



Proyecto premiado en el concurso de ideas para la ordenación urbanística de la PLAZA DE COLON DE MADRID

La desaparición del monumento a Cristóbal Colón de un lugar bien visible de Madrid, la reanudación en el mismo lugar de la construcción de unos polémicos edificios sobre los que ha pesado una larga suspensión municipal y el comienzo también allí de unas obras de urbanización han puesto nuevamente de actualidad el importante

tema de la ordenación y acondicionamiento de aquel espacio urbano que, en día no lejano, fue objeto de concurso convocado por el Ayuntamiento de la capital. Con este motivo parece oportuna la divulgación del sugestivo proyecto que se ofrece a continuación, ganador de un primer premio en aquel concurso.

Técnicos

A. ORBE, Arquitecto Urbanista; J. M. ALONSO, Arquitecto Urbanista; L. ARANA, Coordinador; M. GAVIRIA, Sociólogo Urbanista; J. SANCHEZ RIVERA, Ingeniero de Caminos; L. SILVA DELGADO, Arquitecto Paisajista; J. M. MORENO GALVAN, Crítico de Arte A. I. C. A.

Artistas

MIRO, ALBERTO, PICASSO, OTEIZA, SANZ y CALDER

Consultivos

G. MARAÑÓN, Abogado; J. MANTEROLA, Ingeniero de Caminos; J. ORBE, Ingeniero de Montes; J. UBALDE, Psiquiatra; Grupo Sociológico; Esteico, Grupo de Ingenieros; R. MOYANO, Economista

Introducción

Una ciudad es un organismo vivo que se desarrolla en dos sentidos, ampliando su espacio vital y remodelándose interiormente.

El planeamiento permite ordenar la expansión, en principio, sin excesivos problemas.

La remodelación interna es mucho más difícil porque necesita actuar con mayor intensidad sobre los centros nerviosos de la ciudad, los más activos, los que cuentan con unos valores tradicionales difíciles de modificar. El planeamiento interior se reduce generalmente a unos controles siempre insuficientes desde el momento en que los factores que determinan la vida humana son muy dinámicos. La cirugía resulta siempre dolorosa, y si es equivocada, irremediable. La insatisfacción ambiental envuelve las áreas urbanas, inexpansibles, progresivamente desco-

nectadas: una sucesión de rupturas parciales agravadas por la avasalladora exigencia del transporte privado.

Frente a las reformas drásticas impuestas por la urgencia, se pretende iniciar hoy una evolución equilibrada, constante, abierta cara a una auténtica metrópoli capaz de asumir variedad de densidades, diversidad de usos y toda posibilidad de crecimiento y transformación.

La ciudad, para sobrevivir, necesita, pues, transformarse. El ideal sería potenciar todos los valores ya existentes a través de un proceso creador capaz de incorporar las técnicas más avanzadas sin renuncia alguna. Esta cuestión no es sencilla y plantea graves problemas:

- Determinar los elementos verdaderamente intocables.
- Evitar las incompatibilidades.
- Evaluar las necesidades reales de adaptación.
- Eludir las destrucciones.
- Seleccionar las prioridades.

- Prevenir toda clase de repercusiones.
- Considerar el verdadero ámbito de la actuación.
- Valorar en el tiempo las posibles actuaciones.

INFORMACION SOBRE FUNCIONAMIENTO ACTUAL Y DE EVOLUCION DE LA ZONA

En los primeros quince días del plazo de ejecución del concurso, el equipo dedicó toda su actividad a la acumulación y análisis de datos referidos a la estructura y cambio de los elementos componentes de la zona.

Igualmente se hizo un gran hincapié en el análisis del proceso de cambio y de evolución de la Plaza de Colón con respecto al resto de Madrid, ya que no se pueden plantear soluciones a un concurso fundamentalmente urbanístico, que sean sobre todo improvisaciones de tipo formal sin comprensión de la totalidad del fenómeno analizado.

En primer lugar se analizó la evolución de la población que compone la zona, tanto en su cantidad, cuyos datos pueden verse en los planos adjuntos de información, como en su estructura de edades y sexos, según puede verse en la pirámide de edades que se adjunta.

La pirámide de edades que está extraída de una muestra del censo del 60, rectificado en el 65, no deja lugar a dudas; se trata de una zona de una edad media muy envejecida, con ausencia de niños y de matrimonios jóvenes. El área estudiada alrededor de la Plaza de Colón muestra, pues, la escasa necesidad de jardines infantiles en dicha Plaza de Colón, ya que los jardines de la Plaza de París, próximos a ésta, no están utilizados a todo rendimiento, ya que en la Plaza de Colón, sobre todo la parte del barrio de Salamanca situado al sureste, tiene gran proximidad al Retiro. De este análisis de la población residente se pasa a un análisis de la población que trabaja en la zona. Este proceso, del que sólo hemos tenido datos hasta el año 45, se ha acelerado en los últimos cinco años, y consiste en lo siguiente: Una sustitución rápida de las viviendas con población residente, en oficinas o población que trabaja y vive en otras zonas. Esta información del censo ha sido completada con un análisis del contenido de los buzones de cada uno de los portales de la zona estudiada.

Los datos globales que resultan son los siguientes:

Número total de viviendas según recuento de buzones	2.296
Número total de viviendas según censo	2.068
Número total de oficinas según análisis y recuento de buzones	1.017
Tanto por ciento de oficinas con relación a viviendas según buzones	44,3 %

Esta gigantesca importancia de las oficinas con respecto a la vivienda va creciendo año a año, por lo que cabe comprender que toda la zona del barrio de Salamanca lindante a Colón se terciariza.

Otro análisis muy significativo de la zona ha consistido en una realización sobre plano de los usos del suelo y planta baja de toda la zona que se han modificado, y cuya lista según tipo de comercios se adjunta en la documentación complementaria. Del análisis de estos datos se con-

firma el proceso de terciarización de la zona, ya que cantidades importantes de comercios dedicados a la clase media alta, y alta, que están localizados en la zona están renovando el tipo de mercancías con la aparición de *boutiques*, grandes almacenes, etc. El barrio de Salamanca y el entorno de la Plaza de Colón están en pleno cambio, perceptible a primera vista aun sin las mediciones realizadas por la información urbanística. Esto llevó al equipo concursante a analizar someramente el proceso que está siguiendo el entorno de la Plaza de Colón en cuanto a su función con el resto de la ciudad.

El centro decimonónico comprendido entre la Plaza Mayor, Puerta del Sol, calles de Carmen y Preciados y avanzando hacia la Plaza del Callao, se halla en estancamiento, y, por el contrario, el nuevo centro de los años 60 se ha ido extendiendo a lo largo de la Castellana, Velázquez y Serrano hacia el norte de Madrid.

En el barrio de Salamanca se derriban viviendas y pequeños palacetes para hacer edificios de oficinas.

Se construyen nuevos aparcamientos en la calle de Velázquez y el Paseo de Recoletos.

Como consecuencia del incremento de vehículos, la Plaza de Colón alcanza la cifra de 160.000 vehículos-día en el año 1968. Todos estos hechos nuevos comienzan a dejar sin sentido la existencia de un edificio anticuado y de escasa belleza, cual es la Casa de la Moneda.

Como consecuencia de la creación de dos edificios en las esquinas de la calle Génova con Colón, la estatua de Colón y la propia distribución formal de la plaza pierde el sentido que tenía hace treinta años.

Igualmente hay que notar que desde hace tres años entra en funcionamiento el ferrocarril que une la estación de Atocha y Chamartín, y ésta con toda la sierra de Madrid. Este ferrocarril está abocado a convertirse en un suburbano de gran importancia en los próximos quince años, cuando se desarrolle el *habitat* en las nuevas urbanizaciones de la sierra.

La RENFE instala en los subterráneos del ferrocarril Atocha-Chamartín una estación-despacho de billetes electrónica. En los grandes espacios subterráneos construidos, la RENFE comienza una política de promoción de dicho espacio ignorado de los madrileños, creando exposiciones y espectáculos que atraigan a los madrileños y que les dé a conocer la posibilidad de adquirir sus billetes en esta nueva estación.

En un proceso de evolución de la zona, se rededora la pavimentación y jardinería del tramo del Paseo de Recoletos, instalando terrazas de cafés de diseño y bancos, iluminación y decoración que revaloriza la zona objeto de concurso en el tramo comprendido entre Cibeles y Colón.

Toda esta sucesiva acumulación de actuaciones nuevas en la zona, aparcamientos, aumento de tráfico, apertura del suburbano de la estación, reddecoración del Paseo de Recoletos, aparición de los edificios I. B. M. y el auto-Banco de Banesto, hubiera sido suficiente como para justificar un estudio profundo del cambio a que debía ser sometida la Plaza de Colón; pero es la aparición de los dos grandes edificios situados en las esquinas de Colón con Génova lo que ha creado unas tensiones en la prensa madrileña, precisamente por el valor simbólico que estos



dos edificios tienen en cuanto al cambio que se ha producido en la zona.

Los dos edificios son la culminación de una serie de contradicciones que a nivel urbano se materializan de la siguiente forma: Contradicciones entre el centro antiguo en estancamiento y los centros nuevos hacia el norte, que emergen con gran pujanza, entre ellos el Paseo de Recoletos, la Castellana, el centro Azca, etc. La Plaza de Colón va a ser en los años 70 el equivalente a la Plaza del Callao y la Plaza de la Cibeles en los años 60.

Contradicción entre el uso residencial de edificios de gran calidad, para las clases altas, y los usos de oficinas modernas con gran fuerza que están desplazando a la residencia en todo el barrio de Salamanca y en la propia Plaza de Colón.

Contradicción, en suma, entre el Madrid antiguo y el Madrid nuevo, el Madrid estabilizado con una zona residencial en el barrio de Salamanca para las clases altas tradicionales, y el Madrid nuevo, dinámico, el Madrid del desarrollo en el que la preparación de la información y la toma de decisiones, unido al proceso burocrático, van implantándose y dando un tono distinto a la ciudad de Madrid. De una ciudad capital política se ha pasado a una ciudad con actividades económicas. Este cambio tan acelerado no deja de repercutir en la escena urbana y junto a un Paseo de Recoletos tranquilo, arbolado y de palacetes en la Castellana, aparece una gigantesca cantidad de automóviles, ruido, velocidad, confusión, edificios de oficinas por doquier. En suma, de un símbolo de zona residencial de calidad de alta clase, se pasa a un símbolo de desarrollo y a la vez al caos, ambos inseparables como consecuencia de la celeridad. Ello lleva consigo el que con ocasión de la recuperación del solar de la Casa de la Moneda, el Ayuntamiento de Madrid pueda luchar contra este símbolo del caos que empezaba a suponer la Plaza de Colón de la manera siguiente:

Ordenar el espacio, mejorar la escena urbana, crear una zona verde, organizar el aparcamiento de los coches bajo la zona verde, y recuperar el valor simbólico de la estatua de Colón, que había quedado aislada en un mar de vehículos a alta velocidad.

Al final del análisis de la zona y de un estudio sistemático de la información aparece como mucho más lógico y coherente el hecho de la convocatoria de un concurso como el presente cuya finalidad principal es readaptar la Plaza de Colón y su contorno a los nuevos usos y funciones que el desarrollo de la ciudad exige.

OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO

Tras los estudios de información y análisis, y largas sesiones de reflexión y discusiones, el equipo concursante optó por los siguientes objetivos de planeamiento:

- 1.º Recoger los objetivos propuestos en las bases del concurso, es decir, valor simbólico de la gesta hispanoamericana, simbolizado en el monumento a Colón.
- 2.º Organización del tráfico en superficie.
- 3.º Creación de una zona de recreo y reposo en el antiguo solar de la Casa de la Moneda.
- 4.º Construcción de un aparcamiento de 1.000 plazas.

A estos claros objetivos, que estimamos adecuados, añadimos los siguientes, que nos parecen fundamentales y de tanta o más importancia que los anteriores:

5.º Dar continuidad al centro activo con las nuevas expansiones del centro hacia el norte de Madrid, por lo que se establece una acera rodante y continuidad subterránea a partir de la Plaza de Cibeles hasta el cruce de Serrano y Goya, aprovechando todos los subterráneos del ferrocarril Atocha-Chamartín.

6.º Desarrollo de un urbanismo subterráneo aprovechando los túneles existentes, los bajos de los nuevos edificios de la Plaza de Colón, los bajos de la Biblioteca Nacional y cinco plantas subterráneas que se establecen bajo el solar de la Casa de la Moneda, además de las 1.000 plazas de aparcamiento.

7.º Creación de un centro urbano de facilidades, subterráneo, que sirva de placa giratoria y de acumulación de todo tipo de funciones, para las personas que utilicen los distintos transportes que se acumulan en la zona (ferrocarril subterráneo Atocha-Chamartín, Metro Colón, aparcamiento 1.000 plazas, autobuses Plaza Castilla-Atocha, parada de taxis, aceras rodantes Cibeles-Plaza de Colón). Este centro urbano de facilidades es definido en otro lugar de esta memoria y tiene como fin el suplir las carencias que en la zona de la Plaza de Colón persisten como consecuencia de la no adaptación para centros de este espacio que está llevándose cada día más rápidamente.

8.º Incorporación del arte a los espacios libres del solar de la Casa de la Moneda, y próximos al Museo de Arte Contemporáneo y Biblioteca Nacional, lo cual tiene un valor simbólico esencial, y es que no sólo el Ayuntamiento recupera un espacio verde, sino que en él incorpora a los grandes artistas españoles, maestros de las nuevas generaciones, que instalan en dicha zona verde importantes obras con destino a un auténtico uso público.

SOLUCION ADOPTADA

DIRECTRICES DE PLANEAMIENTO

1.ª *Ordenación del conjunto como un espacio abierto, tranquilo, reposante y accesible*, moderador del elevado nivel agresivo de la zona: Arbolado, agua, sendas, rincones de sol y de sombra frente a contaminación, ruido y violencia circulatoria.

Ausencia de alardes arquitectónicos gratuitos.

(Objetivo 3.º)

2.ª *Incorporación del Palacio de Bibliotecas y Museos como elemento más significativo del contorno.*

Integración visual y funcional.

3.ª *Conservación del monumento actual* con diferente función y emplazamiento: Eje de perspectivas bien definidas, apartado de la dirección del tráfico.

Se establece una significativa relación entre el Descubrimiento y el Centro cultural más importante de la ciudad. (Objetivo 1.º)

4.ª *Recuperación y propulsión de la circulación de peatones* mediante la creación de un poderoso sistema de atracción popular capaz de aglutinar los elementos exis-



tentes. Un centro de conexión que canalice los movimientos más importantes para relacionarlos con un sistema subterráneo que ya empieza a desarrollarse.

La Biblioteca Nacional, instalaciones de la RENFE, comercios subterráneos de Génova, nuevo aparcamiento, se aglutinan a través de un centro de relación común: el centro de facilidades.

(Objetivos 4.º, 5.º, 6.º y 7.º)

5.º *Configuración del paisaje urbano* a partir de las líneas de cornisa fijadas por las ordenanzas, introduciendo masas de arbolado referidas a estas líneas.

6.º *Incorporar al patrimonio colectivo las obras de unos artistas de máxima significación en la cultura contemporánea.*

(Objetivo 8.º)

Miró, Alberto, Picasso, Oteiza y Calder no han sido elegidos al azar. Las gestiones para lograr su colaboración en este trabajo (realizadas por José María Moreno Galván, miembro de la Asociación Internacional de Críticos de Arte) se han llevado a cabo por motivos absolutamente coherentes con las demás directrices determinantes del trabajo:

Alberto, Miró y Picasso son los maestros consagrados que están en el orden del arte contemporáneo. Calder, colaborador con Picasso y Miró en el edificio de la UNESCO, es un buen representante de América. Oteiza, además de un firme continuador del proceso creador iniciado por los grandes maestros, es el artista que más ha influido en la arquitectura contemporánea de nuestro país.

Estos hombres participan en una propuesta de renovación urbana de Madrid y pueden contribuir seriamente a la creación de un interesante lugar de solaz y reposo, a la atracción y revitalización de unos itinerarios de peatones, a la revalorización de un monumento conmemorativo homenaje a los descubridores, al desarrollo de un urbanismo subterráneo que necesita de imperiosos atractivos que acerquen al gran público; a la creación, en fin, de espacios con un alto nivel estético.

CENTRO DE FACILIDADES

En el corazón comercial de las grandes ciudades, en los principales sectores neurálgicos del comercio y de los negocios de las ciudades muy grandes, «la arquitectura de la circulación» lleva consigo, en el cuadro de la renovación urbana, la creación de verdaderos «centros urbanos de facilidades».

La interconexión a los niveles menos 1 y más 1 de las oficinas, salas de espectáculos, almacenes, hoteles, empresas de servicios, aparcamientos y transportes en común, antiguos, nuevos o en proceso de transformación, llevaría una mejora considerable del confort colectivo.

El «centro urbano de facilidades» ideal estaría situado en la intersección de un Metro intra-muros y de un Metro exprés o suburbano, en el cruce de numerosas líneas de automóviles y en contacto con un gran *parking* que lleve una estación de taxis. Todos estos medios de comunicación serían ligados entre sí por galerías comerciales y por escaleras y aceras rodantes. En el meollo, entre los medios de transporte en común o individuales y las diversas

actividades terciarias, se encontrarían las salas de intercambio situadas lo más corrientemente bajo el dominio público (es decir, de uso público, de propiedad pública y de mantenimiento público).

Los ciudadanos encontrarían en esas salas de intercambios, y hasta una hora muy avanzada de la noche, todos los comercios y servicios esenciales que exigen actualmente desplazamientos numerosos y que la creación de *drugstores* no ha satisfecho en razón de sus superficies exiguas, del excesivo espacio consagrado a restaurantes y de su carácter de comercio de lujo. Estas salas de intercambios acogerían actividades de ocio y de servicios, así como pequeños comerciantes al detall, a la vez que servirían de antena a los hoteles, a los grandes almacenes y a los cines importantes del «centro urbano de facilidades». Uno de los principales aspectos interesantes de las salas de intercambios de estos centros sería, por lo demás, el lugar consagrado a los servicios: agencias de viajes y de teatro, banco, correos, compañías aéreas, reparaciones de relojes, máquinas de afeitarse, radios, tintorerías en seco, lavanderías, consignas. Sería naturalmente posible peinarse y alimentarse. Con guarderías de niños bajo control médico municipal podrían ser creadas en la terraza del inmueble, que estuviera perfectamente enlazado con la sala de intercambios, y estas guarderías subvencionadas a gastos comunes por el conjunto de comerciantes y negociantes que dispongan de una subvención pública en este centro de intercambios.

Los centros urbanos de facilidades, que llevarían consigo un tipo diferente de salas de intercambio, según la importancia de los modos de transportes en común o individuales, podrían jugar, pues, un doble papel:

a) Sobre el plano individual, estando agradablemente decorados, constituirían el «espacio de descompresión» tan deseable entre el trabajo y los transportes. Resultaría una ganancia de tiempo cierta para sus utilizadores.

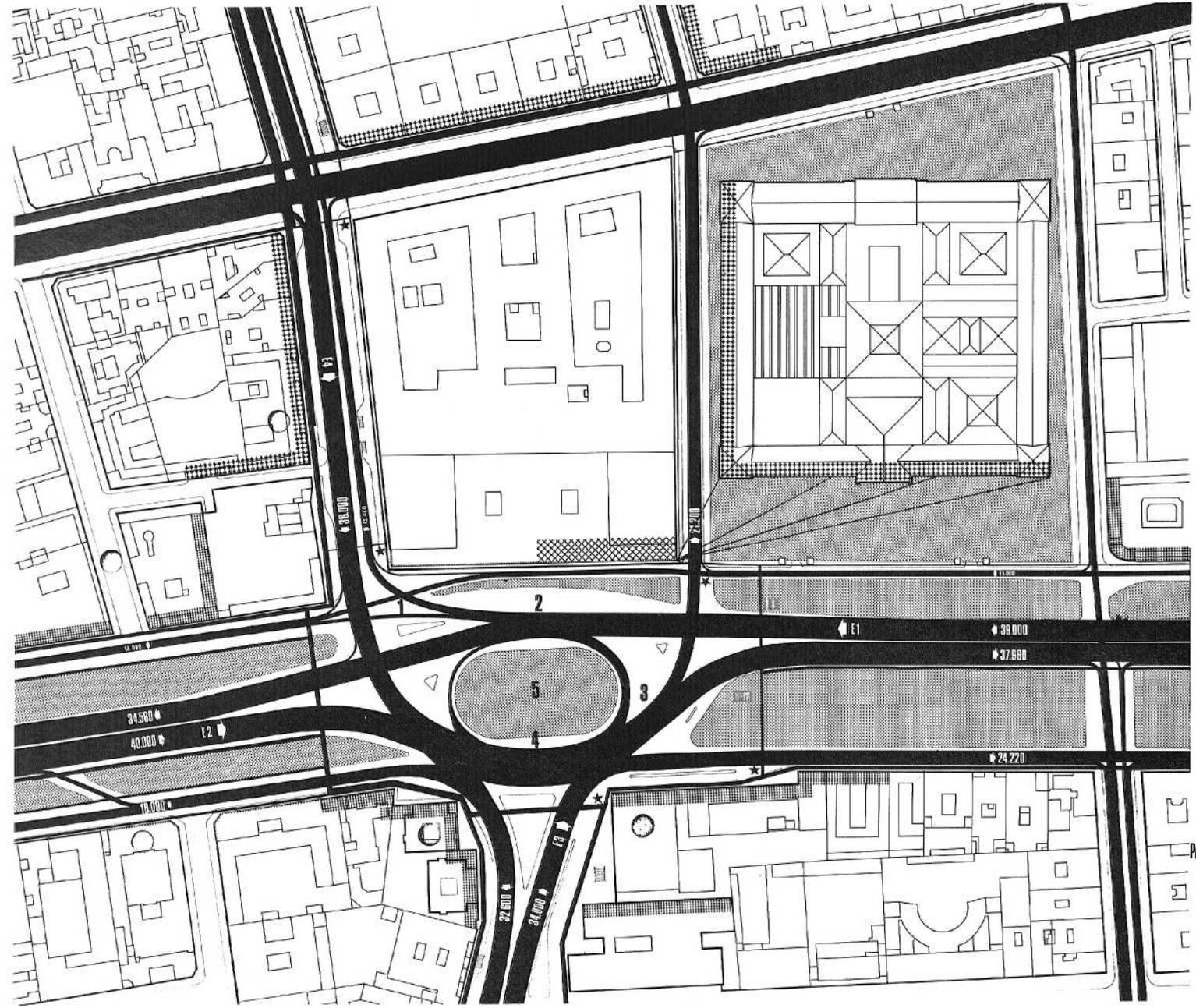
b) En el plan colectivo, su influencia sobre la renovación urbana y sobre el comercio sería fundamental. No hay que olvidar que la interconexión de los transportes en común, los aparcamientos y el comercio genera un tráfico adicional. Es frecuente que estos puntos de intercambio lleguen a ser lugares de cita, es decir, que sus aparcamientos jueguen un papel de semisituación. Las personas que llegan en automóvil no dudan en coger un medio de transporte común o un taxi para hacer tal o cual gestión; poco después vuelven al *parking* a coger su coche, después de haber comprado en el «centro urbano de facilidades» los artículos que les hacían falta.

En un sentido inverso, las personas que se dan cita tendrán tendencia a no utilizar sino una vez su coche, y si una de ellas tiene facilidad de acudir a la cita en coche o de volverse utilizando los transportes en común.

Como lo hemos indicado, los estudios del grupo Buchanam muestran que el automóvil o los transportes en común así ligados son complementarios. Resulta un incremento del desplazamiento, y tanto Turgot como la evolución americana nos dicen que la circulación de los bienes y de las personas es generadora de riqueza.

Precisemos bien que no se trata, contrariamente a los planos maravillosos y utópicos, de arrasar y reconstruir, sino de aprovechar todo lo que permita el patrimonio

HOMENAJE A LOS DESCUBRIDORES
 Y EL PUEBLO ESPAÑOL TIENE UN CAMINO
 QUE CONDUCE A UNA ESTRELLA. »



- Tejido urbano
 - ▬ Tejido de fachadas
 - ▨ Barreras perspectivas
 - ▧ Cerros que interaccionan actualmente con el paisaje urbano
 - ▩ Campos que interaccionan en el futuro paisajístico
 - ▭ Principales ejes perspectivas
 - ★ Puntos de ruptura de liberación fachadas
 - Puntos privilegiados de atracción y quinquemas del tráfico
- 1 Curva peligrosa
 - 2 Funiculímetro proyectado con quiosco a la izquierda.
 - 3 Zonas de espacio visual definidas por el canalización.
 - 4 Juego temático de diseño por sucesión longitud de la interacción.
 - 5 Deficiente elemento de circulación

CONCURSO DE IDEAS
 PARA LA ORDENACION URBANISTICA DE LA PLAZA DE COLON

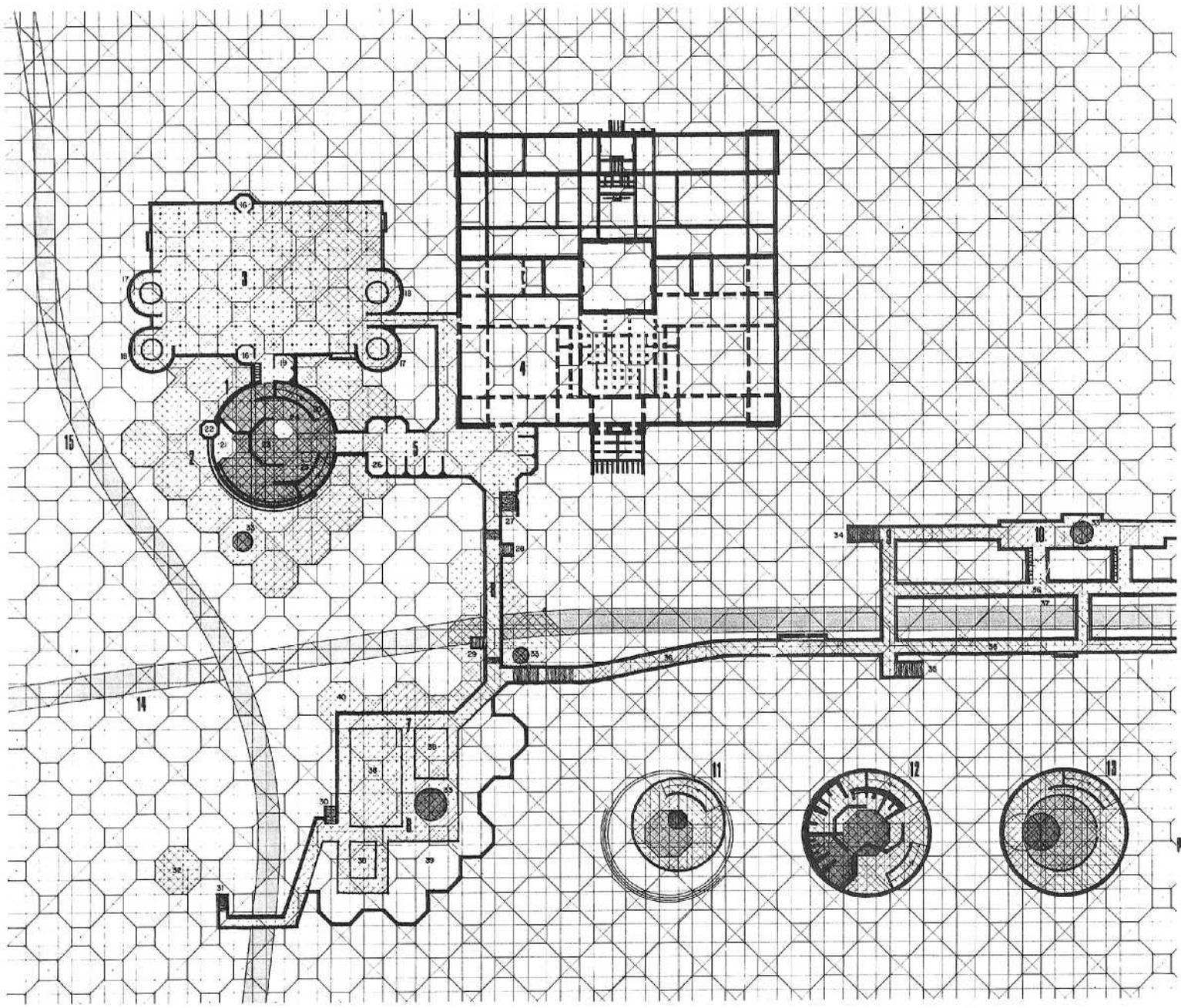
PISA® ESTADO ACTUAL

<p>1 EQUIPO</p>	<p>ARQUITECTO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>
	<p>ARQUITECTO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>
	<p>ARQUITECTO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>
	<p>ARQUITECTO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>
	<p>ARQUITECTO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>	<p>INGENIERO: J. M. ALONSO</p>

EN REPRESENTACION

MADEIRA 1982-1983

HOMENAJE A LOS DESCUBRIDORES
 EL PUERTO ESPARDO TIENE UN CAMINO
 QUE CONDUCE A UNA ESTRELLA



- 1 CENTRO DE FERIADES - NUCLEO DE COMERCIO EXTERNO
- 2 PUENTE EMERSON DEL CENTRO DE FERIADES
- 3 EMPARCAMIENTO-1000 PLAZAS EN 4 NIVELES
- 4 ESPANOS DE BELLAVIDA NACIONAL
- 5 ZONA DE COMERCIO DE LA BARRIOETA ALREDEDOR LAS LEONIS
- 6 SALIDA DE ACCESO CASERIO
- 7 SALIDA COMERCIAL EXISTENTE Y NUEVA
- 8 AUTO APARCAMIENTO
- 9 PASADIZO DEL AUTO
- 10 VESTIBULO CENTRAL - REVE
- 11 NUCLEO DE COMERCIO DE NIVEL INTERMEDIO ORGANIZADO
- 12 NUCLEO DE COMERCIO DE NIVEL INTERMEDIO ORGANIZADO RECENTRADO Y CULTIVABLE
- 13 NUCLEO DE COMERCIO DE NIVEL INTERMEDIO ORGANIZADO
- 14 SUBTERRANEO
- 15 METRO
- 16 PROXIMIDADES DEL PUERTO
- 17 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 18 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 19 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 20 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 21 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 22 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 23 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 24 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 25 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 26 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 27 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 28 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 29 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 30 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 31 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 32 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 33 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 34 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 35 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 36 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 37 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 38 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 39 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO
- 40 BARRIO CASERIO DE NIVEL INTERMEDIO

CONCURSO DE IDEAS
 PARA LA ORDENACION URBANISTICA DE LA PLAZA DE COLON

PMB ORDENACION SUBSUELO

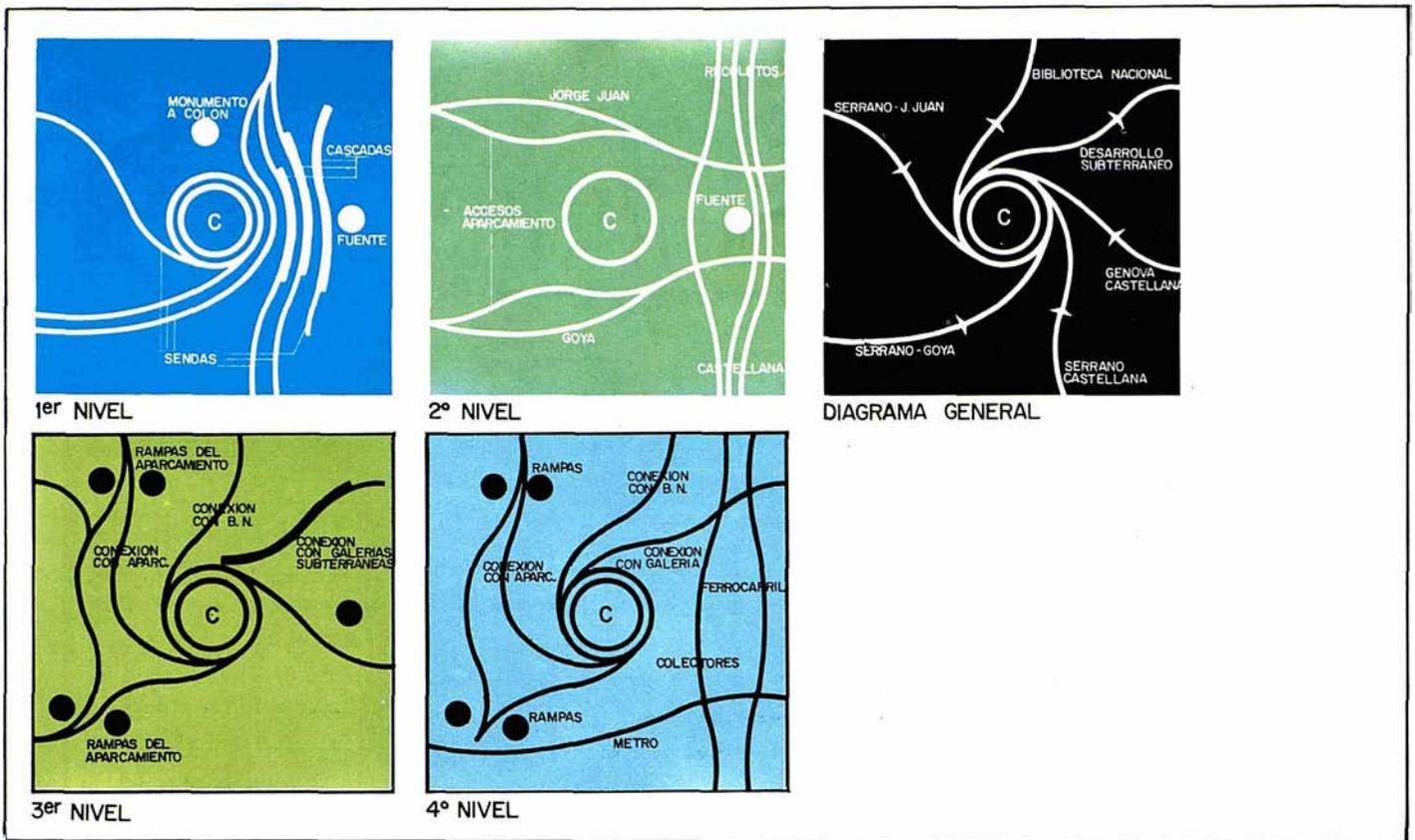
3 EQUIPO

<ul style="list-style-type: none"> 1. ARQUITECTO 2. INGENIERO 3. ECONOMISTA 4. DISEÑADOR 5. DISEÑADOR 6. DISEÑADOR 7. DISEÑADOR 8. DISEÑADOR 9. DISEÑADOR 10. DISEÑADOR 	<ul style="list-style-type: none"> 11. ARQUITECTO 12. INGENIERO 13. ECONOMISTA 14. DISEÑADOR 15. DISEÑADOR 16. DISEÑADOR 17. DISEÑADOR 18. DISEÑADOR 19. DISEÑADOR 20. DISEÑADOR
---	--

IN MEMORIA

R. C.

MARZO 1965



existente: grandes y pequeños almacenes, hoteles, oficinas, administraciones, espectáculos, además de todos los trabajos y obras nuevas privadas, públicas y semipúblicas en estos sectores, de todas las transformaciones que no es posible de sugerirles y de todas las transformaciones que sea posible sugerirles para mejorar el confort colectivo. construyendo a costos marginales: *túneles, pasarelas para peatones para realizar el mayor número posible de centros urbanos de facilidades.*

Dos ejemplos de centros urbanos de facilidades pueden ser: la *Milwaukee Tower* y también el complejo de Correos en Bruselas, la operación *Hausmann Movador Provence*, en París; el complejo *Brandeiis Bulborf Peney Banque Parking*, en Omaha (Nebraska); la plaza Bonaventura de Montreal.

Si la elevación del nivel de vida, consecuencia principalmente de la generalización en cada familia del segundo salario, lleva consigo la creación de nuevos comercios, es preferible que se implanten estos centros con el fin de oponerse a la dispersión. Por lo demás, la ganancia del tiempo real y más aún de tiempo psicológico aportada por un complejo de intercambios a los que frecuentan un barrio, les permitirá ir en lo sucesivo más fácilmente a los comerciantes altamente especializados en donde pueden procurarse los artículos de un uso menos frecuente y que no tienen a menudo la posibilidad de comprar actualmente por falta de tiempo.

El centro urbano de facilidades y su sala de intercambios integrada son las mejores garantías de la supervivencia de los centros de la ciudad. El éxito de estos centros será tanto más cierto y seguro y además responderán tanto mejor al fin perseguido cuanto más lleven consigo instalaciones y elementos socioculturales antiguos o nuevos.

Al interior, arriba o abajo de estos centros deberán instalarse salas de cine, conferencias de reuniones, tenis, *podiums* para la presentación de alta costura, museos,

boleras, auditorios, piscinas y salas de cultura física. El éxito será tanto mayor cuanto estos elementos socioculturales sean cada vez más democratizados. Van a tener grandes repercusiones, pero no se sabe bien cuáles. Es importante señalar que las dificultades de los transportes no parece que vayan a condenar a los centros antiguos de las ciudades. Simplemente imponen soluciones nuevas, costosas, *aparcamientos*, paso a dos niveles y la limitación del uso privado del automóvil.

En la composición física de los elementos que deben contener, en el centro de facilidades debe existir cierta indeterminación en la disposición interna.

Es indispensable, por tratarse de un núcleo cuya misión fundamental reside en conectar un amplio campo de complejidades, adaptarse constantemente a toda clase de proposiciones interesantes: Un «laboratorio de entretenimiento», una «universidad para todos los públicos». Un lugar donde pueda acudir la gente y encontrar numerosas actividades instructivo-recreativas.

Dentro de un sólido esquema estructural que responde a la necesidad de orientación con respecto a un paisaje urbano predominantemente estático, se plantea todo un sistema interno permanentemente cambiante, flexible, inestable, con posibilidades de permanente novedad, con infinitos recursos para fomentar toda idea de cambio, crecimiento y desarrollo ulterior. Rampas, pasadizos móviles, paredes, suelos, techos intercambiables, efectos ópticos y acústicos, volúmenes físicos y espacios modificables según diversas utilizaciones.

Un ámbito abierto a cualquier posibilidad comunicacional. Un centro de facilidades sin límites temporales y gran movilidad espacial para promover un complejo proyectado hacia el *antiaislamiento*.

Un paso para ampliar la ciudad interconexa, con cambios continuos de necesidades en cualquier proporción. antes de que sobrevenga el desuso.