



Bibliografía

PARKING OF MOTOR VEHICLES

por J. BRIERLY.— Un volumen (16 × 25 cm.) de 306 págs, 113 figuras y láminas. C. R. Books Limited. Londres.

El acondicionamiento de las ciudades para el máximo uso de los vehículos de motor mecánico, necesario, por otra parte, por la extendida planta de las aglomeraciones urbanas de hoy, es uno de los problemas más importantes que deben resolver tecnólogos y políticos.

En cuanto al aparcamiento, parte importante de la cuestión, cuyos problemas más agudos se presentan en las zonas céntricas, caben los dos sistemas, en superficie ocupando espacios contiguos a las calzadas de la red viaria o en instalaciones subterráneas o elevadas, con accesos bien ordenados.

El empleo cada vez más intensivo de los servicios de transportes colectivos no podrá evitar la utilización de gran número de vehículos privados, para los que es inevitable disponer zonas de aparcamiento. Entre ellas tendrán singular importancia las correspondientes a zonas de transbordo entre el vehículo privado y el transporte público, que deberán establecerse en el cinturón que limite el casco interior en el que debe restringirse al máximo el coche particular. Es el sistema llamado *park and ride* en el mundo anglosajón.

La mayoría de las ciudades, o al menos sus núcleos interiores, se construyeron cuando se desconocía el automóvil, y sus redes viarias se concibieron para la circulación de peatones y el lento tráfico de la tracción de sangre. La irrupción del motor en la vida urbana y el cada vez mayor uso del vehículo privado que crece con la renta *per capita* del país, ha planteado problemas de muy difícil solución en las áreas metropolitanas, especialmente en esos núcleos interiores de las ciudades con un sistema viario insuficiente para el tráfico circulante y mucho más aún para el aparcamiento.

En este último aspecto la situación se agrava por la circunstancia de que las zonas con mayor demanda de aparcamiento son los núcleos interiores de la ciudad, centros cívicos y comerciales, donde el uso del terreno es mayor, así como su coste.

En consecuencia, el estudio de aparcamientos ha cobrado una importancia fundamental en los planes de ordenación urbana y de aquí al interés del libro que comentamos, publicación que comprende el tratamiento exhaustivo de tan amplio tema en el triple aspecto: técnico, económico y jurídico.

Se estudia la prognosis de demanda de aparcamientos ligada al desarrollo industrial y residencial, así como al crecimiento general del tráfico. Los estudios de demanda de aparcamiento han llegado a una

gran perfección, siendo profusa la literatura sobre el tema; tales estudios, de carácter esencialmente empírico, pueden orientarse de diversos modos, pero la experiencia ha demostrado que esta demanda está en relación directa con los usos del suelo de la zona en que el aparcamiento va a enclavarse. Las zonas de oficinas, de comercio, de recreo, etcétera, determinan unas necesidades para las que se pueden aceptar, dentro de ciertos límites y con las correcciones que puedan imponer los casos respectivos, unos coeficientes de aplicación que son premisas básicas del estudio.

Describe asimismo el autor los diferentes tipos de aparcamiento con su modulación de períodos; en centros urbanos de actividad comercial, zonas de contorno de éstos, aparcamientos de destino especial, aeropuertos, universidades, complejos deportivos, ferias, etc.

Se incluyen numerosas figuras, con la disposición y dimensiones requeridas para aparcamientos en batería o en línea, informes y recomendaciones sobre parquímetros, señalización e iluminación.

En el aspecto legal se han incluido extractos comentados de textos normativos vigentes, lo que se amplía en un extenso apéndice.

Completa el tratado una concreta y detallada información sobre aparcamientos subterráneos y en altura, citándose diversos ejemplos de Inglaterra y otros países,



lo que se ilustra con fotografías y plantas de distribución.

Mr. Brierly, ilustre ingeniero urbanista inglés, que conoce a fondo el tema por propia experiencia, ha cumplido una gran misión al ofrecer esta valiosa fuente de información a los especialistas de la planificación viaria y ordenación de tráfico, en esta era en que la orgía del automóvil ha creado problemas de inaplazable solución en nuestros grandes núcleos urbanos.

O. LLAMAZARES

ARQUITECTURA, SUBDESARROLLO Y REVOLUCION

por R. SEGRE.—L'Architecture d'aujourd'hui. París.

La segunda mitad del siglo XX se caracteriza por dos circunstancias esenciales: la gran apertura científica producida por la electrónica y la energía nuclear y la irrupción de esa gran masa llamada *Tercer Mundo*. Por un lado un instrumento que en manos del hombre brinda posibilidades insospechadas y por otro el deseo, cada vez más imperativo en la población subdesarrollada, de alcanzar con-

diciones de vida, en el aspecto espiritual y material, que respondan a las exigencias de la dignidad humana.

El planeta se hace cada vez más pequeño por la velocidad de los medios de transporte y la gran difusión audiovisual de la información, con su repercusión en la filosofía de la existencia de acuerdo con la doctrina de Mac Luhan, a la que me he referido en otras reseñas.

El proceso de irradiación cultural y técnica que ejerció durante siglos el antiguo continente sobre su entorno, originando un sistema centro-marginal, se está sustituyendo por un conjunto unitario y totalizador en el que complejas interdependencias van anulando la primacía de los focos tradicionales del desarrollo; nuevos centros, en los que por impulsos sociales se modifican los viejos esquemas bajo una presión poblacional creciente, están modificando la estructura tradicional del mundo. Con ello las hipótesis de Peter Weiss sobre la incorporación de los subdesarrollados son más válidas que las concepciones clásicas de Buffon y Montesquieu.

La arquitectura debe expresar, lógicamente, las transformaciones implícitas en este campo bipolar: supertécnica y subdesarrollo. De la arquitectura como monumento,

se ha pasado lentamente a través de la revolución industrial a una función estructuradora de la vida social colectiva en un sistema de integración interdisciplinar. Se llegará así a una arquitectura universal, pero no la concebida por el moderno urbanista griego Doxiadis, a base del empleo de elementos fabricados en los países desarrollados sobre proyectos tipificados de los grandes *consulting*, sino con aprovechamiento de recursos locales dentro de un preciso contexto ambiental y al servicio de las apetencias sociológicas de la comunidad.

Roberto Segre, catedrático de la Universidad de La Habana, anuncia en el interesante trabajo que comentamos el desafío del *Tercer Mundo* en el campo de la arquitectura, respondiendo a la aplicación de conceptos de desarrollo acelerado e integrando conjuntos articulados de viviendas con infraestructura viaria y demás servicios: educación, higiene, ocio, etcétera. Esta auténtica revolución del *habitat* exige la rápida modernización y tecnificación de las estructuras productivas de base, como la agricultura y la industria, con vistas a consolidar una economía independiente y competitiva en el mercado mundial.

O. LLAMAZARES