

¿Cual forma urbana?

por FRANK A. MOLTHER

Al preguntar cuál será la forma urbana futura del área metropolitana de San Juan, se proponen tres formas urbanas básicas para discusión. La dispersión planificada y el plan para una ciudad fuerte central quedan descartados por un acercamiento multicentral para el desarrollo metropolitano. Tal acercamiento, al proveer, en general, un feliz matrimonio entre los aspectos deseables de las otras dos alternativas evitando sus imperfecciones, ofrece cualidades intrínsecas importantes que tienden a mostrar gran esperanza al proveer una guía para el crecimiento del área metropolitana en las décadas futuras. Aunque estas conclusiones son tentativas y son ofrecidas primeramente para discusión, existen implicaciones claras de que el futuro del área metropolitana depende, en gran parte, del desarrollo de un procedimiento efectivo que conduzca a una forma convenida y trabajar hacia su realización.

Se ha concentrado mucha atención en el futuro del área metropolitana de San Juan durante los últimos meses. Se han presentado estadísticas de crecimiento; se han congelado proyectos de construcción; se han propuesto guías para el futuro desarrollo físico; planificadores distinguidos de aquí y del extranjero han ofrecido sus opiniones; se han expresado

los ciudadanos, etc. A pesar o, debido quizás a estas actividades importantes, las cuales por lo general representan muy poca atención, se ha enfocado en la forma física global que deberá tener el área metropolitana en el futuro.

La forma que tiene el área metropolitana de San Juan en la actualidad impresiona, de maneras variadas y distintas, pero marcadas,

a sus habitantes y visitantes. Primeramente se piensa en sus aspectos naturales y únicos: la extensión de sus costas, los contrastes sutiles de sus llanos y montes y su telón de montañas. El área metropolitana significa para muchos el turismo y comercio y el bullicio de centro turístico y de negocio; para otros significa la tranquilidad y quietud de campos de caña y fincas. Para todos es evidente el hecho de que es el centro de todas las actividades urbanas de la Isla.

La forma del área metropolitana se conforma, en gran parte y en términos más completos, de acuerdo a la dirección en que ocurre el crecimiento; el grado en que se concentra o dispersa; la proporción de industrias, centros comerciales y varios tipos de viviendas; el arreglo de espacios abiertos, la ubicación de la creciente red de carreteras y de la disposición de distritos comerciales individuales y áreas residenciales.

Cada día se le añade algo al área metropolitana cambiando gradualmente su forma: se termina un nuevo condominio, se construye una carretera expreso, un estadio comienza a adquirir proporciones finales, se termina una tienda por departamentos, se inicia una nueva subdivisión. Mientras toda esta arquitectura altera la forma de la ciudad debemos hacernos dos preguntas importantes: ¿Aumentará o disminuirá esto la reputación del área metropolitana como lugar eficiente, hermoso y digno de vivir en él?, y ¿qué puede hacerse para ayudar a asegurar que la suma total de las actividades y la arquitectura en el área estén trabajando hacia un fin de común acuerdo?

Es necesario mencionar aquí que este artículo no se interesa en la calidad arquitectónica de cada edificio que se construye. Aunque esta importante actividad merece la atención de todo arquitecto, no necesariamente requiere la del diseñador urbano en su interés sobre el diseño de la forma global del área metropolitana.

¿Qué es diseño? Si aceptamos la definición de que el diseño del área metropolitana de San Juan incluye la creación de una forma global de crecimiento que produzca el mejor ambiente físico posible para las generaciones presentes y futuras, debemos preguntarnos ahora, ¿Qué forma habrá de esperarse que proporcione un ambiente habitable para sus moradores?

TRES POSIBLES ALTERNATIVAS DE CRECIMIENTO

El área metropolitana puede crecer de varias maneras. Hay tres posibles alternativas para forma futura que nos parecen factibles,

realistas y diferentes y que presentamos para su discusión.

(Durante la discusión de planes alternados es importante tener en mente que éstos son esencialmente caricaturas de la realidad. Sin embargo, es esencial mantener cada plan, lo más discretamente posible, con el propósito de análisis comparativo. Indiscutiblemente cada plan tiene que ser menos puro en la práctica).

La primera alternativa pone un alto valor en proyectos de tipo suburbano de baja densidad, parecidos a la norma de crecimiento que está presentándose en Los Angeles, California. Es esencialmente la disolución de las actividades esparcidas por el campo y, posiblemente, hasta el pie de las montañas. Está entregada virtualmente a un solo medio de transporta-

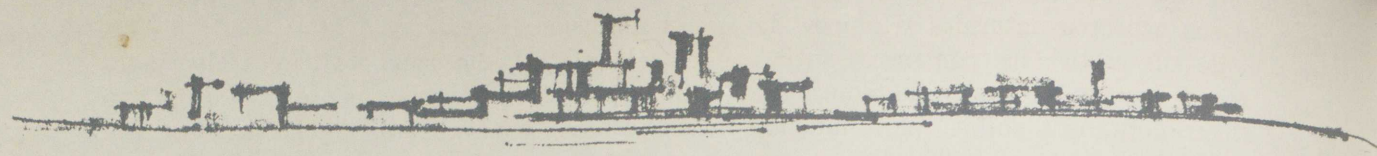


“URBE” cuenta entre sus más distinguidos colaboradores con el Arquitecto y Planificador urbano Frank A. Molther — reconocida personalidad y gran profesional — quien ha preparado especialmente para nuestras páginas, el presente ensayo. En este estudio hace maravillosa disección y análisis de nuestra ciudad contemporánea.

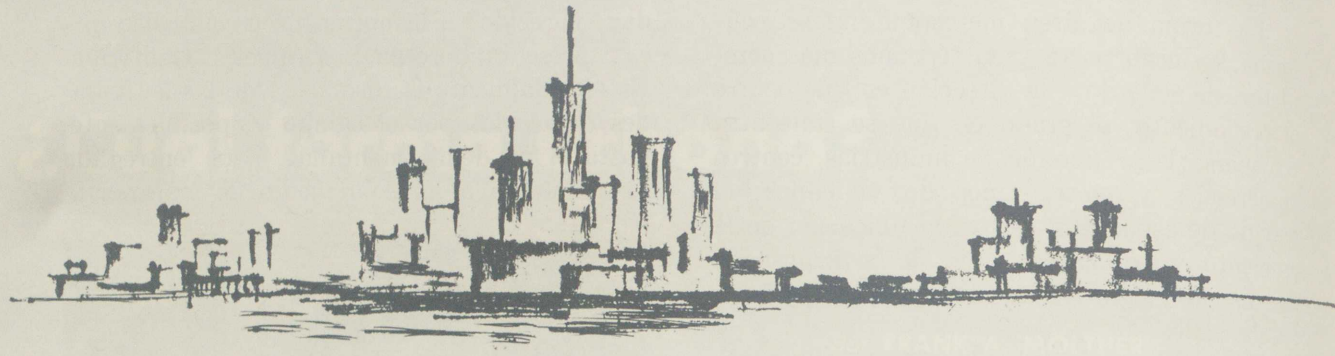
Desde Mayo de 1960 el Arquitecto Molther ha sido consultor en planificación urbana para Renovación Urbana y la Administración de Hogares de Puerto Rico. Una vez obtenida su Maestría en Planificación de ciudades en la Universidad de California en Berkeley, trabajó en varios proyectos y urbanísticos en Hispano-América y en los Estados Unidos de Norte América.

Las principales fuentes del artículo que hoy publicamos de Molther, fueron sus estudios hechos a “la forma urbana” en la Universidad de California; al área de la bahía de San Francisco de California y a la Región de Washington, D. C.

“URBE” aprecia cálidamente la labor del Arquitecto Molther y se manifiesta con agrado por tenerlo entre sus colaboradores.



Perfil Esquemático
DISPESION PLANEADA



Perfil Esquemático
MULTI-CENTROS

ción — el automóvil — y así ofrece junto a las ventajas de la vida suburbana, la variedad de actividades accesibles por automóvil. Aunque el patrón básico sería un mosaico de desarrollos residenciales a través de toda el área metropolitana, es posible que algún agrupamiento de actividades manufactureras cercana a puntos de transbordo y facilidades claves de transportación habrían de ocurrir. Probablemente habría que idear nuevos medios de comunicación para suplir la falta de interacción humana, necesaria hoy en día para el intercambio cultural y comercial; pero que el plan de dispersión reduciría.

La segunda alternativa está basada en un sistema de centros y subcentros con forma de núcleo para actividad cultural y comercial. Estos variarían en tamaño físico, en intensidad de las actividades, en el grado de especialización y en el tamaño del mercado a servir. Al mismo tiempo, cada uno sería un grupo compacto de establecimientos preferiblemente a distancia de paseo el uno del otro y cada cual accesible a las cercanas áreas suburbanas. Un sistema unido de carreteras expreso y líneas de tránsito rápido en masa, son necesarias en esta organización urbana a fin de aumentar al máximo la accesibilidad entre todas las partes del área metropolitana y conducir a gran número de personas a esos centros de mayor densidad. Básicamente esta alternativa

exige la canalización planeada de gran parte del crecimiento central hacia los centros limítrofes existentes y nuevos en el área metropolitana y deberá prometer un futuro importante para actividades culturales y comerciales tanto allí como en el centro.

La tercera alternativa se dirige hacia el desarrollo de un distrito comercial de alta intensidad, similar en muchos aspectos, a la forma tradicional de las grandes ciudades. Aunque esto es esencialmente una concentración de la mayor parte de las actividades comerciales y culturales en un solo centro, el patrón básico sería una alta densidad declinando gradualmente hacia un exterior de menor densidad. Esta alternativa influenciaría y alentaría el uso del tránsito rápido en masa y desanimaría el uso del automóvil. Al crear un ambiente urbano compacto con un solo centro que proporcione la mayor parte de las actividades comerciales y culturales, evidentemente se aumentarían las oportunidades de interacción humana.

PUNTOS SOBRESALIENTES DE LOS SISTEMAS DE CIRCULACION

Al delinear los requisitos expuestos de la forma urbana, se han considerado cuatro elementos claves: el patrón residencial en forma global; el patrón general de áreas de empleo; los sistemas básicos de transportación en el

área metropolitana y el nivel de actividades culturales y comerciales. Con el fin de demostrar cómo se verían los diseños presentando los varios aspectos de cada alternativa, se han preparado planos sugiriendo sistemas de circulación que cada alternativa pueda exigir.

El primer plan de circulación está básicamente diseñado para una sociedad rodante. Es difícil imaginar otra forma de transportación que sea satisfactoria, conveniente y económica para servir a una población tan dispersa. Para que todas las partes del área urbanizada sean completamente accesibles una a las otras mediante una red de carreteras expreso modificadas, es posible que esa red pueda ser desarrollada con gran ahorro a la comunidad total y a costa de mucho del terreno disponible que se usaría en la construcción de carreteras para vehículos de motor.

El segundo plan está diseñado para servir a una serie de centros especializados. Se ilustra en el plan una red con alta capacidad de circulación integrando las carreteras expreso y el tránsito rápido. Aunque la parte del tránsito rápido en esa red sin duda se desarrollará a un costo más barato para hacer frente al problema global de transportación del área metropolitana. Otras posibles ventajas incluyen el ahorro de tiempo en viajar, así como la seguridad global para los que viajan al área metropolitana.

El tercer plan está diseñado para servir a un centro altamente compacto. Aunque en el dibujo se ilustra que las carreteras expreso son parte del sistema de circulación, son las líneas de tránsito rápido las que llevan la

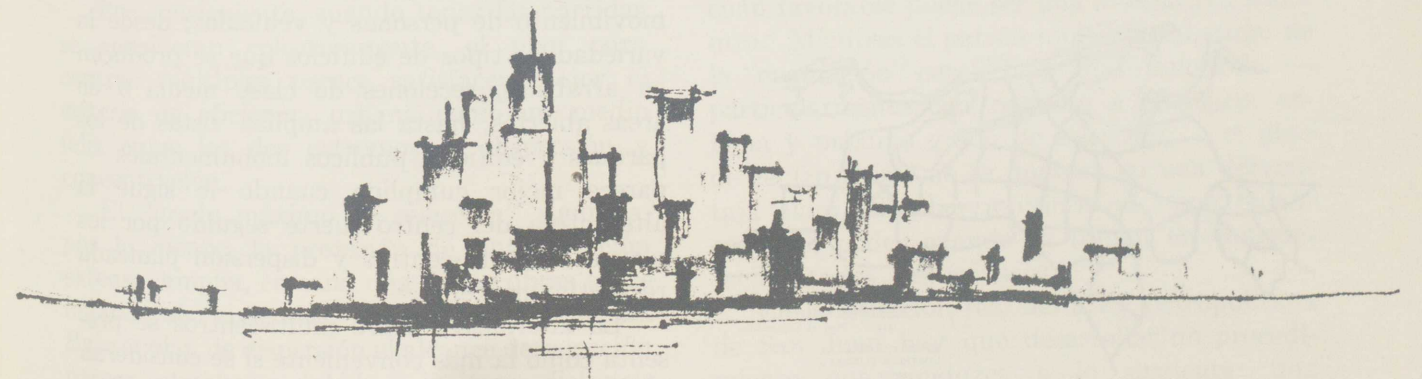
mayor parte del trabajo para hacer que la red sea práctica. quizás un sistema de circulación radial convergente hacia el centro el punto más accesible desde cualquier parte del área. Un aro de carreteras expreso, interno, uniría las áreas de estacionamiento conectándolo a la red radial de carreteras expreso. A pesar de estos puntos importantes, es probable que sea difícil vencer tales factores como el ahorro de tiempo en los viajes y el gasto público que resultaría del influjo diario de trabajadores que irían al centro del área metropolitana.

HACIENDO LA SELECCION

Al hacer una selección de entre estas alternativas, el plan de multi-centros para el desarrollo metropolitano parece ofrecer la mejor promesa como guía para el crecimiento del área metropolitana en el futuro. De los tres planes, creemos que la eficiencia urbana que tal patrón induciría, sería el máximo que se podría obtener. Los costos para proporcionar servicios y hacer negocios serían reducidos. Una forma metropolitana así facilitaría la transacción de negocios y por lo tanto aumentaría el nivel de actividad comercial.

Al proporcionar servicio de tránsito rápido entre las comunidades residenciales y los centros comerciales concentrados, se presentaría a la población una mayor oportunidad para escoger lugar de residencia y de trabajo. Esta alternativa parece proveer el único modo para satisfacer el deseo básico de la gente de vivir económicamente en residencias suburbanas y en lugares de baja densidad.

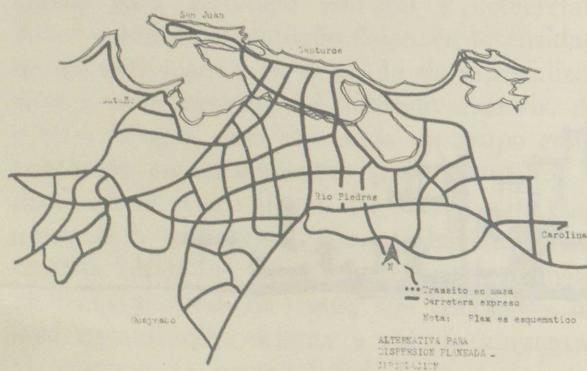
COMO SE HIZO LA SELECCION



Perfil Esquemático
CENTRO FUERTE

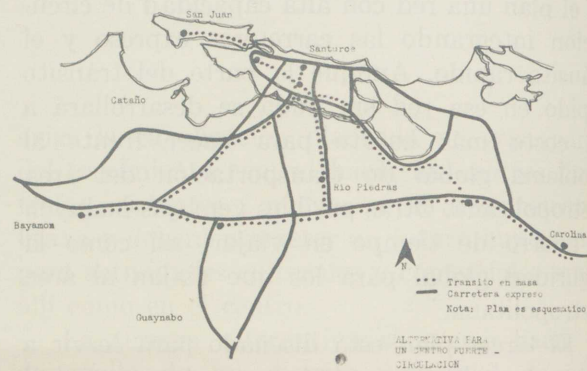
La selección final se hizo después de pesar las opiniones consideradas como los puntos más importantes en la calidad de la forma urbana. Sería de gran ayuda si se pudiera idear un sistema factible de opiniones para evaluar un plan metropolitano. La verdad es, sin embargo, que el desarrollo de un sistema así se considera, por ahora, como algo ilusorio sino imposible. A la luz de esto, se consideraron las siguientes siete opiniones para evaluar las tres alternativas para la forma metropolitana y decidir la conveniencia de una de ellas: eficiencia urbana, mayor grado de selección, flexibilidad al cambio, identidad de la comunidad, variedad visual, conservación de recursos y cantidad mínima de restricciones gubernamentales.

Tres de las siete opiniones bajo consideración dan resultados incluso en cuanto cuál forma urbana es más conveniente: flexibilidad al cambio, identidad comunal y conservación de recursos. Ninguna forma urbana parece sobresalir como la más flexible a los cambios causados por desarrollos imprevistos, incluyendo la reestructuración económica, cambios en el tamaño y composición de la población, desarrollos culturales y tecnológicos. Tampoco se puede llegar a conclusiones definitivas en cuanto a cuál forma satisface la opinión de identidad comunal, porque el encarecimiento de tales rasgos básicos como orgullo, lealtad, tradición y participación en los asuntos locales, por ahora no conocen límites. Los resultados en cuanto a la idea sobre conservación de recursos son inconclusos ya que se considera que cualquiera de las alternativas tiene igual oportunidad de conservar los recursos tales como: agua, suelo, vida vegetal, vista, clima y topografía.



La alternativa para dispersión planeada parece ser la más conveniente cuando se con-

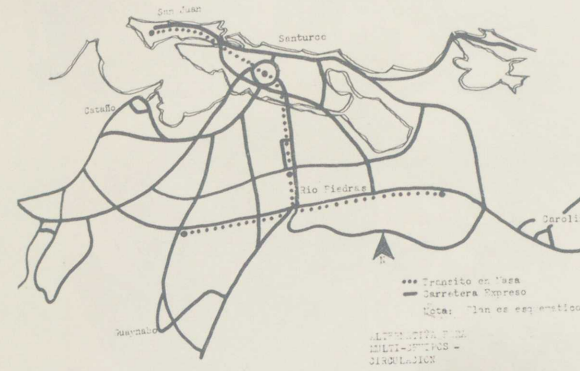
sidera el criterio de restricción mínima gubernamental. "Restricciones gubernamentales" significa acción que influye directamente sobre decisiones de "mercado" y operaciones de "mercado", tal acción considerada necesaria para llevar a cabo una forma de crecimiento metropolitano adecuado. El plan de dispersión parece coincidir mayormente con tendencias actuales mientras que el plan para un centro fuerte está en oposición directa a las fuerzas que conducen a la dispersión. El plan para multicentros descansa entre esos dos extremos. Parece que el plan de dispersión necesitaría en este orden, el menor control seguido de los planes para multicentros y el de un centro fuerte, aunque el centro fuerte probablemente requerirá una cantidad extraordinaria de restricciones para realizarlo en comparación con el plan de multicentros.



La alternativa del centro fuerte parece ser la más conveniente cuando tomamos en consideración el criterio de variedad visual. La mayor variedad de estímulo visual — desde los altos e impresionantes edificios que describen un sorprendente horizonte al excitante movimiento de personas y vehículos; desde la variedad de tipos de edificios que se producen en arrabales, secciones de clase media o en áreas abiertas, hasta las amplias vistas de los parques y edificios públicos monumentales — parece mejor cumplida cuando le sigue la alternativa del centro fuerte seguido por los planes de multi-centros y dispersión planeada respectivamente.

La alternativa sobre multi-centros se presenta como la más conveniente si se consideran las dos siguientes opiniones: eficiencia urbana y mayor grado de selección.

Eficiencia urbana significa, por lo menos, las siguientes partidas combinadas: el logro de



metas con un mínimo de gastos públicos y privados; libertad de movimiento, estímulo de una amplia variedad de ambientes culturales; y estímulo de una diversificación máxima de la economía. En general, el plan de dispersión sirve para minimizar la eficiencia urbana: los costos públicos y privados para carreteras y servicios públicos que sirvan a áreas extensas a intervalos frecuentes son muy altos; el movimiento está apto a restringirse debido a colapsos frecuentes en la circulación; la diversificación de la economía aparenta limitación debido a las pocas amenidades disponibles en esta forma urbana por la reducción del grado de selección entre actividades urbanas y variedad visual. El centro fuerte tiene las condiciones de alta densidad, heterogeneidad y tamaño grande para mantener una variedad apropiada de ambientes culturales y ofrece una máxima diversificación de la economía; pero, las mismas condiciones aparentan resultar en una restricción de libertad de movimiento y particularmente altos costos de tránsito y servicios públicos.

Por consiguiente, cuando todas las partidas se consideran colectivamente, el plan para centros múltiples parece satisfacer mejor el criterio de eficiencia urbana como un medio feliz entre los dos extremos de dispersión y concentración.

El "grado máximo de selección" significa, por lo menos, la provisión de una selección extensa, amplia, cercana una de las obras entre lugares de viviendas, empleo y recreación. Bajo el plan de dispersión el alcance de selección parece estrecharse debido a la larga distancia para viajar y la pérdida de tiempo y energía envueltos. Mientras el plan para el centro fuerte se amplía, el alcance de selección con-

centrando allí el mayor número de oportunidades, el alcance de selección de áreas en el exterior se estrecha. El plan multi-central como un medio entre ambos extremos parece tener alguna preferencia entre los planes de un centro fuerte o la dispersión planificada.

Parece muy conveniente la alternativa sobre multi-centros, pues producen el mayor grado de eficiencia urbana y grado de selección. Se considera que esta forma también es conveniente porque no se requiere un máximo de restricciones gubernamentales y, sin embargo, hay oportunidades para la expresión de variedad visual. Basado en este sistema, considerado imperfecto, se hacen explícitas aquellas razones que de lo contrario se verían tácitamente incluídas en una explicación de las preferencias, entre ideas alternas. El plan para los multicentros presenta la mejor posibilidad para proporcionar el mejor ambiente físico para las generaciones presentes y futuras de San Juan.

IMPLICACIONES

Una cosa es teorizar sobre la futura forma urbana del área metropolitana de San Juan, según se explicó anteriormente. Por supuesto, es otra cosa aplicar la teoría a las realidades del área metropolitana de San Juan. Sin embargo, hay una implicación importante que parece clara después de esa exploración de la forma metropolitana: el futuro del área metropolitana depende, en mayor parte, del desarrollo de un proceso efectivo no sólo para llegar a una forma urbana convenida, sino también trabajar hacia su realización. (Un punto importante en cuanto a la "evaluación", presentada arriba, es que es confiable solamente en la extensión cuando sugiere diferencias relativas entre planes alternados. Esto es, no ha sido posible determinar precisamente cuán favorable puede ser una alternativa sobre otra. Mientras el patrón multicentral surge de la "evaluación" con la tasa más favorable — particularmente con respecto a eficiencia urbana y máximo grado de selección — el plan de centro fuerte no se muestra en una desventaja clara. El plan multicentral tiene balanceado el poder cuando se toman en consideración todos los criterios).

En la situación real del área metropolitana de San Juan hay que desarrollar un procedimiento que conduzca a lo siguiente: una declaración realista de las metas que reflejen las necesidades y deseos de los habitantes en

(Continúa en la Pág. 65)



BAÑO - VESTIDOR.

Paredes y tocador tratados con material de vinyl **VICRTEX**, Referencia **IMPERIAL SILK**, fabricados por **L. E. Carpenter & Co., Inc.**, New York, y representados por **R. B. ADLER, INC.**

R. B. ADLER, INC.

Suite 707
FIRST FEDERAL SAVINGS BANK BUILDING
 Stop 23 Santurce, P. R.
 723-5810

Entre otras soluciones al mal, creemos se debe hacer labor inmediata así:

- Exigir por Ley, la ejecución del Urbanismo y la Arquitectura, a personas poseedoras de estudios de esas profesiones — si queremos buena arquitectura y mejor urbanismo — tal como se hace en la práctica del derecho y la medicina.
- Dar tutela técnica y artística a los "remodeladores" de casas de las urbanizaciones, obligándolos a no dañar el paisaje urbano. Esta labor la podría hacer el Estado, con una campaña edu-

- cativa en que participaran arquitectos.
- Crear inmediatamente la escuela de Arquitectura que hace tanto tiempo necesitamos desesperadamente . . . Escuela que no existe por un criterio económico mal entendido y corto, y por creérsela innecesaria . . . Factores responsables de los males que discutimos hoy.

Una escuela, no importa cual sea, hace conciencia, educa al pueblo y guía a los directores de ese pueblo . . .

Gracias, Honorable Senador por su gran interés en estos vitales problemas. Creemos que el perfecto balance gubernativo existe cuan-



15 años al servicio de los ingenieros, arquitectos e inversionistas

Hoy como ayer, a través de 15 años y donde quiera que ejercemos nuestra profesión de contratistas, siempre lo hacemos y lo haremos observando invariables normas de prestación de servicios y colaboración con los ingenieros, arquitectos e inversionistas en toda clase de obra que se nos confía.

Edificio Caribe Lumber, Oficina 208
 Carretera Estatal No. 2, Km. 8
 P. O. Box 512, San Juan 3
 Telf. 782-2161

AMECO

AUGUSTO MENENDEZ CONSTRUCTION CORP.

ENGINEERS - CONTRACTORS

do se le da igual atención al fruto de todas las profesiones, sin sub-estimar o ignorar a una sola de ellas.

Sin otro particular y confiando en poder servirle alguna vez, me suscribo como su amigo,

Arq. Efraín E. Pérez-Chanis
 Director

¿CUAL FORMA URBANA?

(Continuación de la Pág. 29)

para el crecimiento futuro; idear planes factibles para una forma urbana que tome en consideración el alto grado y potencial desmembramiento del San Juan metropolitano, con miras hacia el futuro; desarrollar un sistema que pueda ser perfeccionado gradualmente, hasta tal punto que los patrones alternados de crecimiento puedan ser pesados y descartados por uno que presente la mayor promesa y posibilidad de ejecución; usar nuevas técnicas y reexaminar las viejas para ayudar a realizar la forma urbana que se haya convenido.

Por supuesto, habrá mucha gente envuelta en este procedimiento: hombres de negocio decidiendo construir nuevos edificios de oficinas y centros comerciales; corporaciones seleccionando nuevas localidades para nuevas fábricas; constructores planeando nuevas urbanizaciones y proyectos de renovación; el Gobierno construyendo obras públicas, reglamentando los edificios y el uso de terrenos. Es evidente que cualquier procedimiento ideado cuidadosamente deberá tomar en consideración estos factores humanos.

Lo que es quizás más evidente es que ese procedimiento sería uno largo y complejo. Sin duda alguna, no sería la manera más fácil y rápida para obtener resultados; pero parece haber poca duda de que tal procedimiento, cuando sea desarrollado, es más apto para rendir resultados.

PHOTO PRODUCTIONS

fotografía comercial

Jorge Santana
 DIRECTOR

Calle Europa No. 700, Santurce
 Tel. 723-4295



DISTRIBUIDORES

F. & J. M. CARRERA, INC.
 SAN JUAN

F. CARRERA & HNOS.
 MAYAGUEZ

There's no Gin like **GORDON'S**
... World's Standard of Quality!