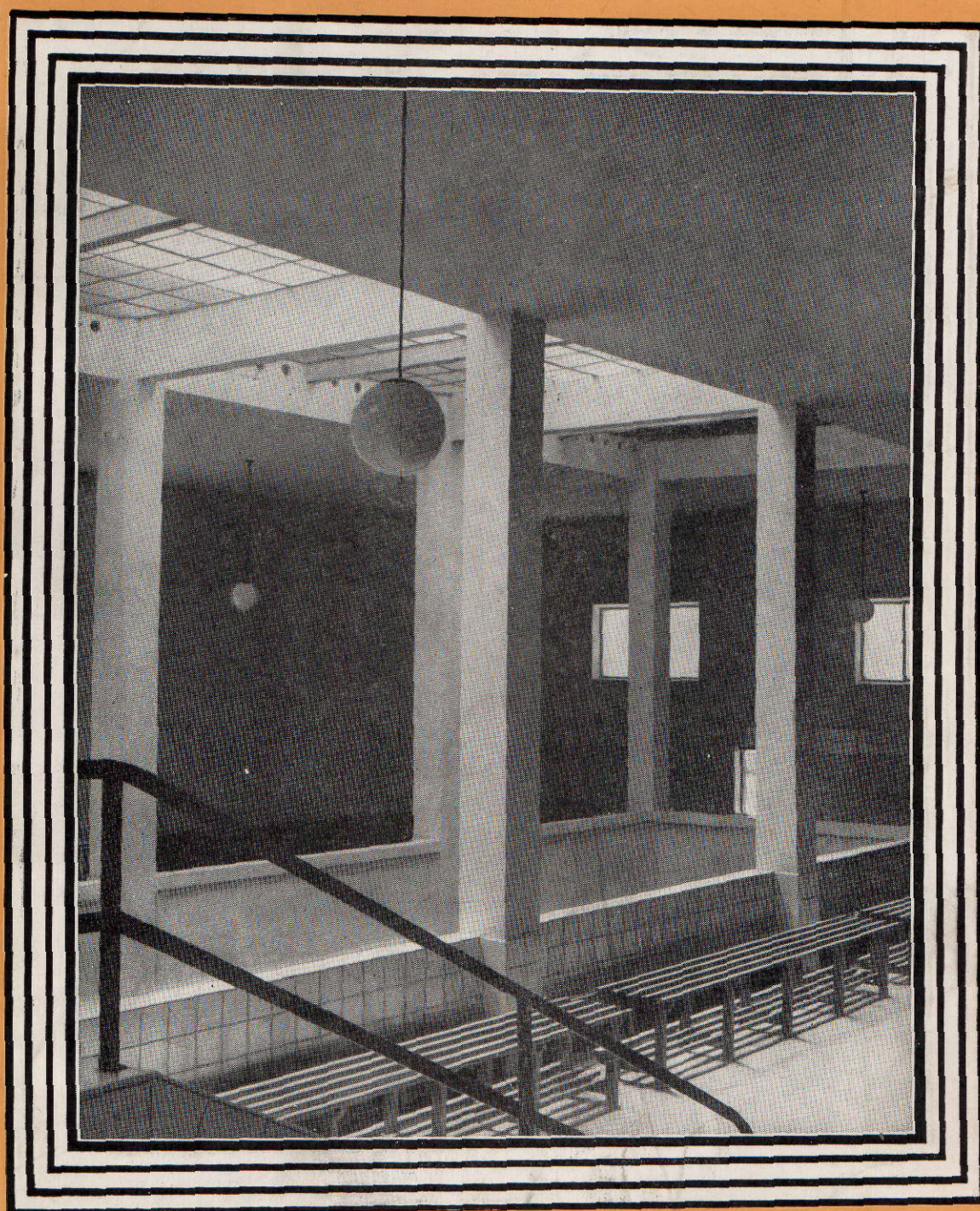




RECONSTRVCCION

DIRECCIÓN GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES

MARZO 1947 • N° 71

RECONSTRUCCIÓN

REDACCION Y ADMINISTRACION: DIRECCION GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES
MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—AMADOR DE LOS RIOS, 5. — M A D R I D

S U M A R I O

Tercer bloque de viviendas de renta reducida en Tortosa, por Javier Peña Peña, arquitecto	93
Un concurso de arquitectura en los Estados Unidos	99
Nuevo Mercado en Eibar (Guipúzcoa), por Joaquín Domínguez y F. Ortigosa, arquitectos	101
Viviendas en Los Blázquez (Córdoba)	107
Grupo Escolar en los poblados marítimos del Grao (Valencia), por Carlos E. Soria, arquitecto	109
Reconstrucción de Manchester	115
Apuntes de Baeza, por Eduardo Olasagasti, arquitecto	123

AÑO VIII • N° 71 • MARZO 1947 • PRECIO DEL EJEMPLAR **10** PESETAS
SUSCRIPCION ANUAL: ESPAÑA E HISPANOAMERICA, 90 PESETAS. OTROS PAISES, 110 PESETAS



Vista general del bloque.

TERCER BLOQUE DE VIVIENDAS DE RENTA REDUCIDA, EN TORTOSA

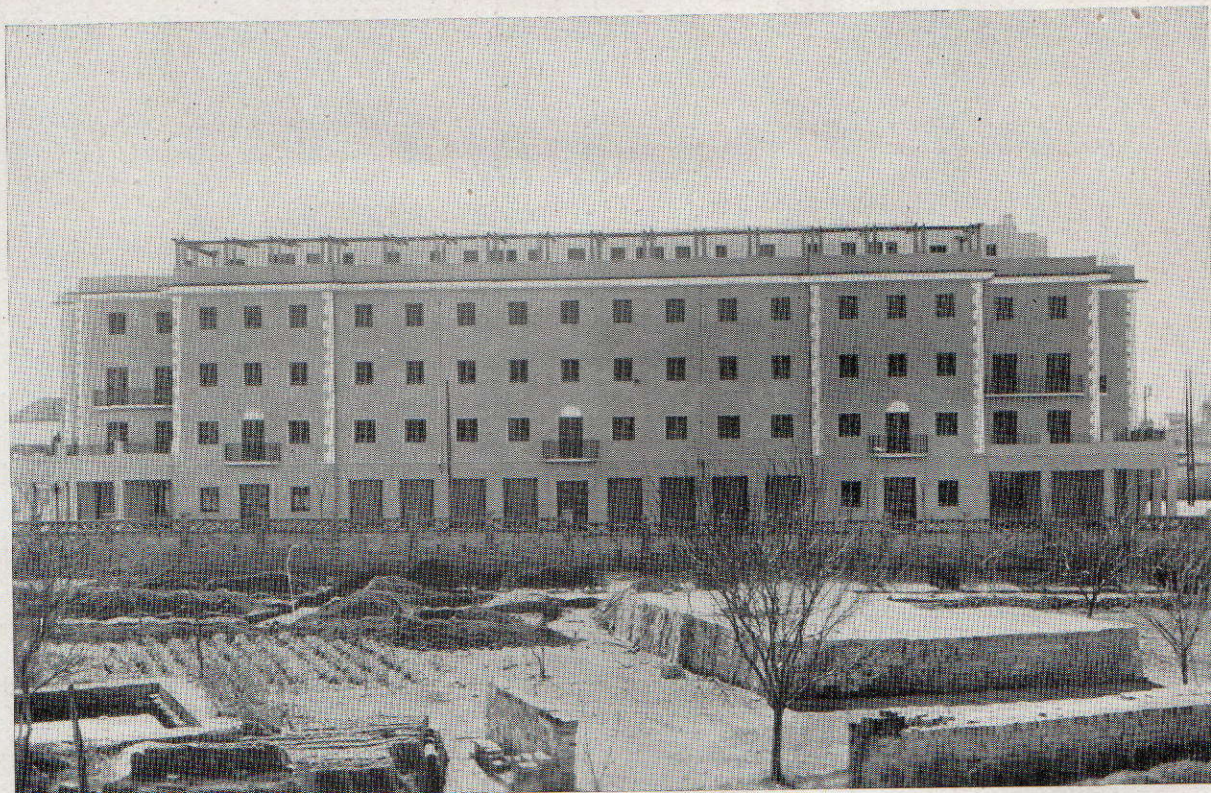
El día 15 de febrero próximo pasado se entregaron las llaves a los arrendatarios del tercer bloque de viviendas de renta reducida en Tortosa.

Es autor del proyecto el arquitecto D. Luis Calvo, habiendo sido dirigido casi en su totalidad por D. Santiago Sanguinetti, constando el edificio de 34 viviendas, cuatro locales para comercio y dos en las esquinas para bares o colmados con espléndida terraza.

Seis de las viviendas que pudiéramos lla-

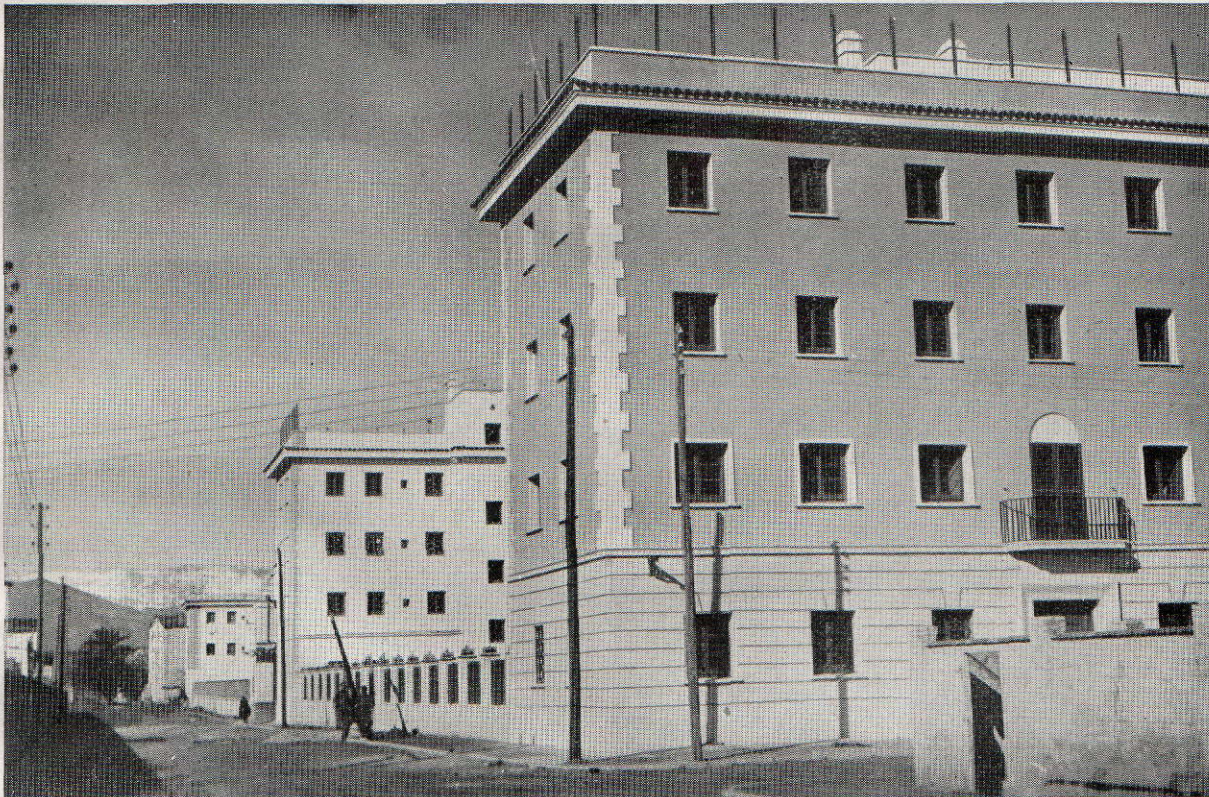
mar del grupo A cuentan con cuatro dormitorios, comedor, cocina económica con termosifón, despensa y cuarto de baño con su correspondiente instalación de agua corriente caliente y fría. El resto de los pisos sólo dispone de tres dormitorios, comedor, cocina económica, despensa y cuarto de aseo con ducha. Todas las viviendas tienen en el terrado un cuarto lavadero.

El grupo ha sido construido en terrenos cedidos por el Ayuntamiento, en la avenida de

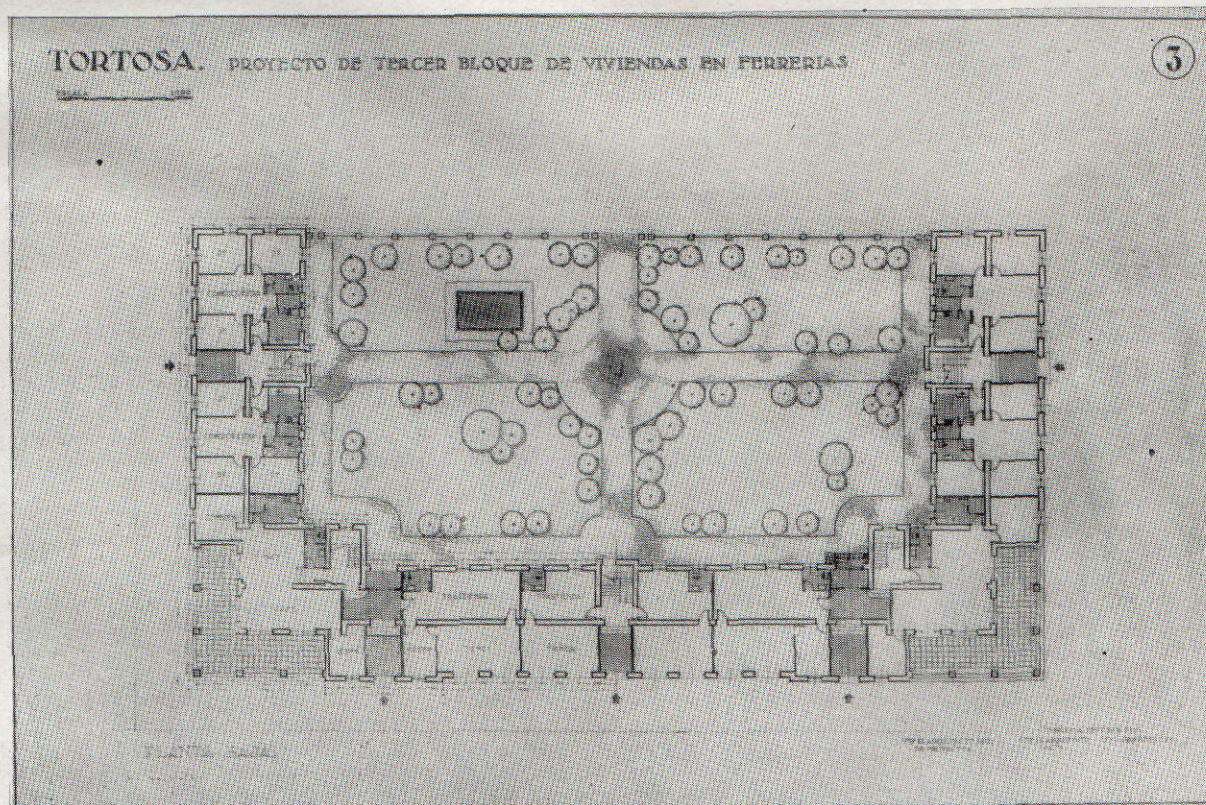


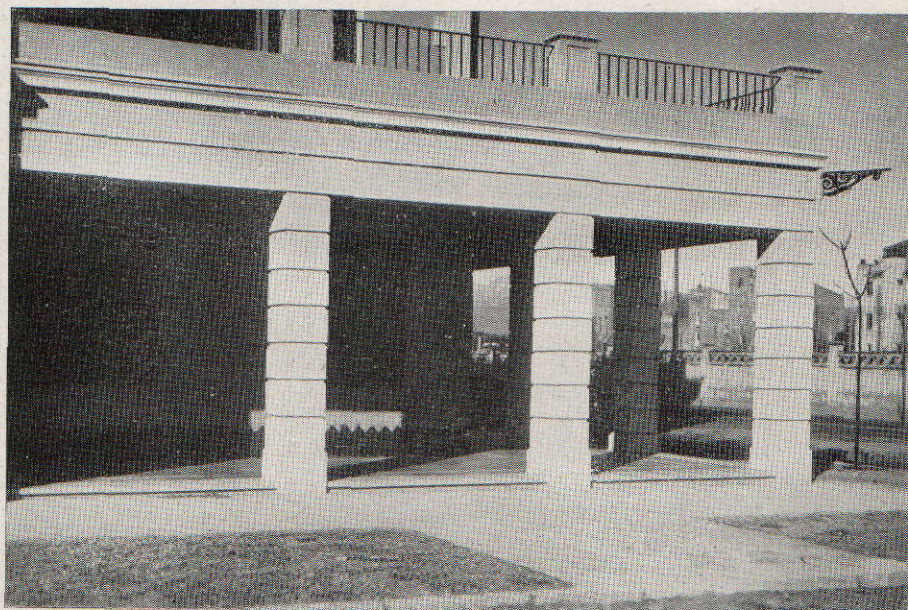
TORTOSA.—Tercer bloque de viviendas. Conjunto y fachada principal.





TORTOSA.—Tercer bloque de viviendas. Fachadas laterales. Abajo: Planta baja.



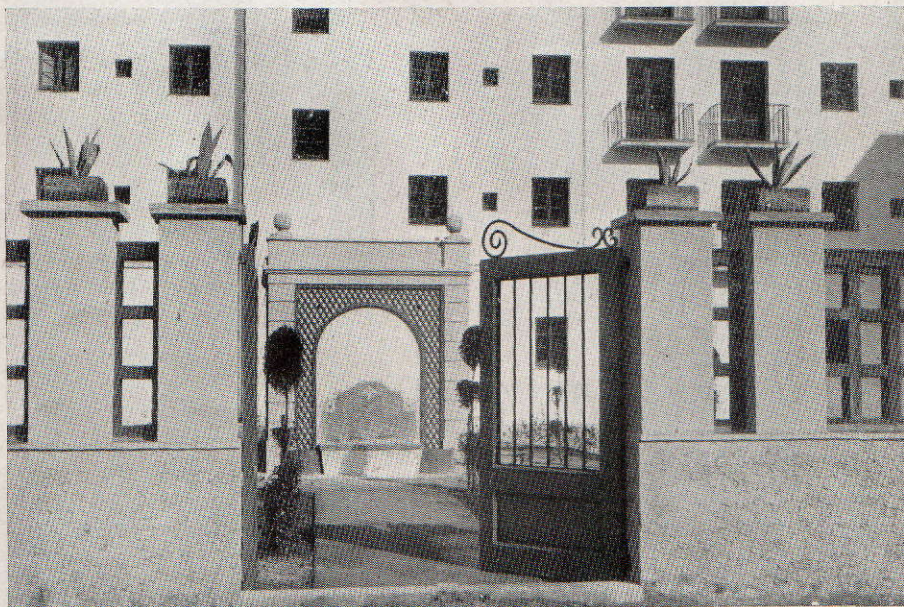


TORTOSA.—Tercer bloque de viviendas. Detalle del porche de la fachada principal. Abajo: Fachada posterior.





TORTOSA.—Tercer bloque de viviendas. Jardín interior. Abajo: Puerta de acceso al jardín.



Colón, de la popular Barriada de Ferrerías, separada del centro de la ciudad por el río Ebro y comunicada por el magnífico puente de la carretera de Valencia a Barcelona. La parte posterior del edificio da fachada al velódromo y campo de fútbol. El lugar es alegre y soleado y muy propio para esta clase de edificaciones, habiéndose invertido en la que nos ocupa la suma de 2.800.000 pesetas.

El problema del agua potable ha sido resuelto mediante la construcción, en el centro del jardín del bloque, de un pozo de 40 metros de profundidad, cuya agua es elevada por motor-bomba a los depósitos situados en la cubierta, sobre las cajas de escalera, y con cabida total de 16.000 litros. El agua lograda es pura y cristalina.

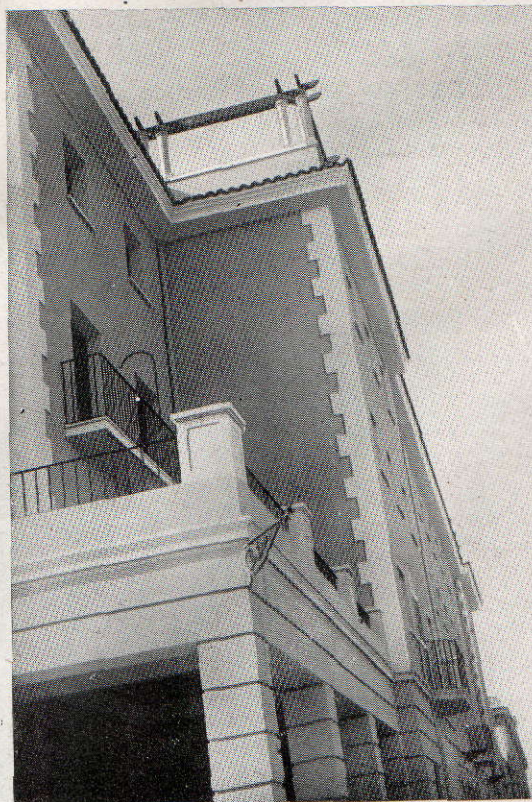
Teniendo en cuenta el fin a que se destina y la renta de los otros dos grupos semejantes,

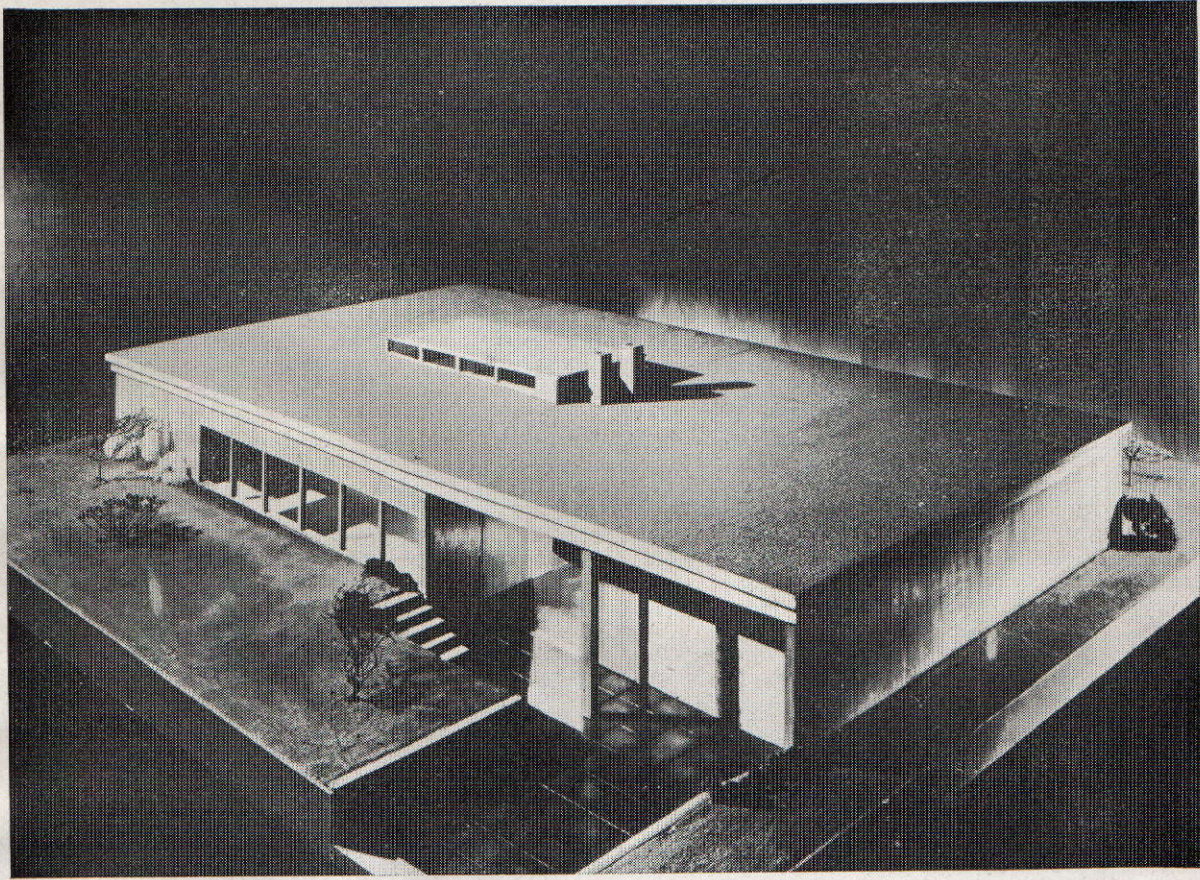
se ha fijado a estas viviendas el alquiler mensual de 100 pesetas para las del grupo A y de 80 para las del B, a excepción de los dos pisos de esquina, que por tener terraza pagarán 85 pesetas y las cuatro plantas bajas 70 pesetas. Los locales para bar rentarán 175 pesetas, los cuatro para comercio 120 y los dos restantes 100, por sus dimensiones más reducidas.

Actualmente se están proyectando dos bloques más, cuyas obras darán comienzo posiblemente dentro de este mismo año y darán albergue a unas cien familias. Con ello pretendemos ir solucionando el angustioso problema de la vivienda en esta ciudad de Tortosa, tan castigada por los horrores de la guerra.

JAVIER PEÑA PEÑA.
Arquitecto.

TORTOSA.—Tercer bloque de viviendas. Detalles de fachada.



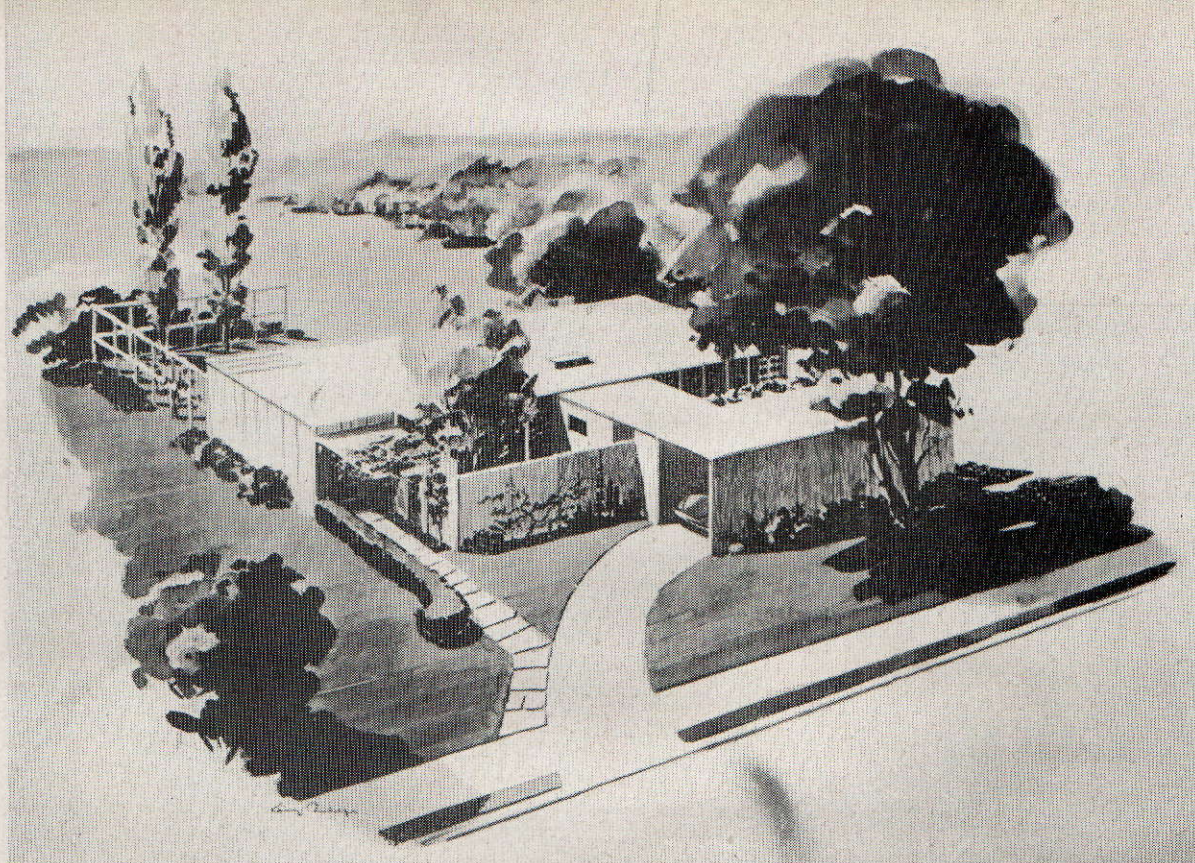


Fachada principal del modelo presentado por Charles D. Wiley.

UN CONCURSO DE ARQUITECTURA EN LOS ESTADOS UNIDOS

La Revista norteamericana "Arts and Architecture" organizó recientemente un concurso de proyectos de pequeñas viviendas, patrocinado por una Compañía constructora. Las principales condiciones que debían satisfacer los proyectos premiados, según criterio del tribunal, eran las siguientes: Las viviendas debían poder construirse con arreglo a las técnicas conocidas hoy día, tener tamaño adecuado a las necesidades corrientes en Norteamérica y disfrutar de las comodidades necesarias.

El primer premio fué ganado por Charles D. Wiley, de Wáshington. Planeado alrededor de un módulo, el proyecto se presta a la fabricación en serie. Las paredes exteriores son de madera contrapeada. Los siguientes detalles del proyecto son particularmente notables: La cocina y el comedor forman una sola habitación, combinación la más adecuada para la vida de hoy día, según hizo notar uno de los miembros del tribunal. Otra habitación sirve para trabajar y jugar, sin que se exija en ella la elegancia de una sala de recibo. Además, hay otra salita confortable, con chimenea, apropiada para lectura o conversación.

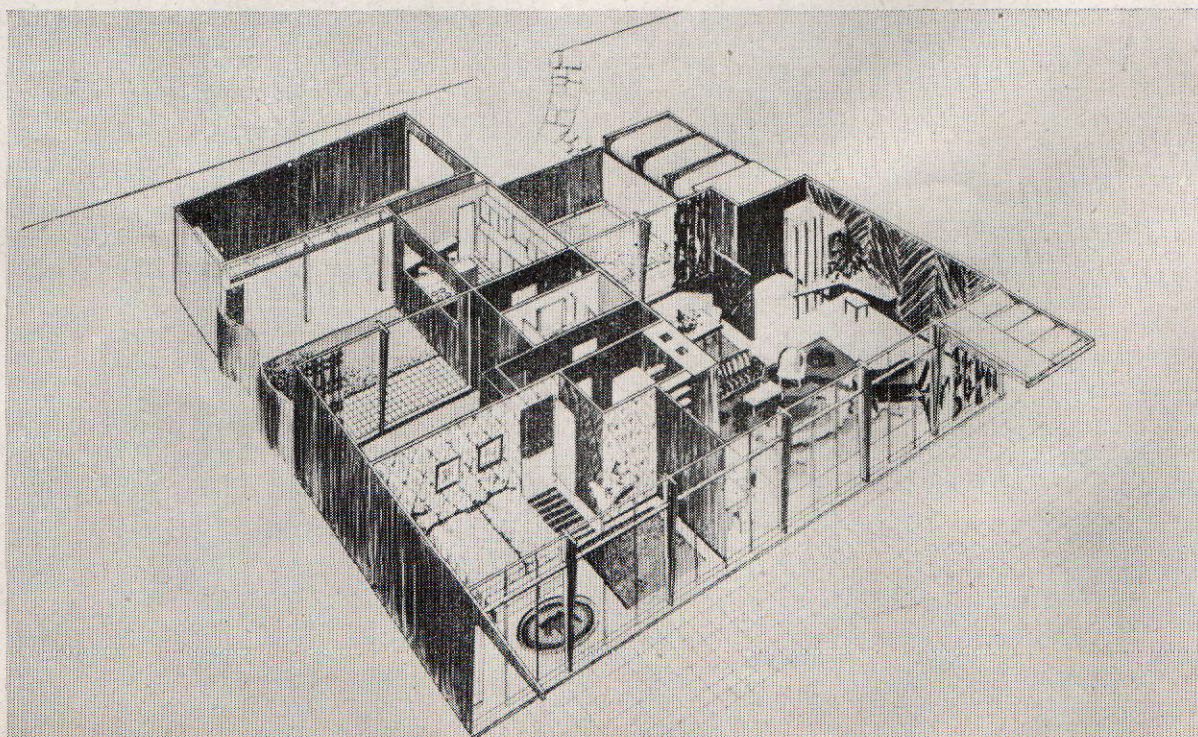


Modelo presentado por Russell M. Amdal.

El piso está a 65 centímetros bajo el nivel del suelo, de forma que las ventanas se inicien en la superficie de éste. El objeto de esa disposición es un intento de embellecer la casa con la vegetación exterior. Uno de los miembros del tribunal indicó que aquello implicaba un problema de impermeabilización de solución difícil, pero hizo constar que de ninguna manera afectaba a la posibilidad de realización.

El segundo premio fué ganado por el teniente Russell M. Amdal, de la Reserva Naval, que propuso una estructura de arcos de madera laminada. Las paredes exteriores y los tabiques son simples tablas, que no sostienen la techumbre, y pueden modificarse en su disposición a medida que cambien las necesidades de la familia. El completísimo proyecto, dispuesto en torno del horno, el cuarto de baño y la cocina, contiene un dormitorio para niños, instalado al lado de un jardín vallado, que se puede vigilar desde la ventana de la cocina.

Distribución interior del proyecto de Russell M. Amdal.





EIBAR.—Obras de reconstrucción. En el centro, bloque de viviendas de nueva planta. A la izquierda, el mercado.

NUEVO MERCADO EN EIBAR, GUIPUZCOA

El edificio de nueva planta que describimos está destinado a Mercado de Abastos, Alhóndiga municipal, Parque de incendios y retretes públicos. Queda emplazado en los terrenos comprendidos entre la calle de María Angela, la Calle núm. 5, la calle de Muzátegui y una plaza, en una faja de 76 metros de longitud por 27,70 metros de fondo.

El edificio queda orientado en dirección

aproximada Norte-Sur en el sentido de su eje menor y en perfectas condiciones de emplazamiento, por su situación en una zona de grandes espacios libres y dotada de redes de abastecimiento de aguas y evacuación de las residuarias.

La superficie total del solar utilizado es de 1.791 metros cuadrados, correspondiendo a la parte cubierta del Mercado y Alhóndiga mu-



EIBAR.—Mercado. Fachada principal.

nicipal 1.126,50 metros cuadrados, a la escalera principal de fachada 167 metros cuadrados, al Parque de incendios 208,50 metros cuadrados, a los retretes públicos 88,60 metros cuadrados, a un patio descubierto del Parque de incendios 102,50 metros cuadrados y a una terraza situada al Este del edificio y pegando al mismo 97,90 metros cuadrados.

El nuevo edificio está formado por tres partes o cuerpos de edificio. Una parte o cuerpo que podemos llamar principal, de forma rectangular, que ocupa la parte central, y que consta de tres plantas, con unas dimensiones de 48,80 metros de longitud por 17,40 metros de anchura. Otra parte o cuerpo posterior, de forma también rectangular, que consta de cuatro plantas y de unas dimensiones de 44 metros de longitud por 6,30 metros de fondo.

Otra parte o cuerpo lateral a la izquierda, también de forma rectangular, que consta de tres plantas y de unas dimensiones de 14,10 metros de ancho por 15,10 metros de fondo.

El cuerpo principal, que, como hemos dicho, consta de tres plantas, está constituido por parte de la Alhóndiga municipal en la planta primera, por el mercado de carnes y pescados en la planta segunda y por el mercado de verduras en la planta tercera. En este cuerpo de edificio, adosadas al mismo en el exterior, quedan las escaleras de acceso a las entradas principales del Mercado de Abastos.

El cuerpo posterior, de cuatro plantas, está formado en la planta primera por dependencias de la Alhóndiga municipal. En la planta segunda por los muelles del Mercado y de la Alhóndiga, servicios de retretes y escaleras

del Mercado. En la planta tercera por las cámaras frigoríficas, mercado de telas y escalera principal, y en la planta cuarta por el mercado de frutas y servicios de retretes.

El cuerpo de la izquierda está formado en sus tres plantas por el Parque de incendios.

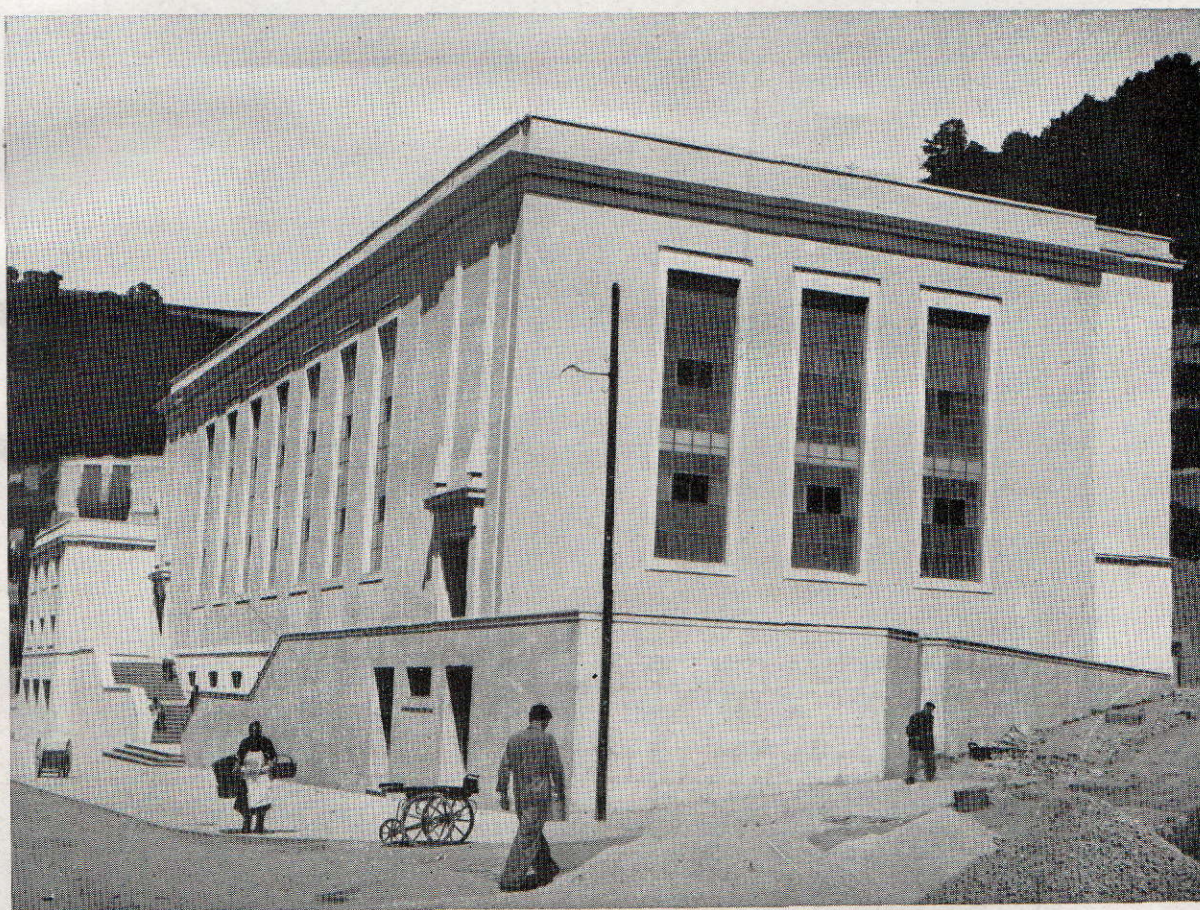
Lleva también este edificio una parte a la derecha del mismo formada por retretes públicos y una terraza o plazuela pública sobre los mismos.

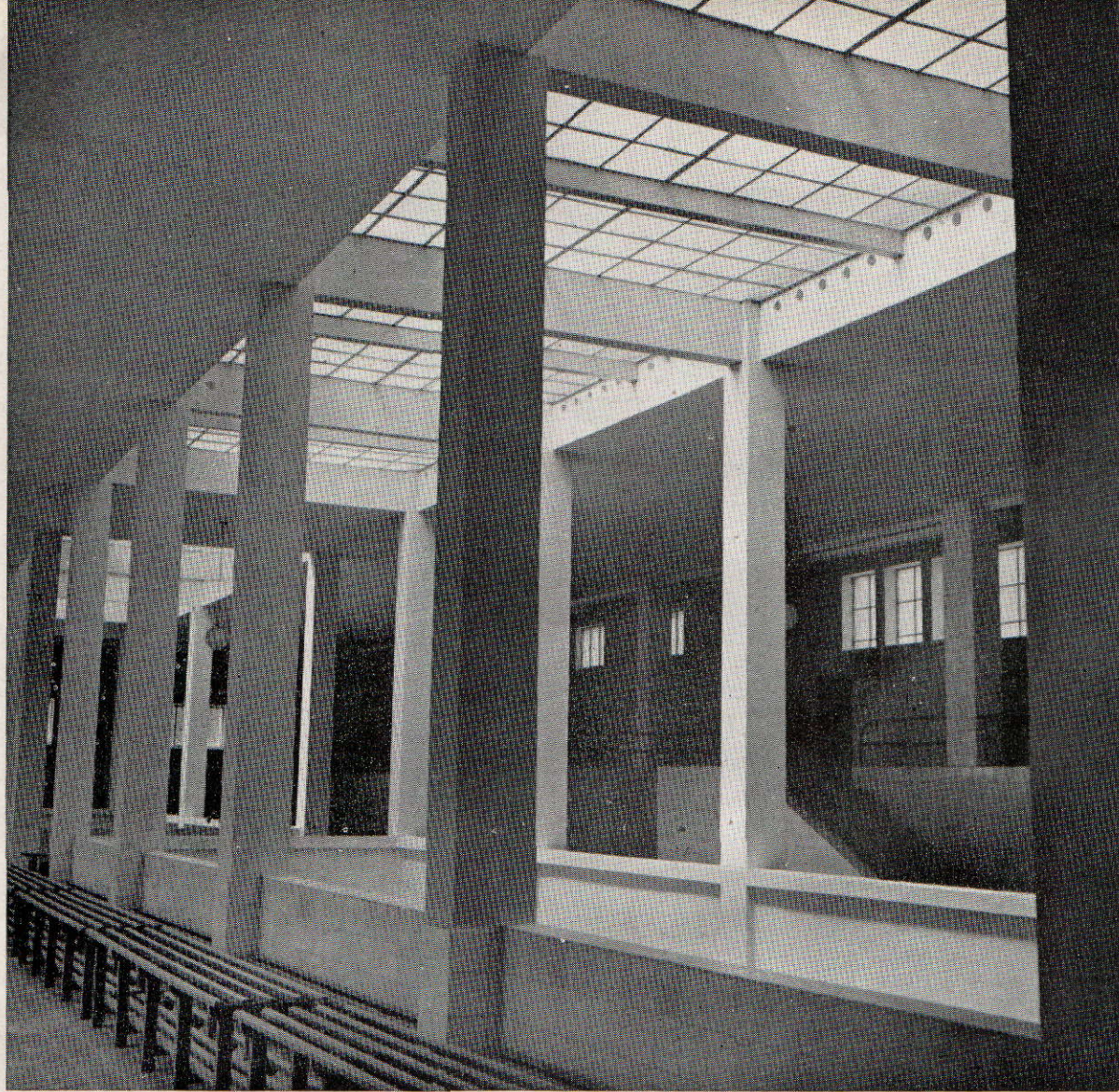
El edificio se ha construido de hormigón armado en postes, vigas, viguetas, armaduras de cubierta, carreras de atado y forjados de pisos y cubiertas. Los muros de fachadas son de mampostería corriente, con mortero de cemento en escaleras exteriores, retretes públicos y terraza del Este. En el resto del edificio, los muros de fachada son de mamposte-

ría hormigonada hasta la altura del primer piso y en lo que resta hasta la altura de la cornisa de doble tabique de ladrillo con cámara aislante intermedia, siendo el tabique de la parte de afuera construido de ladrillo corriente de media asta (14 centímetros de espesor) y el de la parte de adentro colocado a panderete de ladrillo grueso hueco (de 10 centímetros de espesor). Exteriormente llevará todo el edificio un chapado de piedra caliza gris, procedente de las canteras de Deva.

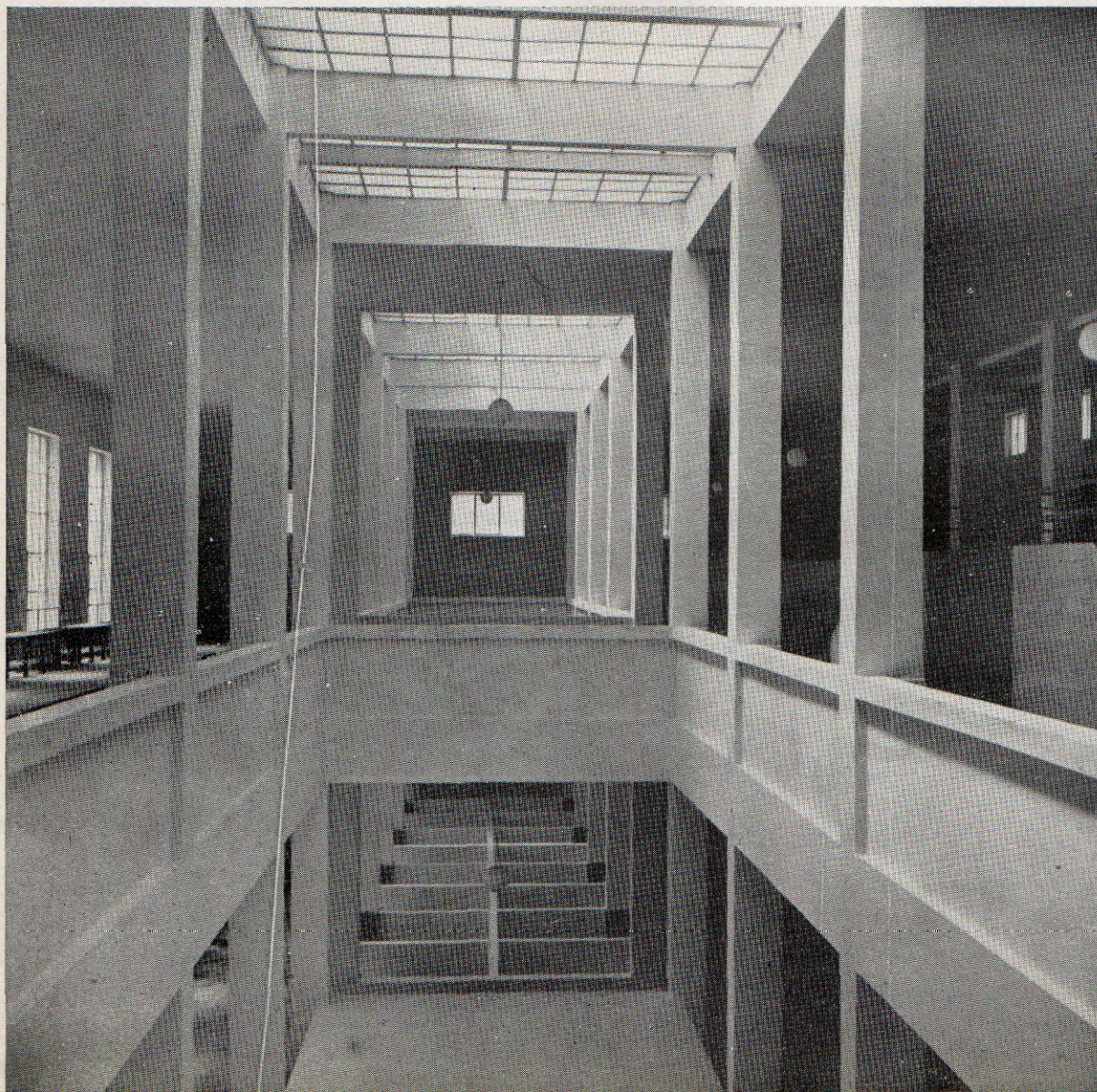
La estructura de hormigón de este edificio es completamente simétrica con relación a sus ejes, y ello ha servido de norma para su distribución interior y composición de fachadas, en las que predomina la sencillez de líneas, como corresponde a la finalidad del edi-

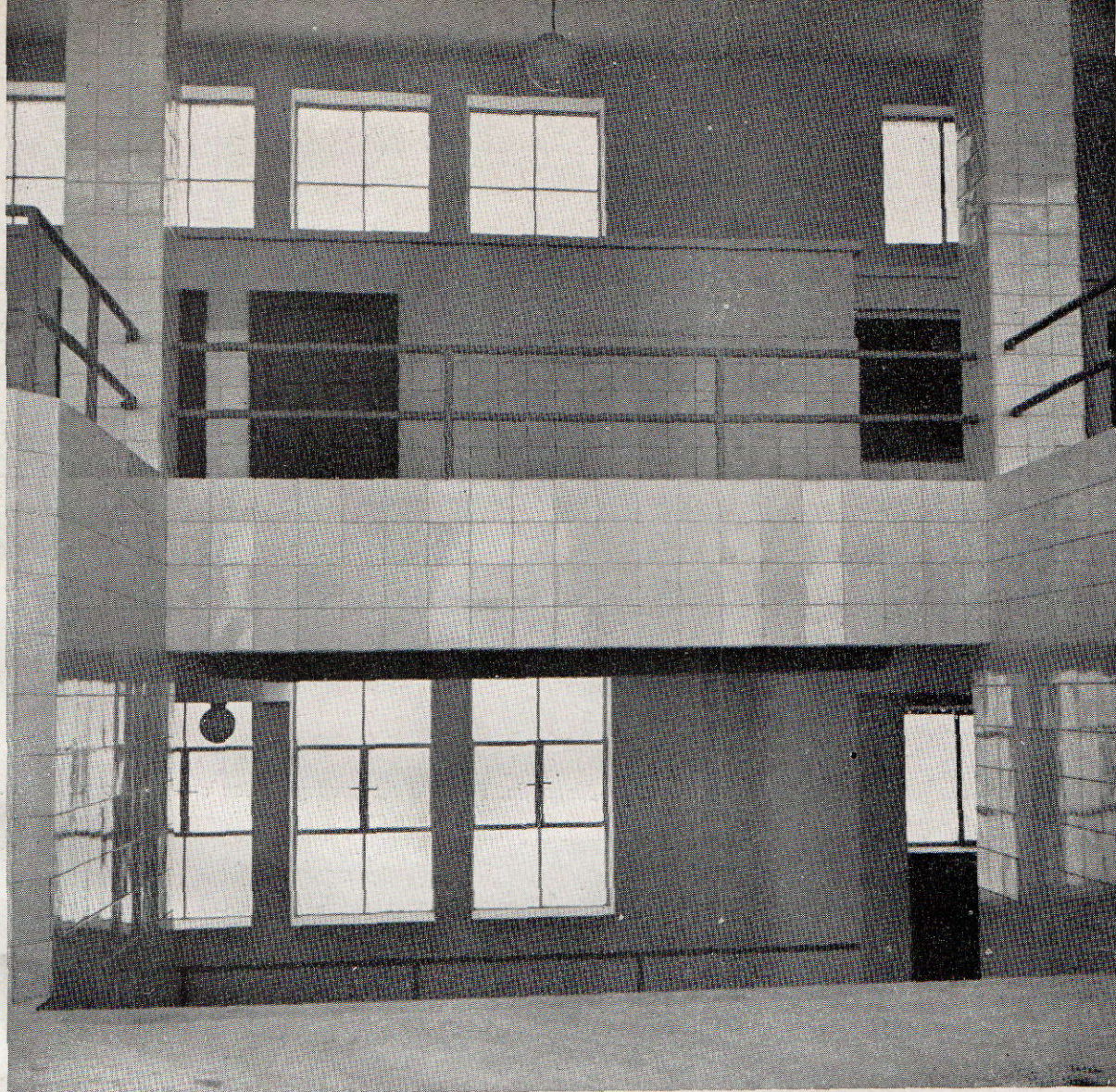
EIBAR.—Mercado. Fachada lateral.



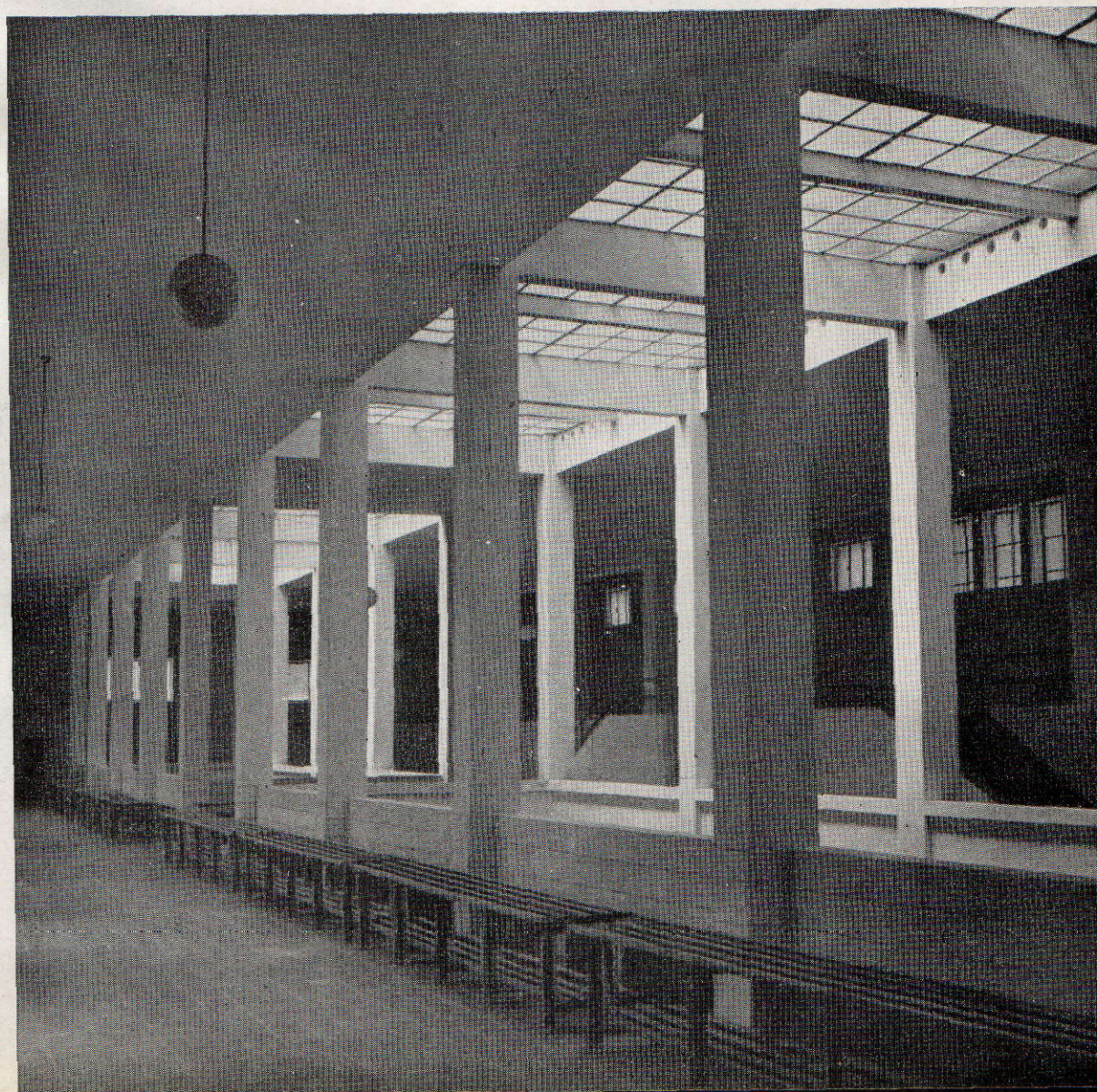


EIBAR.—Mercado. Instalaciones en el piso segundo para el mercado de carnes y pescados.





EIBAR.—Mercado. Instalaciones en el piso segundo para el mercado de carnes y pescados.



ficio, habiéndose procurado dar mayor realce a la fachada Sur, por ser la de acceso del público al mercado y corresponder a una calle de primer orden, sucediendo lo mismo con la fachada Este.

El cuerpo posterior, con fachada a una plaza de poca importancia, y teniendo en cuenta

además que no se utiliza para entrada del público, siendo los únicos accesos por los muelles, para las mercancías de la Alhóndiga y Mercado, se ha proyectado con más sencillez, como corresponde a su finalidad y situación.

JOAQUÍN DOMÍNGUEZ y F. ORTIGOSA.
Arquitectos.

EIBAR.—Mercado. Puestos de aves y frutas en el piso primero.





Una de las calles de la nueva barriada.

VIVIENDAS EN LOS BLÁZQUEZ, CORDOBA

La barriada de los Blázquez queda emplazada en la parte Este del antiguo casco urbano, que era el más destruido por las acciones de guerra y en la zona del pueblo más próxima a la entrada desde la carretera de La Granjuela.

Está formada por tres calles paralelas, que son las de Córdoba, Oviedo y Belchite, en dirección Este-Oeste, rematada por dos amplias calles perpendiculares a aquéllas, las del paseo de la Victoria y calle Dieciocho de Julio. La urbanización de esta barriada ha hecho desaparecer la antigua y absurda disposición de las calles, todas ellas emplazadas en la dirección de la máxima pendiente del terreno, como asimismo lo era de los vientos dominantes. Consta la barriada de un total de 48 viviendas, distribuidas de la siguiente forma: 14 de tipo "Labrador", de las que 12 son con la estructura de bóveda al estilo del

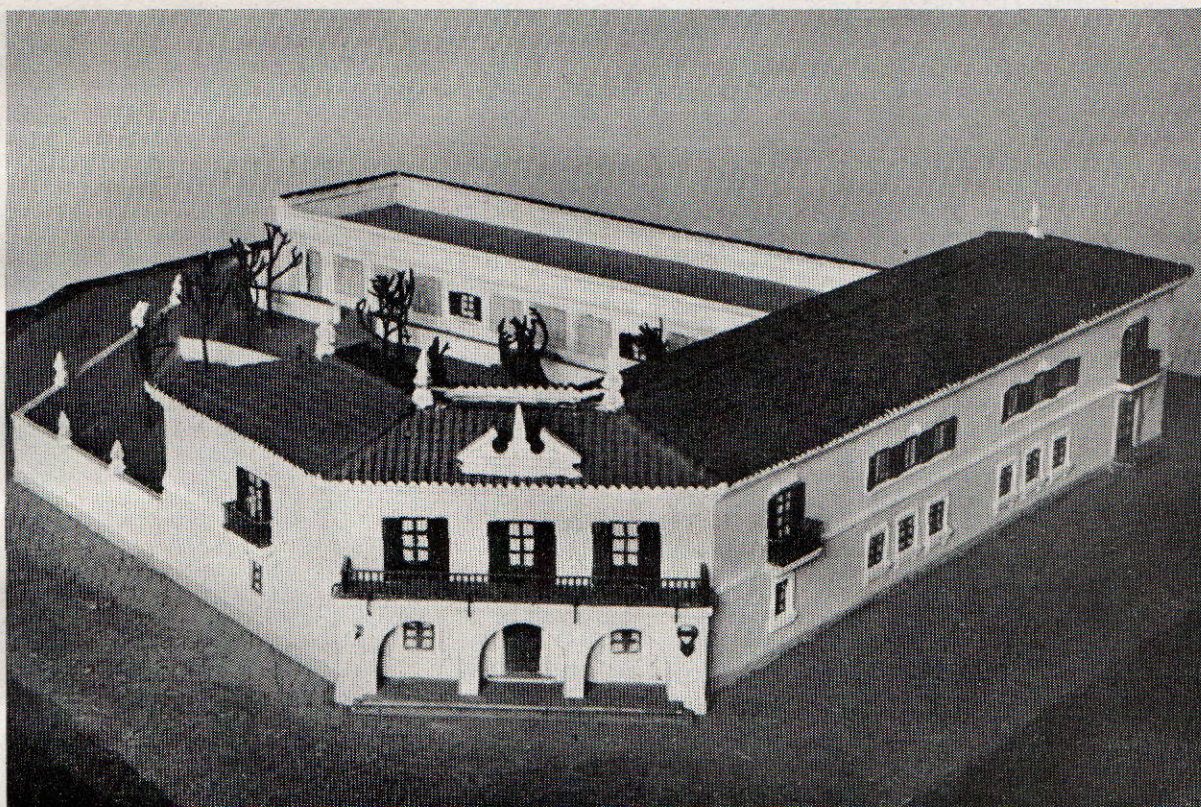
país, acusadas al exterior, y otras dos del llamado tipo de "Esquina", que son las que forman la rotonda de entrada a la calle Córdoba; 17 de tipo "Jornalero", de las que cuatro constan de granero superior o "doblado"; 17 de las del llamado tipo "Belalcázar", nueve de ellas de una planta y ocho de dos plantas; asimismo, en la fachada que da a la plaza de la Iglesia, se ha incluido en las viviendas la construcción de cinco locales destinados a comercios.

Al igual que en otros pueblos adoptados de la Comarcal, se ha efectuado en Los Blázquez una abundante plantación de árboles, tanto de sombra como frutales. Los anejos agrícolas son de gran amplitud, y asimismo ha sido resuelta la pavimentación y urbanización general de las diversas calles.

Las rentas de las viviendas oscilan entre las veinte y las cien pesetas mensuales.



LOS BLAZQUEZ.—Vivienda con bóveda en la calle de Córdoba.



Maqueta.

GRUPO ESCOLAR EN LOS POBLADOS MARITIMOS DEL GRAO, VALENCIA

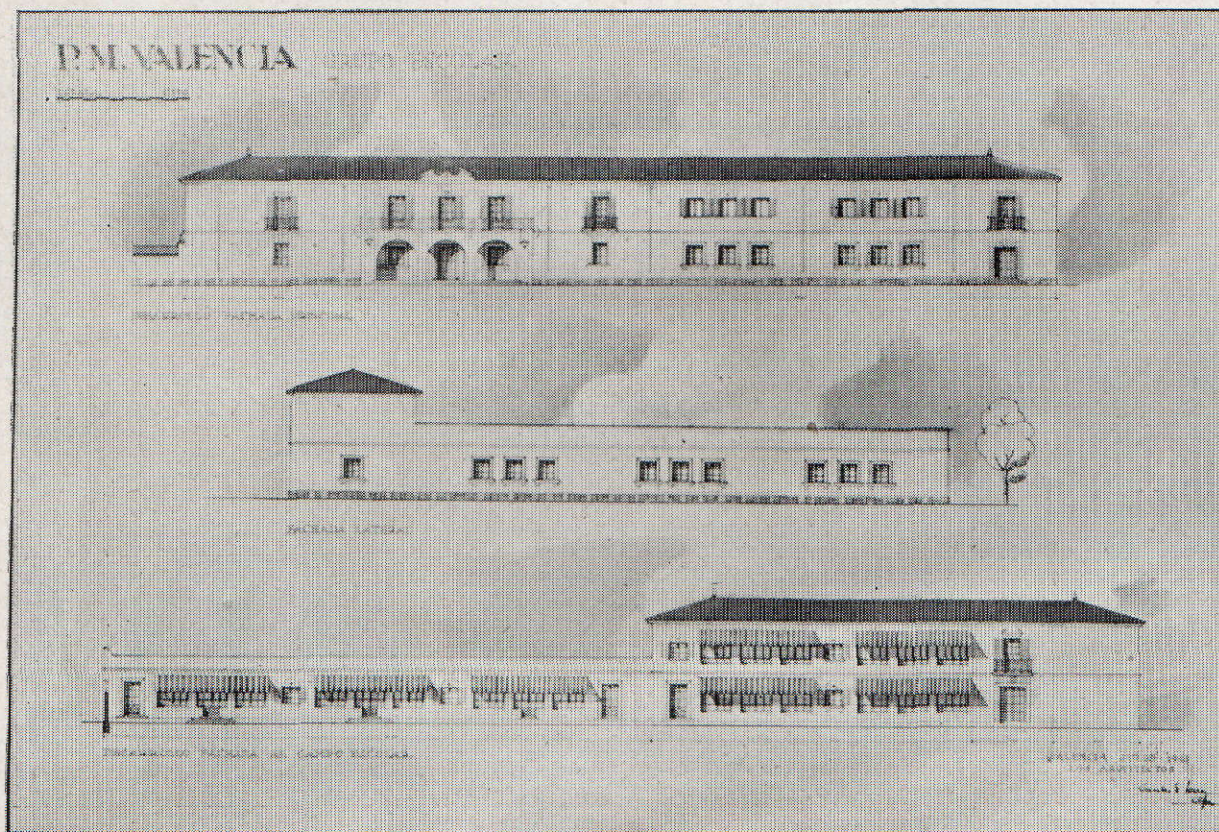
Traemos hoy a las páginas de nuestra REVISTA, con la mayor satisfacción, la nota de la terminación de las obras de construcción de un Grupo Escolar que nuestra Dirección General ha construido de nueva planta en la calle de Bello, de los poblados marítimos de Valencia.

Se trata de una de las varias construcciones de este género que han de llevarse a cabo en dicha zona, que, como consecuencia de nuestra pasada guerra, vió destruidos la mayor parte de los edificios escolares. Para remediar esta situación, nuestro Organismo ha terminado el Grupo Escolar a que nos estamos refiriendo y tiene en marcha y en curso muy avanzado de ejecución las obras de reconstrucción de otro gran Grupo Escolar en las cercanías de los bloques de viviendas de

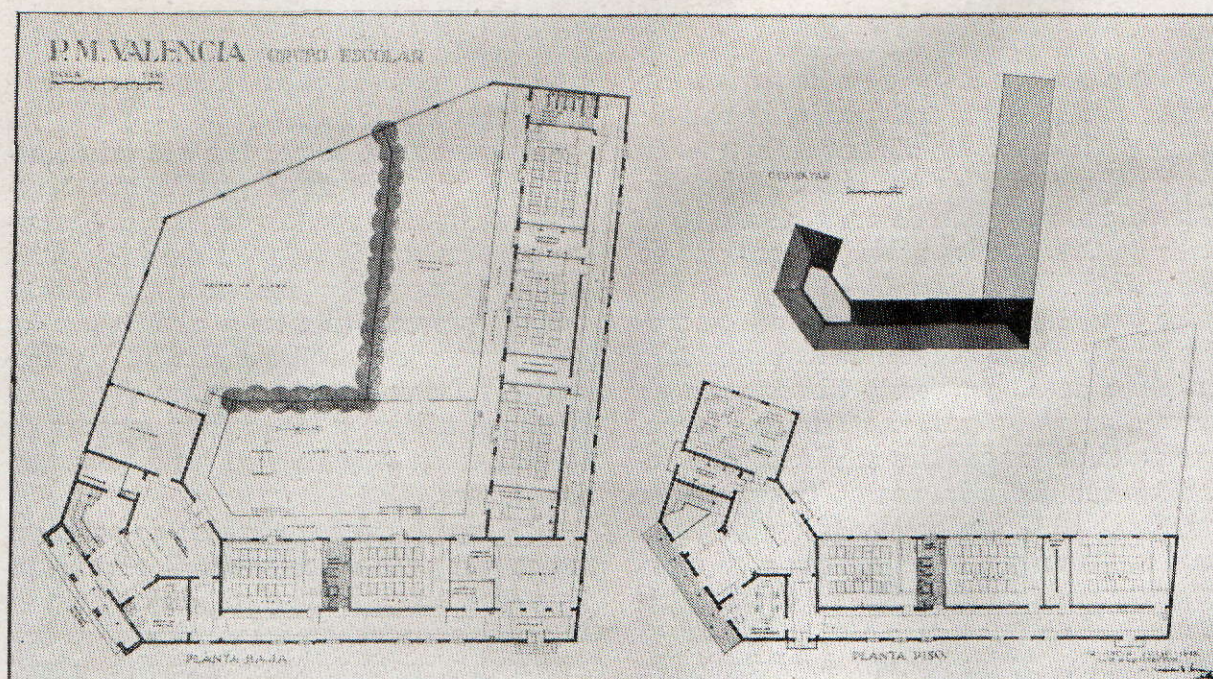
que ya se ha dado noticia en estas páginas en otras ocasiones.

Con referencia al que hoy nos ocupa publicamos una serie de fotografías que darán completa idea a nuestros lectores de las características más importantes del edificio. En primer lugar publicamos unas reproducciones del proyecto (plantas y alzados), a las que acompaña una fotografía de la maqueta. Y las restantes fotografías que se publican se refieren a los distintos aspectos de la obra en su conjunto y en sus detalles más importantes.

El Grupo Escolar se compone de dos plantas en una parte del mismo y de sólo planta baja en el resto. En la planta baja, y con la reglamentaria entrada independiente, se han dispuesto dos clases para párvulos y tres



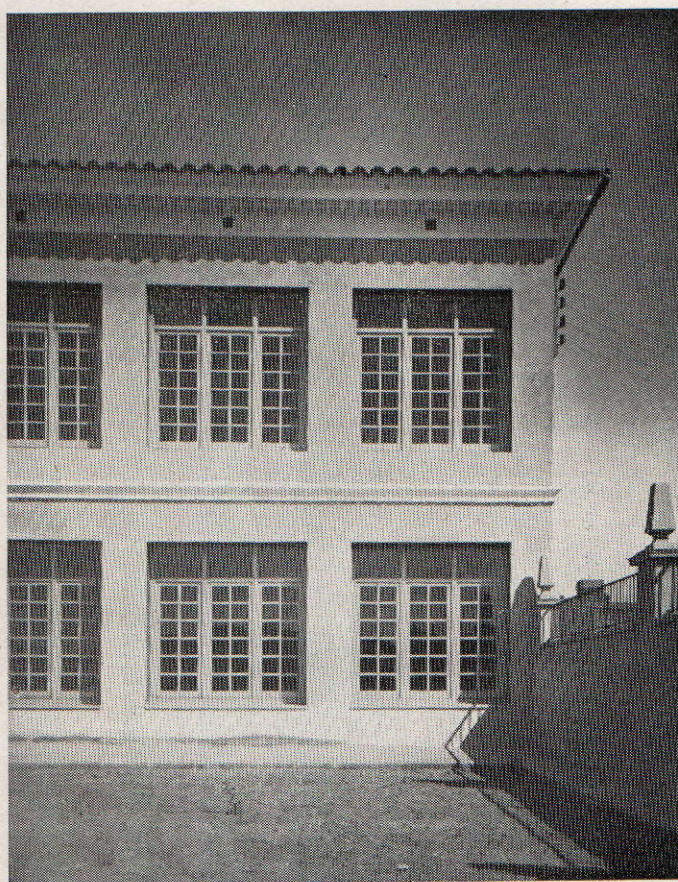
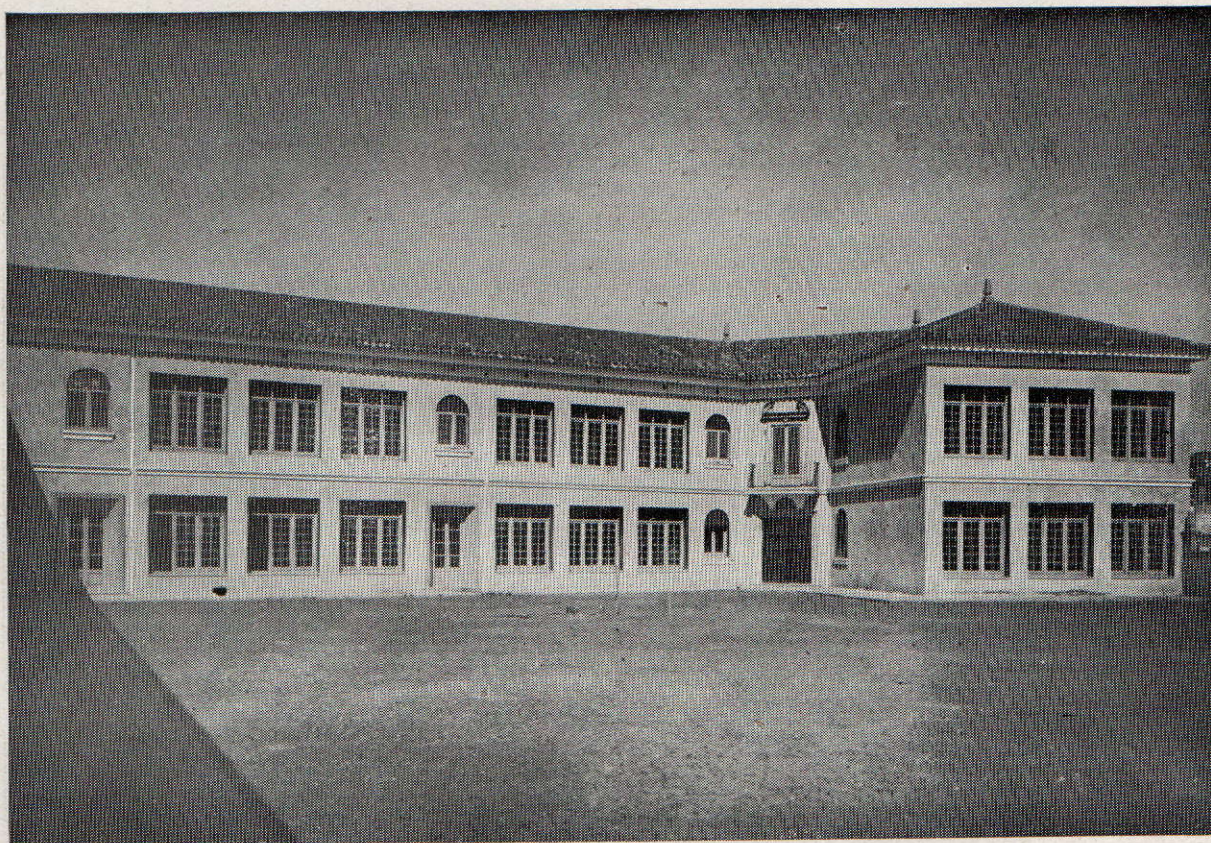
Grupo Escolar del Grao. Alzados y plantas.





Grupo Escolar del Grao. Fachada principal, ingreso de niñas y detalle del balcón principal y de la cornisa.





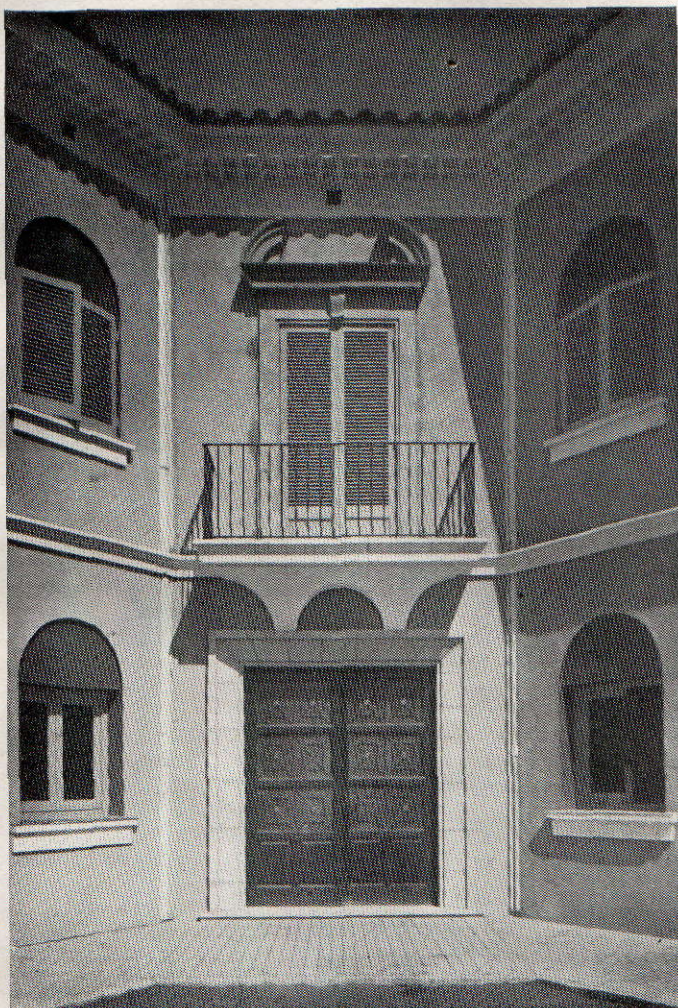
para niñas. Alternativamente dispuestos entre ellas se encuentran los servicios complementarios (sanitarios, guardarropas, despachos, etc.). En la planta de piso se encuentran tres clases para niños y una cuarta dependencia de dimensiones análogas destinada a trabajos manuales. Esta planta se completa con un despacho para la dirección del Grupo y una pequeña oficina.

La salida de las clases de la planta baja al campo de juegos se efectúa directamente, sin necesidad de que los educandos pasen por los corredores, que de hecho quedan capacitados para lugar de recreo cubierto cuando las inclemencias del tiempo no permitan la salida al campo escolar. Por el mismo motivo que señala-

Grupo Escolar del Grao. Fachada al campo escolar de juegos. Abajo: Detalle y cerca de cerramiento.



Grupo Escolar del Grao. Vestibulo ingreso de niños. Abajo: Salida de niñas al campo de juego y detalle de la fachada.



mos antes, los servicios sanitarios también tienen salida al exterior directamente.

La estructura es de muros exteriores e interiores de fábrica de ladrillo. Forjados de hormigón armado y cubierta de teja árabe. Las separaciones de distribución interior se han construido con ladrillo hueco de suficiente espesor, para conseguir el conveniente aislamiento. Dada la benignidad de nuestro clima no se ha previsto la calefacción. Por el contrario, se ha previsto la instalación de toldos en las ventanas de las clases, con el fin de evitar en las mismas los rigores del sol levantino. Las fachadas han sido revocadas a la tirolésa con grano grueso, llevando la mezcla en sí misma el colorante.

Los pavimentos interiores son casi en su totalidad de piedra artificial de dos colores, en losas de 50 centímetros de lado. Las clases han sido pintadas al temple en tonalidades claras y se han dotado de un zócalo de pintura al esmalte mate y picado. La carpinte-

ría ha sido pintada en dos tonos de gris contrastando con las jambas, que lo han sido de color cereza claro.

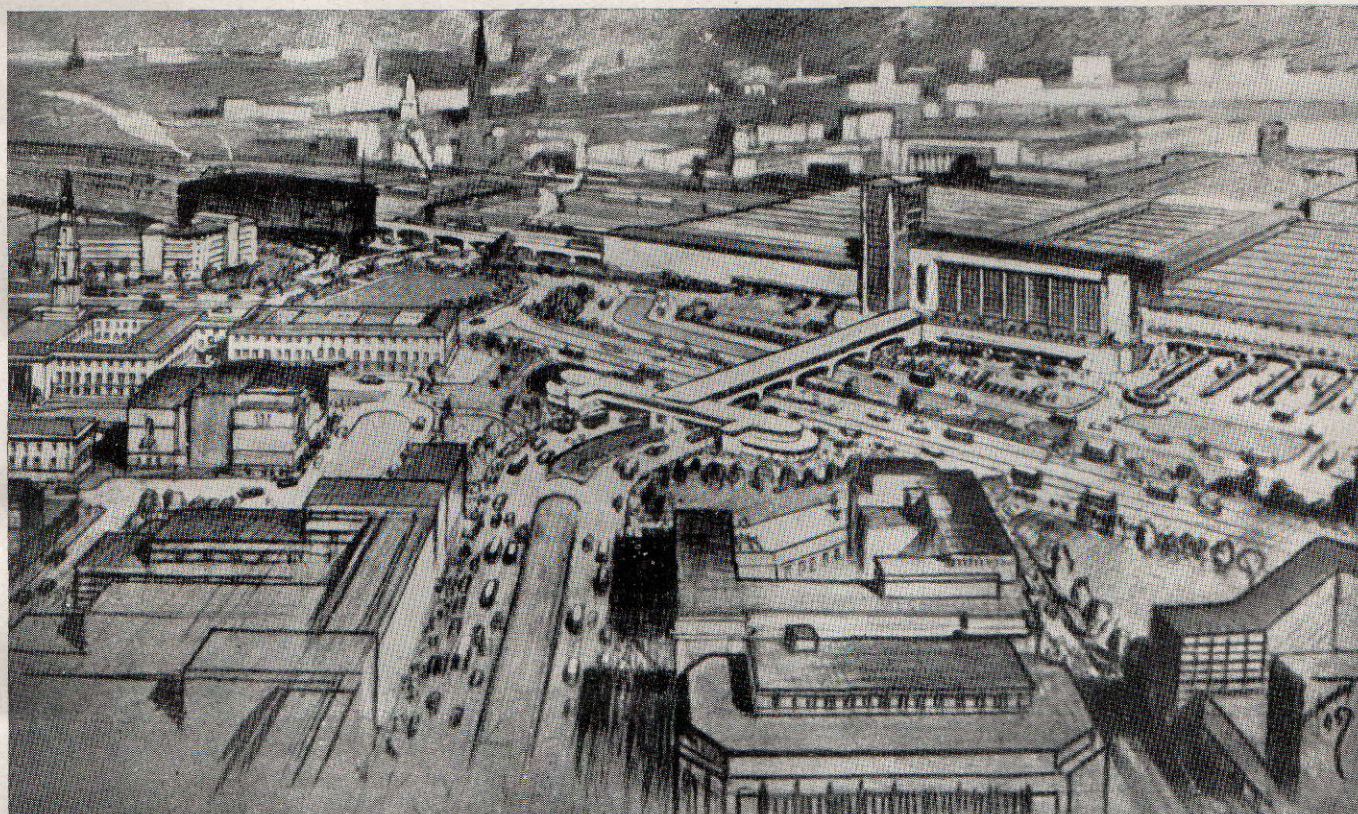
La composición de fachada es sumamente sencilla y en ella no hemos pretendido hacer nada nuevo. Apenas agrupar unos motivos estructurales y decorativos para acusar los elementos de composición de carácter principal, simplificando todo lo posible tal agrupamiento, ya que ni el carácter del edificio ni su emplazamiento (que fué fijado por el Ayuntamiento al hacer la donación del solar) permitían otras soluciones más atrevidas o más originales.

Con lo que antecede creemos que es suficiente la noticia sobre este Grupo Escolar. Con él, nuestra Dirección General sigue jalonando las etapas de la reconstrucción nacional, que se miden con construcciones que, como la presente, constituyen un auténtico bien espiritual y material.

CARLOS E. SORIA.
Arquitecto.

Grupo Escolar del Grao. Fachada.





Perspectiva de la futura ciudad.

RECONSTRUCCION DE MANCHESTER

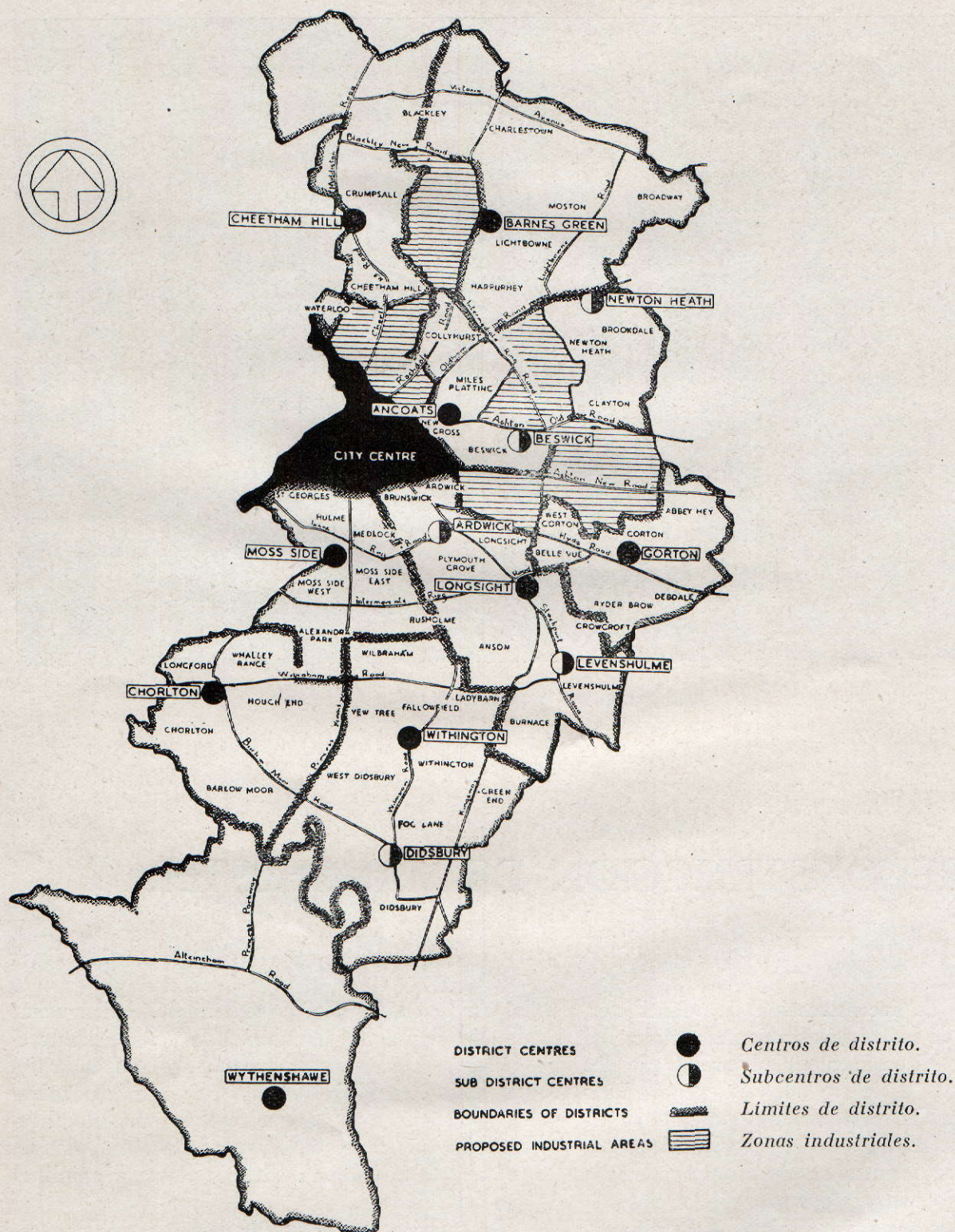
El proyecto de reconstrucción de Manchester, centro de una de las regiones más industriales del mundo, afecta directamente al bienestar de los 70.000 habitantes de la ciudad, y en menor grado a más de dos millones de personas que habitan las zonas próximas. Algunos de los problemas que en este proyecto se intentan resolver son comunes a casi todas las localidades que integran el cinturón de Manchester y sus zonas limítrofes. Por lo tanto, el proyecto abarca un amplio esquema de la región que comprende una superficie total de más de 1.000 millas cuadradas.

Las proposiciones presentadas en el informe se fundan acertadamente en conclusiones derivadas de un minucioso examen topográfico y social.

Respecto a las condiciones en que se desenvuelve la vivienda, el informe demuestra que en la actualidad hay en Manchester un exceso de 24 viviendas por acre. La mayoría de ellas son viejas y su reconstrucción es a todas luces imprescindible dentro de un plazo breve. Según la inspección médica de sanidad, 60.000 de esas viviendas no reúnen

las condiciones higiénicas de habitabilidad; muchas de ellas han de ser derribadas, ya que su construcción no ofrece seguridad alguna, y otras sólo tienen vida para dos o tres años más. Por consiguiente, la cuestión que hay que resolver, respecto al recinto interior de la ciudad, no afecta a si el plan ha de ser total o parcial, sino a la forma y amplitud que debe dársele.

La opinión tan extendida hoy, de que con casas de muchos pisos se obtienen locales suficientes sin ocasionar grandes desplazamientos entre los habitantes de las zonas congestionadas, no resulta eficaz en la práctica por muchas razones. Entre ellas, una muy digna de tenerse en cuenta es que, si en las zonas a las que se intenta dar un nuevo desarrollo ha de reservarse espacio suficiente para otras atenciones tan precisas como las mismas viviendas, es decir, tiendas, campos de deporte, edificios públicos, etc., todas precisas al vecindario, la ventaja obtenida al alojar determinado número de personas en casas de pisos, en vez de construir casas individuales, sería insignificante en comparación con



el número de las que en todo caso habría que dar alojamiento en la localidad.

De todo esto se concluye que la reconstrucción de las zonas más congestionadas, si ha de realizarse de acuerdo con las necesidades más perentorias de la vida, supone en cualquier caso un gasto muy considerable. Para fijar la proporción en que deberá alternarse la vivienda unifamiliar con la de pisos múltiples, se han puesto de relieve consideraciones de la mayor importancia, una de las cua-

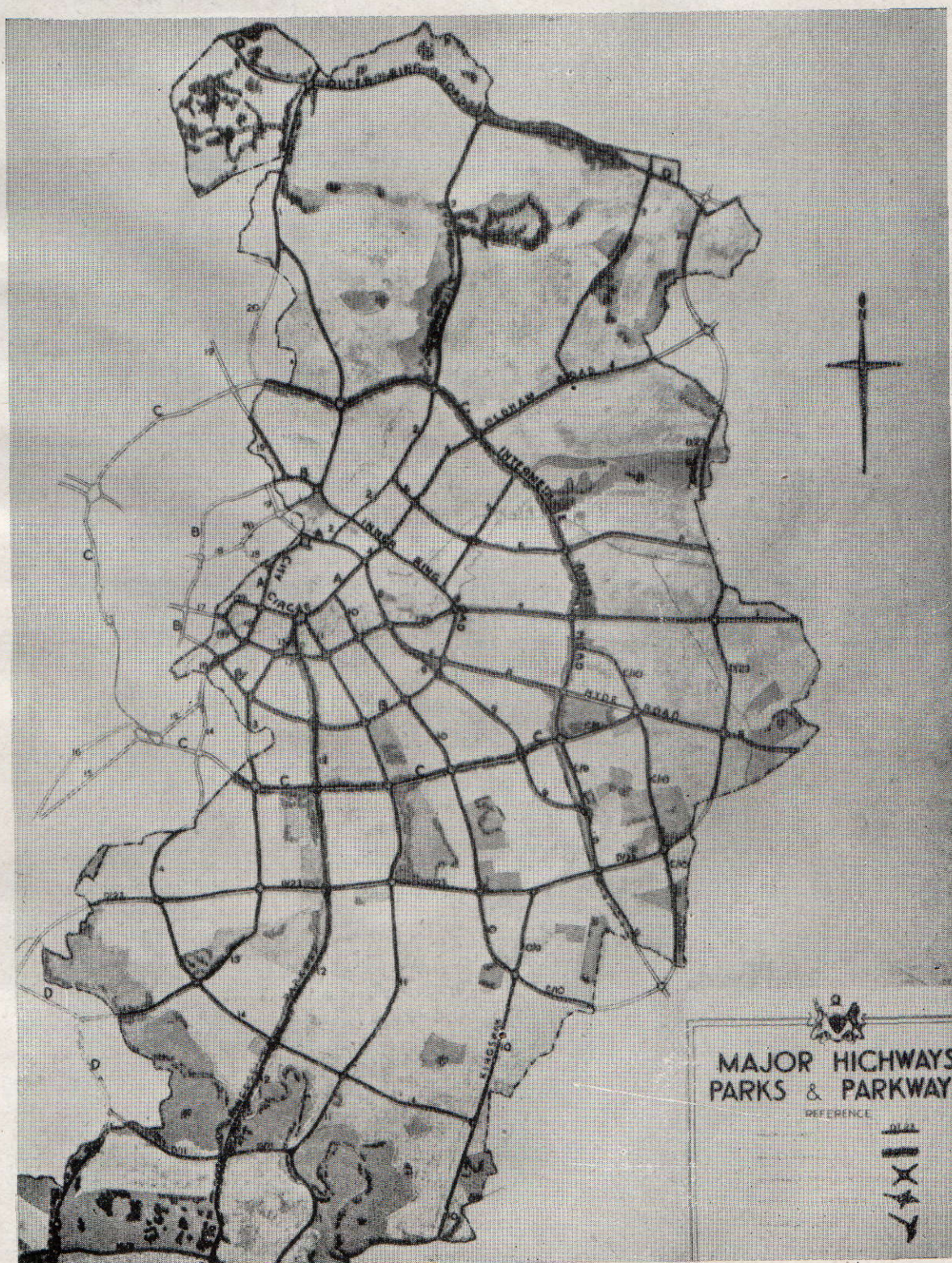
les es la estructura familiar de la población, estudiada minuciosamente.

Respecto a la distribución de las viviendas y de los servicios necesarios se ha adoptado el sistema de comunidades. Las viviendas se agruparán en unidades vecinales unidas por carreteras y líneas férreas y otras comunicaciones naturales, dotadas de iglesias, tiendas, campos de deporte, escuelas primarias y edificios públicos para un total de 10.000 habitantes, lo mismo que un centro social,

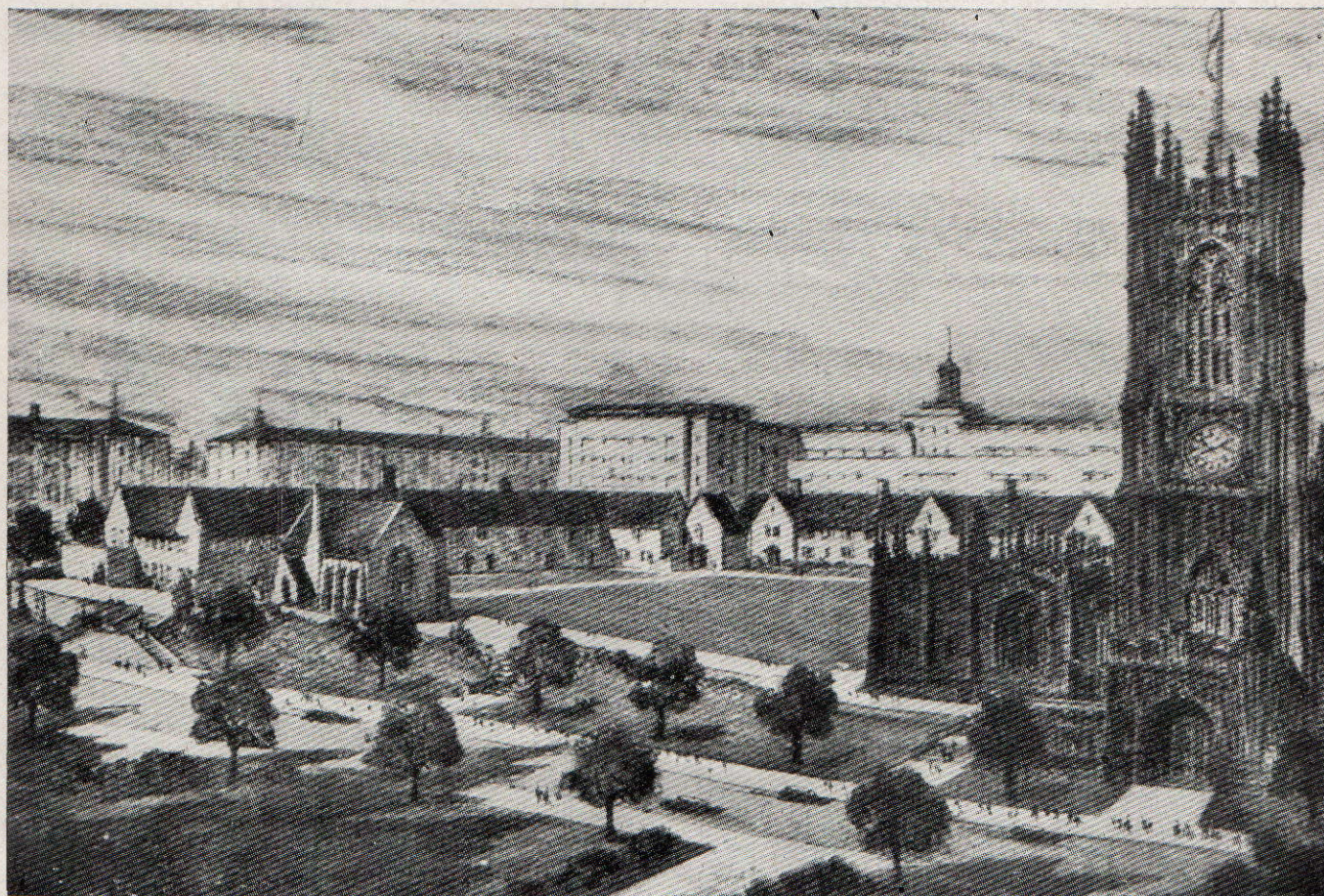
bibliotecas de segundo orden y un subcentro de higiene. Estos núcleos estarán a su vez agrupados en distritos, cuyos centros se dotarán de tiendas, salas de espectáculos, cinematógrafos, galerías de arte y otros centros de recreo, de los que no se podría dotar económicamente a poblaciones inferiores a 50.000 habitantes. La zona central, según el nuevo plan, podrá satisfacer necesidades de mayor es-

cala a los distritos residenciales de las poblaciones distantes.

Al encarecer la importancia de Manchester, que viene a ser primero y principalmente el centro vital en que culminan las actividades de una de las regiones de más importancia industrial en el mundo, se deduce que el objeto primordial de su reconstrucción debe ser el que esta población, dedi-



MANCHESTER.—
Plano de distribución de parques y de avenidas - parques.



MANCHESTER.—La Catedral y el Hospital Chetham.

cada a las actividades manufactureras y comerciales, fuente de la riqueza de la ciudad y sus contornos, pueda emplearse de una manera total y eficaz. Así, el proyecto propone reservar para el desarrollo industrial zonas seleccionadas que alcancen en conjunto una superficie total mayor que la actualmente destinada a la industria. A estas zonas, así como a los nuevos terrenos industriales adjuntos a las residencias comunales, deberán trasladarse las Compañías establecidas ahora en superficies destinadas a zonas habitables, mucho más cuando sus inmuebles ven ya próximo el término eficaz de su vida.

Son características del proyecto la dotación de espacios abiertos para recreo público, la ampliación de los servicios de educación e higiene y la eliminación de humos. En las medidas comprendidas para mayor eficacia en los transportes se proyecta el establecimiento en Ringway de un aeropuerto, que será en el futuro uno de los mayores de la región.

Distribución de superficies y zonas.—Se advierte en el proyecto la gran importancia dada al acierto en la distribución de zonas. Se señala la necesidad

de una autoridad capacitada no sólo para prohibir el empleo, con fines particulares, de terrenos y edificios en las zonas que el proyecto comprende, sino el de aquellos locales que, sin perjuicio de la distribución general, dificulten en detalle el desarrollo de la zona a que corresponden. En las zonas comerciales se hace preciso estudiar separadamente cada uno de los proyectos presentados, con el fin de eliminar la mezcla incongruente que se advierte en la actualidad en estilos y usos de los edificios.

De esta manera, “la delimitación de las zonas viene a ser ahora la base fundamental de un proyecto efectivo, y no la última fase de un proyecto restrictivo, como ocurría antes de la guerra”. Forma con el plan de nuevas vías de comunicación un amplio patrón al que deberán ajustarse los proyectos secundarios.

Entre los factores que se consideraron más influyentes para determinar el futuro empleo de las zonas figuran los siguientes: en primer lugar las características físicas y topográficas del terreno, a las que ha habido hasta cierto punto que ajustarse. Los valles hondos, las montañas, los ríos y las vías de comunicación determinan grandemente en qué forma debe desarrollarse la zona, así como el em-

plazamiento de edificios comerciales, industriales y el de las viviendas. En segundo lugar deberán estudiarse a fondo y tomarse en cuenta las razones económicas del emplazamiento actual de las diferentes clases de edificios, así como las futuras exigencias de los negocios. Y por último, la extensión de terreno que ha de destinarse a la industria y a espacios abiertos para expansión pública dependerá del número de habitantes de la futura población. Esto nos lleva a su vez a otro factor más: el equilibrio que debe mantenerse entre las zonas habitadas y las no habitadas.

Cada uno de estos factores se halla ligado a otros aspectos civiles del proyecto considerado civilmente, y que no se estudia como un problema aislado, sino como parte integrante de un plan complejo.

Zonas de viviendas.—Las superficies propuestas como habitables se agrupan en ocho distritos, excluido el de Wythenshawe. Los límites de este distrito se indican en el plano general.

La zona habitable en el interior, ceñida por la carretera de circunvalación, es la más populosa y contiene los distritos de Ancoats, Songsight y Moss Side. Está en su mayor parte ocupada por casas de

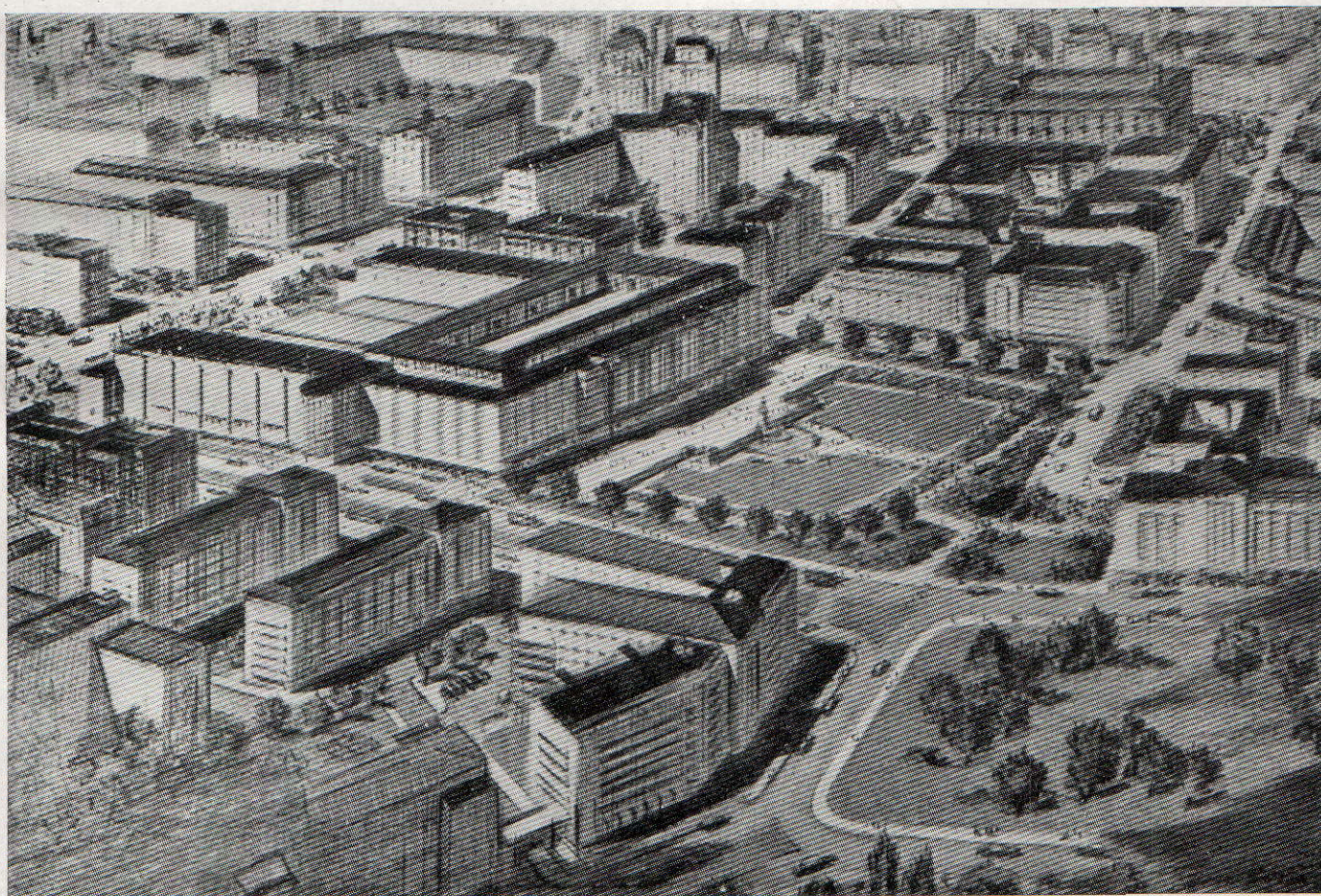
terrazas congestionadas de inquilinos y anticuadas en el estilo, siendo preciso reformarlas totalmente en un término aproximado de quince años. De acuerdo con estas observaciones se han hecho los planos detallados para la mayor parte de la zona. La zona habitable exterior incluye los distritos de Cheetham Hill, Barnes Green, Gorton, Chorlton-cum-Hardy y Withington.

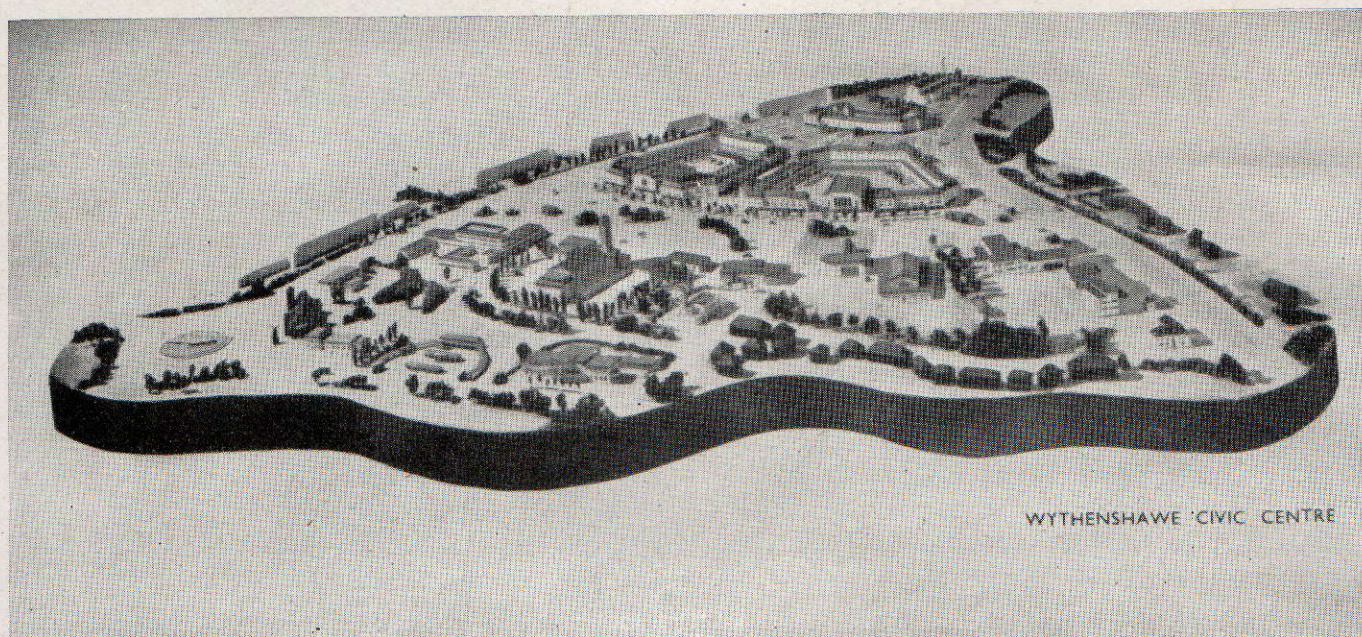
Wythenshawe, más que un distrito de Manchester es una población, que siendo centro regional y contando con recursos propios para mantener la vida económica y cívica de la comunidad, está llamada a desarrollar su carácter local propio dentro de la mayor independencia.

Comercio e industria.—Los planos de deslinde de zonas especifican la extensión de terreno destinada a las actividades comerciales en el centro de la ciudad. El comercio local desarrollará sus actividades en los centros de distrito.

Las zonas industriales son de cuatro clases: general, especial, eléctrica y de usos domésticos. Las zonas industriales generales alojarán a las grandes industrias y aquellas de tipo medio que a causa de los procedimientos empleados no deban establecerse cerca de las viviendas u oficinas. Deben estar

MANCHESTER.—Aspecto parcial de un centro de distrito.





WYTHENSHAW.—Centro cívico.

separadas, a ser posible, de las zonas no industriales por superficies de espacios públicos abiertos o avenidas-parques. Dado que la mayoría de las industrias indicadas dependen de suministros voluminosos de materias primas, la situación de dichas zonas dependerá de la proximidad de muelles, carreteras y ferrocarriles. Las industrias pequeñas, especialmente aquellas estrechamente ligadas a las grandes industrias, pueden admitirse por una concesión especial.

Las zonas industriales especiales se destinan a las industrias nocivas. Debido a la contaminación de la atmósfera, dichas industrias deberán estar separadas de las zonas habitadas y comerciales, no sólo por fajas de espacios abiertos, sino también por superficies que contengan industrias no tóxicas. No se deduce de esto que las zonas industriales especiales hayan de dedicarse únicamente a las industrias malsanas para el vecindario, ya que existen algunas completamente inofensivas que, por cuestiones económicas, deben estar cerca de las industrias especiales para poder rápidamente recibir los productos expuestos a descomposición o deterioro.

Las zonas industriales ligeras se reservarán para las industrias más limpias, que, no dando lugar a quejas ni a causa del ruido, ni de la contaminación por humos, ni de los malos olores, etc., se pueden situar cerca de las zonas habitables o comerciales. El actual desarrollo industrial de Wythenshawe es un buen ejemplo de lo que dejamos dicho.

Las zonas industriales domésticas deben disponerse de manera que en ellas se alojen las industrias locales, tales como pequeñas panaderías, co-

mercios para la construcción, tiendas de combustibles, depósitos locales para conservación y reparación y garajes especialmente dotados para alojar los vehículos de los comerciantes locales al por menor.

Mientras que la superficie comercial se limita al centro de la ciudad, excepto en la descentralización que resulte del desarrollo de los distritos próximos, las zonas industriales mayores han sido colocadas de modo tal que vienen a estar situadas en gran parte en la zona intermedia de la ciudad que limita la carretera de circunvalación intermedia. El objeto es aumentar la eficacia total del transporte de viajeros y mercancías, desarrollando un tráfico intenso y evitando el centro de la ciudad. De este modo se aprovecharán las facilidades de un transporte rápido que la construcción de esta nueva vía proporcionará a través de las superficies intermedias y exteriores.

Vías de comunicación.—Las necesidades del tráfico futuro, en combinación con las exigencias del distrito y sus alrededores, son base del proyecto general del sistema de comunicación propuesto.

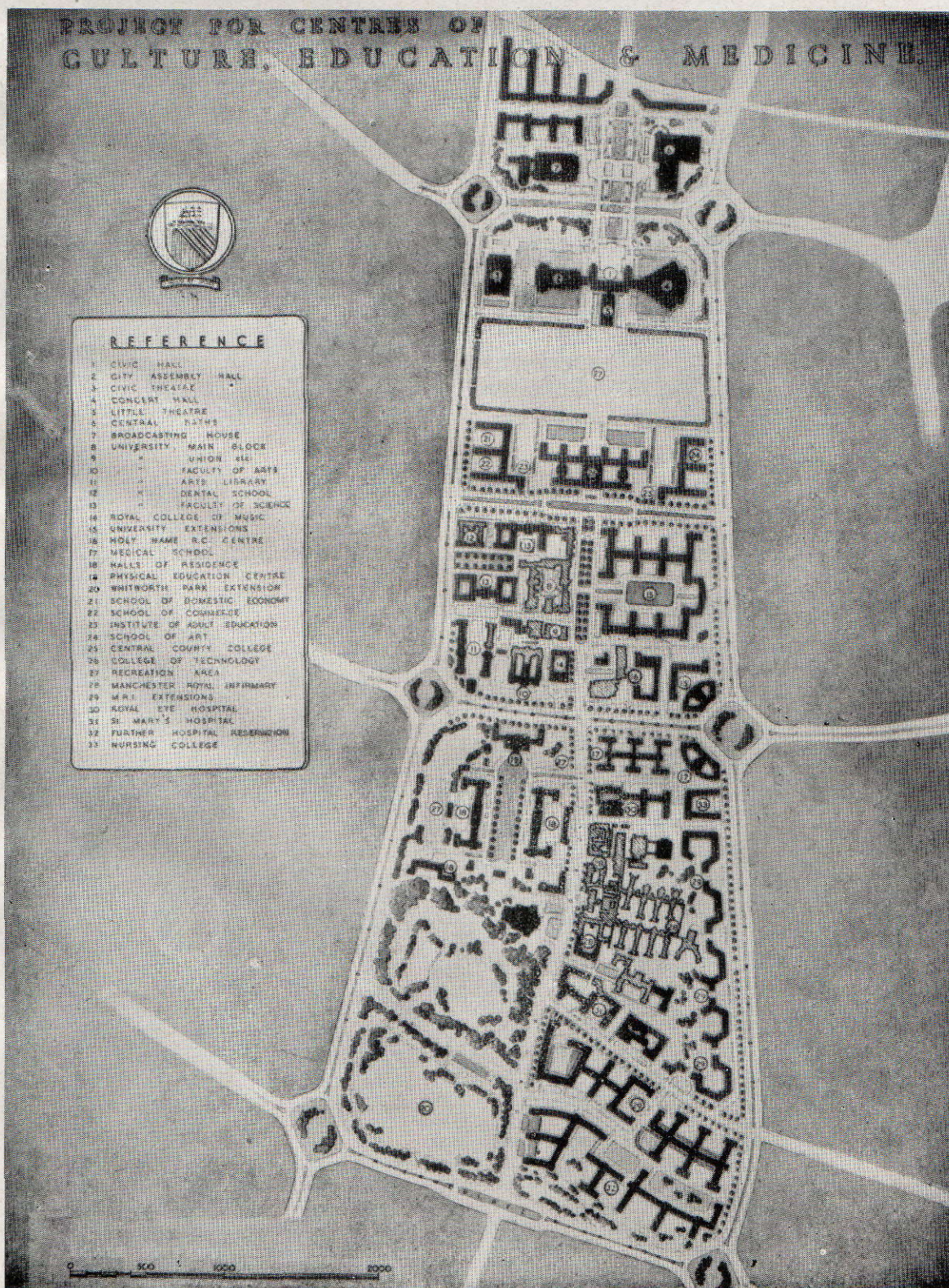
Carretera de circunvalación.—La idea de esta carretera es principalmente la de un canal colector y distribuidor que permita el tráfico originado por los negocios del núcleo central, seleccionando al mismo tiempo el punto de entrada más próximo a su destino. Se ha dado prioridad en el proyecto de reconstrucción de Manchester a esta vía de circunvalación por considerarla indispensable para solucionar el caos que el tráfico futuro acarrearía.

Es evidente que no podría realizarse una vía de este tipo sin afectar gran número de propiedades. No obstante, se proyecta aprovechar en lo posible las zonas dañadas por el bombardeo, y la mayor parte del recorrido atravesará zonas que de todos modos habrán de ser reconstruidas en un futuro próximo.

Carretera de circunvalación interna.—Compre-

de en general los límites de la zona comercial de la ciudad, con la excepción de los centros culturales y universidades en el Sur y algunas zonas habitadas en el distrito de Moss Side.

Carretera de circunvalación intermedia.—Queda situada a una distancia media de una milla y tres cuartos del centro de la ciudad, para distribuir el tráfico entre la totalidad de la región y las princi-



MANCHESTER. —
Proyecto del Centro de Cultura, Educación y Medicina.

pales zonas industriales. Esta carretera está proyectada de tal modo que proporciona grandes facilidades para el tráfico de entrada y salida de los muelles de Manchester y de la zona industrial de Trafford Park. Y por último se transformará en su día en una carretera-parque de enlace con el parque trazado en el proyecto.

Carretera de circunvalación externa.—Está destinada a la distribución del tráfico a larga distancia y que no precise la entrada en la ciudad. Por consiguiente, se ha emplazado fuera de los límites de la población. Se hace resaltar la considerable importancia regional de esta carretera, ya que ha de ayudar en alto grado a distribuir el tráfico al Norte y al Sur desde el muelle Trafford Park y Barton a los de Manchester y también al Norte, desde el aeropuerto de Ringway.

Cultura, educación y medicina.—En la Universidad Victoria de Manchester se hace resaltar que la región tiene el mayor centro docente de Inglaterra, cuya verdadera extensión estaba ya prevista. Un poco más lejos de la carretera de Oxford se encuentra la Real Enfermería de Manchester, el Hospital de Santa María, la Clínica de Tuberculosis y el Real Hospital Oftálmico, que forman un núcleo

completo médico y quirúrgico. En el proyecto se reserva por lo tanto la superficie situada a ambos lados de la carretera de Oxford, desde Todos los Santos, hasta la carretera de circunvalación intermedia, como zona destinada a la enseñanza, la medicina y las artes, según puede verse en el plano.

Wythenshawe.—El informe reconoce que Manchester puede con razón mostrarse orgullosa de la labor ya realizada en Wythenshawe, pero que se advierte todavía la tendencia general al tipo de viviendas de 1919, y adolece por consiguiente de los defectos característicos de los viejos suburbios, entre los cuales figura la falta de un sistema de comunidad auténtico.

De acuerdo con las normas más avanzadas, se han adoptado medidas para completar el desarrollo de Wythenshawe. El barrio Noroeste es el sitio indicado para realizar un proyecto de viviendas en el primer año de la postguerra. Es muy interesante observar la diferencia entre el modo de reconstrucción anterior a la guerra, en los terrenos situados al Norte del ferrocarril, con el resto del conjunto planeado sobre los nuevos principios de comunidad: reserva de espacios abiertos, núcleo central de la población en Hall Lane y la gran variedad de estilos en las nuevas viviendas proyectadas.

MANCHESTER.—Conjunto de edificios en torno al Ayuntamiento.

