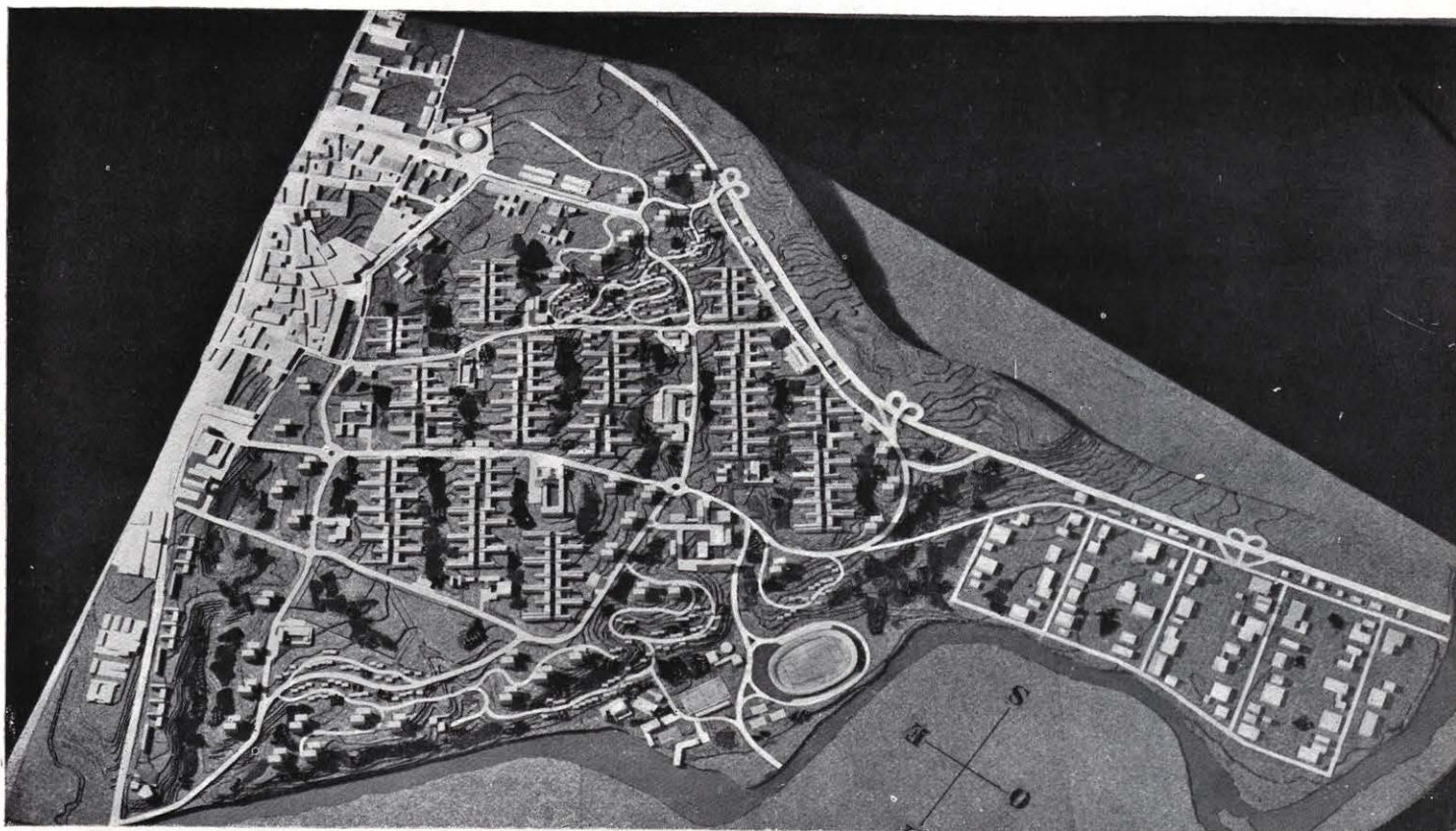
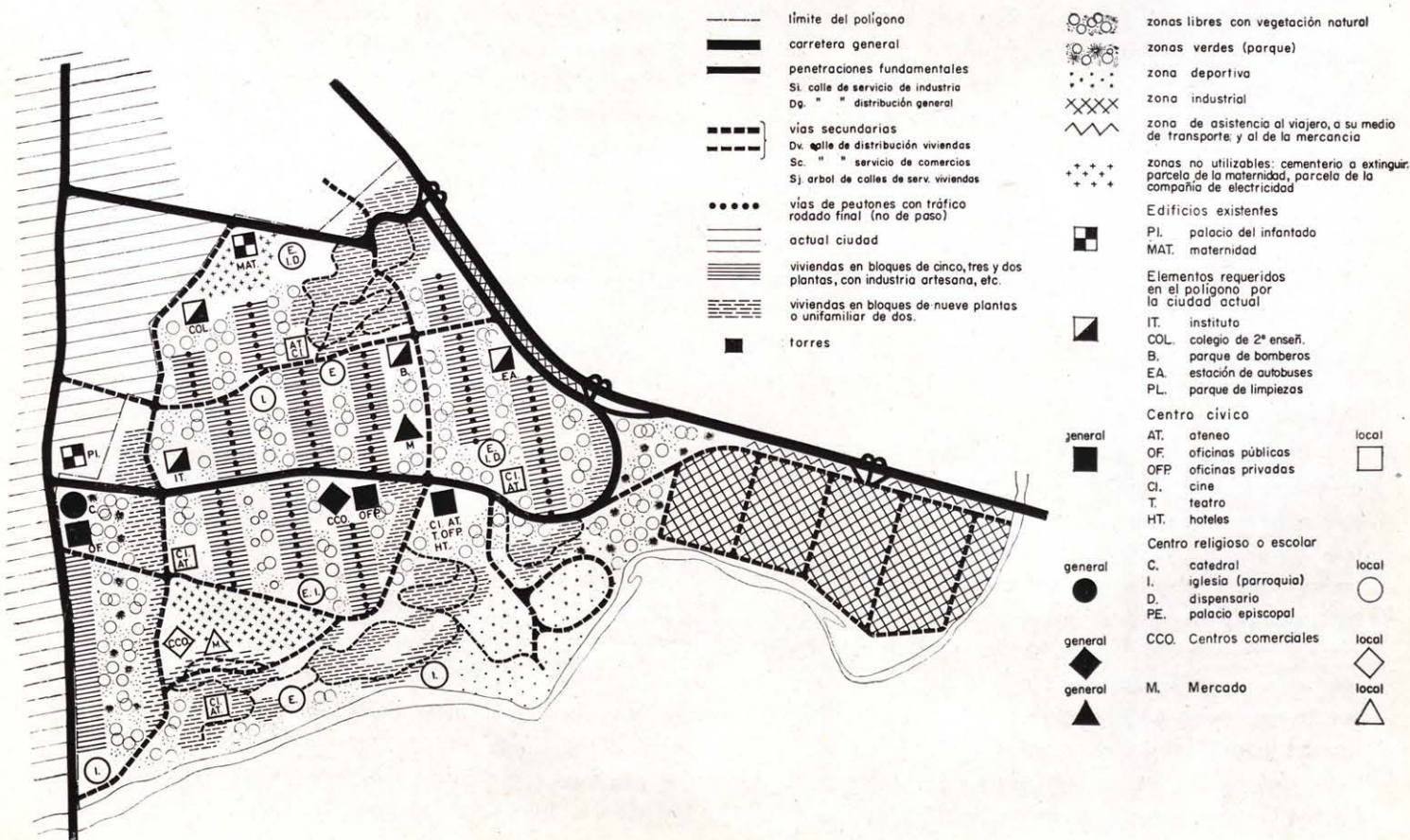


3. PROYECTOS PREMIADOS. Comentarios de Rodolfo García Pablos, arquitecto. Memorias de los autores.



2.º PREMIO: Jesús Alberto Cagigal, arquitecto.



COMENTARIO:

Trazado viario correcto con clara intención de unión con la Guadalajara actual. Disposición de conjunto muy atrayente y original. Criterio rígido en la elección de la orientación de los bloques (SE.-SO.). Tipo de agrupación en pequeñas unidades desarrolladas a lo largo de calles de tráfico muy restringido, a espaldas del tráfico principal. Adaptación del conjunto a la topografía del terreno con valoración de las zonas más accidentadas: cornisa a lo largo del río y extremo SE. del Polígono. Excesiva dispersión de los edificios representativos, lo que ocasiona una nucleación deficiente. Facilidad para la aplicación de un plan de etapas.

MEMORIA:

Se ha pretendido en este proyecto que el Polígono no sea una nueva ciudad simplemente yuxtapuesta a la actual Guadalajara, sino que, junto con ella, constituya la nueva ciudad sin solución de continuidad en ningún aspecto con la Guadalajara antigua, actual. Para ello, y en lo que se refiere a zonas residenciales y enlaces de circulación, se proyecta, por una parte, construir a tono con el tipo de edificación baja actual, buscando, más que perspectivas grandiosas, un tono humano y sencillo; y, por otra parte, trazar una red viaria íntimamente enlazada con la actual ciudad. En consecuencia se considera el Palacio del Infantado, joya de la arquitectura del siglo XV español, como máximo exponente de la Guadalajara histórica, y con él, como pieza básica, se organiza el punto clave de unión de las dos partes, antigua y moderna: un doble conjunto de indudable importancia representativa formado por un recinto principal: Nueva Catedral-Palacio y otro secundario: edificios administrativos. Del primer conjunto parte el eje viario principal del nuevo polígono; lo cruza en dirección NE. SO. y conduce sucesivamente al Instituto, al Centro comercial central y al Centro cívico principal. Del segundo recinto parte otra vía, sensiblemente en la misma dirección que la primera. Otro tercer eje, al norte del primero, completa la unión viaria de la ampliación en el casco actual.

En cuanto a los tipos de edificación se proyecta en el polígono una zona de dos, tres y cinco plantas de altura que ocupando en extensión la mayor parte y más céntrica de la zona residencial imprima a lo nuevo un carácter de horizontalidad que en contraste venga realzado por la verticalidad de los bloques de nueve plantas situados en zonas de vía-parque, las cuales, también con edificación unifamiliar de una o dos plantas, se extienden por las partes del terreno más accidentadas topográficamente.

En una ordenación urbanística ha de huírse tanto de lo masivo como de lo inconexo y disperso. La totali-

dad ha de ser un agrupamiento de pequeños conjuntos ciudadanos con vida diferenciada, cuya integral lleve, por la suma orgánica de sus diversidades, a una unidad superior, completa, enriquecida con éstas. Los bloques aislados, por buena que sea la composición volumétrica conseguida con ellos, forman siempre conjuntos amorfos si han de ser considerados como molde físico de la vida de sus moradores; sin embargo, la calle, cuando desprovista casi totalmente del tráfico rodado queda sólo para los peatones, resulta un cómodo ámbito de relación, da lugar a un agrupamiento del comercio, del artesanado, de los lugares de descanso, etc., y, por tanto, aglutina y centraliza la vida de sus habitantes, contribuyendo así a una positiva "vida diferenciada" del pequeño conjunto ciudadano dentro de la totalidad. Si además se sitúa la calle en medio de una zona verde, podríamos decir "en el campo", se han eliminado entonces de ella sus inconvenientes y nos hemos quedado con sus ventajas, entre las cuales también cuentan la elementalidad de los trazados de saneamiento, agua y electricidad, la sencillez de parcelación de los terrenos y el agrupamiento de espacios verdes en zonas amplias entre unas y otras calles que facilita su aprovechamiento y manutención.

Por otra parte, es de máxima importancia en Guadalajara la orientación; clima extremado, incluso estepario, se vió como más conveniente la orientación de las fachadas principales al SE.; y en cuanto a la defensa de los vientos, la agrupación de las construcciones mejor que la composición abierta.

En consecuencia con lo anterior, y ortogonalmente a las vías longitudinales y, por tanto, en dirección SE.-NO. se han situado "calles de peatones" que no admiten más tráfico rodado que el de su propio servicio, ya que no existe paso a través de ellas de una a otra vía longitudinal. Cada una de ellas constituye una unidad vecinal que oscila entre mil ochocientos y cuatro mil habitantes. A lo largo de estas "calles de peatones" se

sitúan edificaciones de tres plantas, y perpendicularmente a ellas, bloques de dos y cinco alturas, formando pequeñas calles transversales que salen a las zonas verdes; éstas son cruzadas por sendas pavimentadas, de trazado irregular, que comunican unas "calles de peatones" con otras. Resultan, pues, la mayoría de las construcciones orientadas al SE. y, las que no lo están, quedan arropadas y protegidas por las primeras.

Cada recinto determinado por las vías longitudinales y las otras, transversales o de circulación, que se aprecian en el plano, engloba varias "calles de peatones" y constituye un "distrito", unidad vecinal superior, de seis a ocho mil habitantes, con un completo elenco de elementos ciudadanos. Dentro de cada "distrito" el peatón puede moverse para atender a todas sus actividades individuales o sociales sin interferir con el tráfico rodado rápido o medio y a través de amplias zonas verdes. Es el "distrito" una unidad vecinal completa cuyo conjunto, unido a los elementos singulares generales, es la nueva ciudad.

La zona residencial tiene dos puntos de contacto y comunicación con la nueva carretera Madrid-Barcelona,

entre los cuales, y a lo largo de ella, se dispone la zona de asistencia al viajero y a su medio de transporte (estaciones de servicio, restaurantes, albergues, etc.). Asimismo, a lo largo de la parte industrial, con otro punto de contacto y comunicación con la carretera, se establece otra zona de asistencia al transporte de mercancías. Estos contactos con la citada carretera general, los puntos convenientes de unión con la actual Guadalajara y la topografía del terreno determinan el trazado de la red viaria: vías longitudinales en dirección NE.-SO. y la de circunvalación, que, partiendo del actual ingreso a la ciudad por el puente sobre el río Henares, continuará al SE. del casco actual, rodeando a la ciudad actual en la segunda fase de la ampliación.

En cuanto al defecto de organización expresado en el comentario de García de Pablos, he de decir que es debido a que en algunos casos ha prevalecido la organización de las zonas de viviendas sobre la colocación de los centros públicos, con lo cual han quedado éstos más como relleno de espacios vacíos que como elementos de jerarquía, alrededor de los cuales habría de girar la composición de las zonas residenciales.

