

# ashdod

CONCURSO AREA CENTRAL

israel

1.

De acuerdo con sus características definidas —como están expresadas en las Bases, la ciudad de Ashdod tendrá que cumplir tres funciones simultáneas: la primera es una función nacional (Puerto e Industria), la segunda como un centro de servicios regionales (Gobierno, oficinas públicas y privadas, centro cultural, instituciones de alta cultura, centro regional de salud, etc.). y la tercera como un conglomerado de tipo urbano.

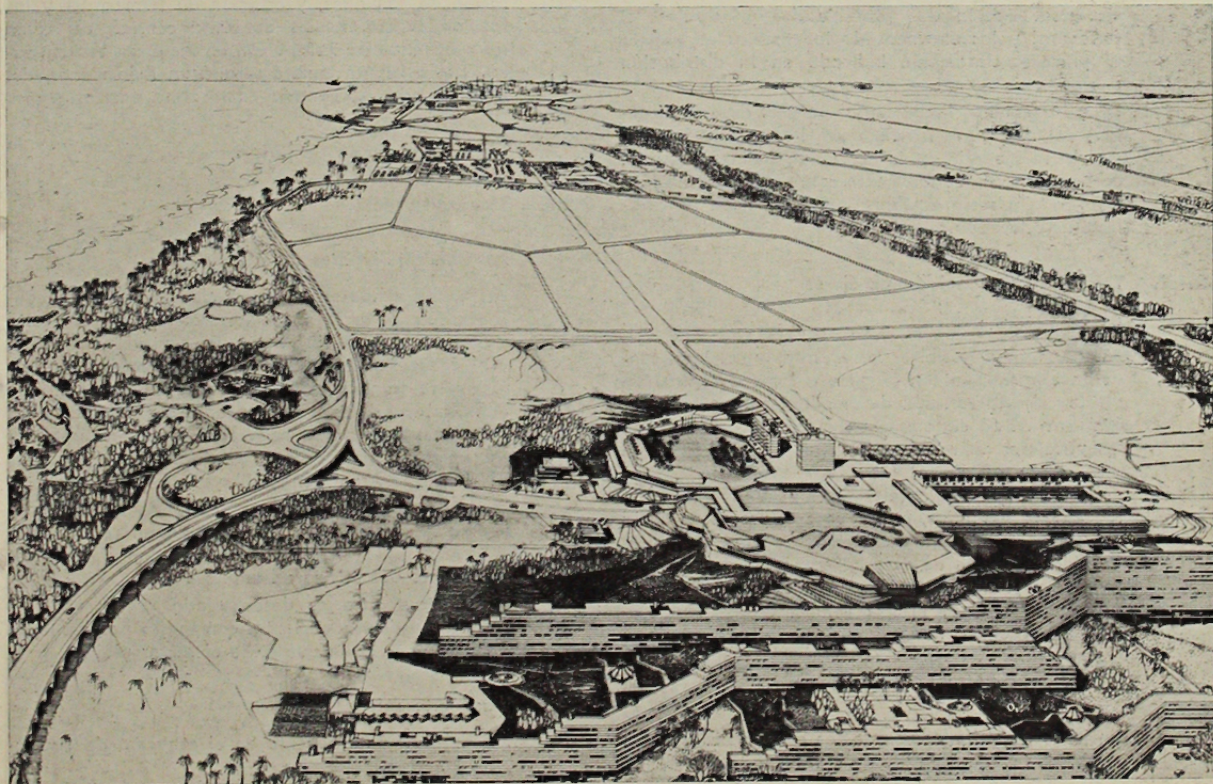
El análisis de las tres funciones antes citadas es la primera condición para una caracterización del área central de Ashdod.

## 1.1. LA FUNCION NACIONAL.

Ashdod se transformará en el segundo puerto más importante de Israel y también en uno de los principales centros industriales del país.

Israel, en un progreso continuo, desarrollará sus actividades de intercambio marítimo con Europa y África a través del Mar Mediterráneo en forma progresiva e incesante. Más aún: la creación de condiciones para una coexistencia armoniosa con el resto del Cercano Oriente ubicará a esta joven nación en lo que podríamos llamar su vocación natural: el centro de distribución terciaria para el Cercano Oriente.

El trabajo expuesto es la presentación al Concurso Internacional mencionado, del equipo profesional al cual pertenece nuestro corresponsal en Argentina, arquitecto Marcos Winograd.



## 1.2. Ashdod como un centro regional

En cuanto a este tema (Área Central), las funciones de Ashdod como un centro nacional y regional están casi superpuestas, influyendo en el sistema de caminos como un factor dimensional solamente, tema al cual no se refiere este concurso.

## 1.3. Ashdod como un conglomerado humano de tipo urbano

Es indudable que la conjunción entre la función regional de Ashdod y su propia calidad municipal será uno de los factores básicos para alcanzar la compleja variedad y densidad de la vida diaria en el área central, una condición que le permitirá ofrecer a sus habitantes ese modo de vida urbano intenso que es una de las características atractivas de las ciudades de nuestro tiempo.

## 2. TRAFICO Y TRANSPORTES

El transporte y la circulación, problemas esenciales de la ciudad moderna, son las coordenadas básicas para la definición de un diseño urbano contemporáneo.

Un análisis del tema puede fundarse sobre lo antes dicho, agrupando los factores derivados de las funciones Nacionales y Regionales por un lado, y aquellos que son estrictamente urbanos por el otro.

### 2.1. Relativo a las funciones Regionales y Nacionales

#### 2.1.1. Transporte de mercaderías del Interior al Puerto y viceversa. Existen dos posibilidades principales: el ferrocarril y los caminos. No insistiremos en cuanto al primero, claramente indicado en la distribución existente.

La red caminera, fundamental para el desarrollo actual del transporte israelí, desemboca en el perímetro de la ciudad, sin influir notablemente sobre el área central. Indudablemente continuará desarrollándose, aún si se lo equilibra con un sistema ferroviario más adecuado.

#### 2.1.2. Transporte regional de pasajeros:

##### a) Transporte público:

Sus dos formas posibles: ferrocarriles y caminos, tenderán esencialmente a dirigirse a los dos centros de distribución: la estación de ómnibus y la estación de ferrocarril. Está claro que un elevado porcentaje de los pasajeros provenientes del interior tendrán como destino el área central (servicios privados y públicos de administración, hoteles, instituciones culturales, facilidades sanitarias, etc.) Surge el problema de la conexión entre ambas estaciones y con el Puerto. Considerando que de acuerdo con las exigencias del programa y la lógica urbana, la estación de ómnibus está ubicada en el área central, el esquema propuesto por el plan regulador está bien ajustado a las necesidades de la situación.

##### b) Transporte privado:

Un juicio de valor acerca de las conveniencias o las posibilidades de este tipo de transporte no es de

nuestra competencia. En este sentido, los requisitos del programa general son lo suficientemente explícitos (página 20 par. b pág. 28).

De acuerdo con esta hipótesis los vehículos de transporte regional, yendo hacia el centro así como hacia la playa, deben acercarse lo más posible a sus destinos sin interferir de ninguna manera con la libre circulación de los peatones. Así surge claramente la necesidad de una calle que penetre en el área central, así como una extensión al área de playa y parque.

##### c) Transporte turístico a la playa:

Aceptando la tendencia general hacia un aumento en el tiempo de esparcimiento, las condiciones climáticas particulares de la región, y los horarios de trabajo resultantes de las condiciones anteriores, además de la posición particular de Israel como un país de atracción turística mundial, resulta evidente que la existencia de una playa y sus instalaciones serán un factor importante en la caracterización de Ashdod como un centro regional. Un centro capaz de crear flujos entre el área central (hoteles urbanos y negocios) y la playa.

### 2.2. Relacionado con las funciones mismas de la ciudad:

Del análisis del movimiento que resulta de la situación de Ashdod como un conglomerado humano de tipo urbano, se puede deducir lo siguiente:

#### 2.2.1. Transporte urbano de mercadería:

Este es un flujo que surgirá principalmente entre el centro mayor de distribución (mercado mayorista, estación de camiones, y estación de ferrocarril) y las facilidades comerciales del área central, así como los subcentros de distribución en las áreas residenciales. De la misma manera surgirá un flujo menor, del mismo sentido, originado en la zona portuaria.

#### 2.2.2. Transporte urbano de pasajeros:

##### 2.2.2.1. Transporte público:

###### A) Domicilio-lugares de trabajo.

Las zonas donde se puede predecir una mayor concentración de la actividad laboral son: a) el puerto y la zona industrial, b) área central (terciaria), y c) focos de distribución (mercados mayoristas, estación de trenes) así como la zona adyacente de edificios especiales. La unión entre estas zonas y los sectores residenciales se establecen principalmente sobre los ejes norte-sur y este-oeste.

###### B) Domicilio-Área Central-Playa.

Las calles que rodean las zonas residenciales actuarán como laterales del eje longitudinal principal de la ciudad, que evidentemente será uno de los ejes principales del tráfico urbano.

Por lo tanto, no es descabellado prever un flujo importante de tráfico lento, compuesto por gente de paseo, por la calle que orille el sector playa.

##### 2.2.2.2. Transporte privado:

Se insertará naturalmente en el esquema de circulación mencionado arriba.



### 3. ANALISIS DE LA ORGANIZACION DE LOS BARRIOS

#### 3.1. Las áreas residenciales y los sub-centros de servicios.

La experiencia de ciudades contemporáneas ha demostrado que los puntos principales de la vida urbana colectiva se forman alrededor de las actividades sociales, comerciales y culturales.

Además, para su funcionamiento correcto, estos centros requieren el "apoyo" de un grupo de gente lo suficientemente numeroso como para asegurar que el uso del servicio urbano se justifique y sea posible. Sin pretensión de ningún planteo apriorístico, parece posible establecer que poblaciones del orden de 50.000 ó 70.000 habitantes son el límite, más allá del cual es posible un conjunto humano con un modo de vida integrado, heterogéneo y armonioso, en la ciudad (Cumbernauld, Hook, Toulouse le Mirail, etc). Resulta inmediata la sugerencia de agrupar los sub-centros de servicio pertenecientes a las áreas residenciales, para darles una cierta importancia. Así se hace posible que estos sub-centros puedan crear una subestructura armónicamente relacionada con el área central, sin cuestionar la importancia de éste, posibilitado por sus instalaciones y funciones, y las facilidades comerciales "au pied du logis".

Lo contrario hubiera condenado a los subcentros (etapas intermedias de la provisión) a una actividad decadente.

Si a causa del estado avanzado de los proyectos o la construcción esto no fuera posible, se deberá estimular la tendencia de unir los sub-centros para formar unidades mayores.

#### 3.2. Sub-centros en los barrios N.º 8, 9, 10.

Estos subcentros se considerarán como un caso especial, el de ampliación del área central.

Es muy remota la posibilidad que estos centros funcionen independientemente, ya que están ubicadas a escasas cuadras del área central misma.

Todo lleva a suponer que la distancia que los separa será velozmente reducida hasta establecer contacto entre ambos, aún a pesar de la influencia del eje principal de peatones, que los separa.

La diferencia entre los barrios 8, 9 y 10 y el resto de los barrios urbanos, producido por la presencia del eje principal de peatones, debe quedar claramente indicado. De esta manera, estos barrios probablemente se transformen en áreas residenciales más definidas.

Si la población total de la ciudad puede alcanzar la cifra de 500.000 h., como lo prevén las bases del concurso, el pasaje del eje este-oeste sobre el eje norte-sur, y el uso eficiente del eje principal de peatones, cuyas funciones de paseo pedestre no son muy claras, serán las tendencias naturales de crecimiento y ampliación del área central.

Esto tendría un término de una dimensión adecuadamente urbana y de un contenido temático expresivo en la zona de servicios especiales situada en su extremo oriental.

### 4. CONSIDERACIONES GENERALES

Las consideraciones del párrafo 1 han puesto en evidencia algunos de los aspectos de la variedad

funcional de Ashdod como un conglomerado humano. Los requisitos del concurso especifican un programa de diseño complejo.

De las dos posibilidades básicas: ubicación independiente en zonas de las funciones, o la integración armoniosa de las diversas actividades, hemos elegido la segunda. Si los requisitos no estuvieran tan claros en su consideración teórica de este tema: "las funciones diversas y aún contradictorias de los varios edificios y espacios en la ciudad (el centro) son características de una ciudad viviente y democrática; es esta diversidad la que induce la vida dinámica en el centro", y

"El mejor plan es aquél que coordina las varias y variadas funciones del centro, evita la monotonía y asegura que todas las partes del centro están en movimiento a todas horas del día y la noche", mucho se podría agregar sobre el tema; suscribimos totalmente las consideraciones arriba citadas.

Para llevarlo a cabo, se pensó en una agrupación de elementos a través de una serie de tramos superpuestos, que podrían aproximarse a funciones diferentes que, en algunos casos se pueden superponer sin que entren en conflicto.

Los elementos unificadores serán, en última instancia, los peatones y los vehículos, ya que no hay ningún elemento abstracto de distribución y organización que pueda actuar como un sustituto en su función amalgamadora.

Pero esto no implica necesariamente la creación intencional del caos para remediar la situación fortuita de las ciudades de crecimiento espontáneo, (a pesar de los resultados interesantes que se ven), sino de producir un nucleamiento ordenado de funciones.

El significado esencial de la planificación es la ordenación; y ordenación no es el mismo que de esquematización.

4.2. Una ciudad de 500.000 h. (crecimiento futuro calculado por las bases del concurso) debe poseer un centro de escala adecuada. Esto significa que no sólo en el campo del tamaño (generosamente tratado en las mismas bases) y el de función, (el éxito de la ciudad depende, entre otras cosas del éxito del centro de la misma), sino también que el centro pueda asumir las funciones representativas de todo el conglomerado urbano, y absorber adecuadamente sus funciones a nivel cultural y social.

La vida moderna tiene sus propias definiciones y la sociedad moderna sus propias características: la ciudad moderna refleja a ambos.

El hombre tiende a la polivalencia, la sociedad a la diversificación sin perder su unidad, la región es multifuncional, la ciudad muestra y refleja esa complejidad, el centro urbano lo resume.

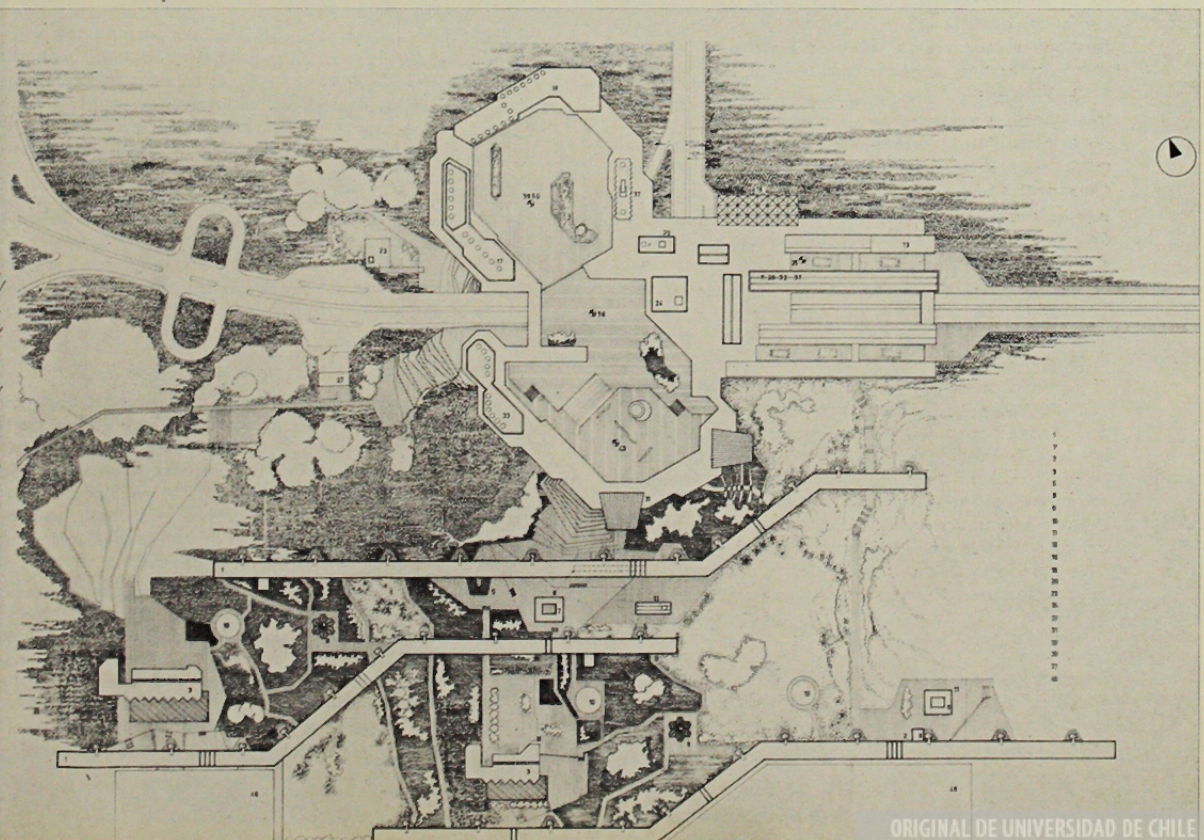
4.3. La altimetría asignada al sector se consideró como un factor potencial para alcanzar situaciones visuales más interesantes, así como para el mismo ordenamiento de las áreas de uso.

4.4. No se debe tratar de conseguir la segregación de peatones y vehículos en las condiciones de una ciudad planificada "ex novo", a través de procedimientos elementales como prohibiendo la entrada de vehículos en un área, o restringiéndolos a áreas lejanas, sino a través de una estructuración funcional en el cual los vehículos juegan la parte que les

**ASHDOD**  
CONCURSO AREA CENTRAL  
TRAFICO Y CIRCULACIONES

4

- ▬ CIRCULACION AUTOMOVILADA Y SIEMPRE
- ▬ CIRCULACION AUTOMOVILADA
- ▬ CIRCULACION PEATONAL
- ▬ ESTACIONAMIENTO A CILLO ABIERTO
- ▬ ESTACIONAMIENTO SUBTERRANEO



asigna su importancia en la vida moderna. Esto es particularmente cierto en las condiciones actuales, donde los índices de estacionamiento son particularmente altos.

- 4.5. Se consideró esencial que las primeras etapas de desarrollo (etapa A) fueran concebidas como una imagen urbana válida en sí. Esta imagen debe constituirse ya desde las primeras etapas terminadas, y debe ser una imagen no sólo capaz de crecimiento ordenado (tanto técnico como formal) sino también capaz de producir una aceleración de su propio crecimiento a través de un funcionamiento que debe ser lo más fluido y completo posible, aún en sus etapas más primitivas de existencia.

## 5. DISEÑO (diseño propuesto)

### 5.1. Circulación

a) El esquema circulatorio general adoptado surge de las ideas enunciadas en p. 2, y en general está de acuerdo con el plan regulador. Como resultado del análisis distinto del tráfico se propone considerar el eje norte-sur como el eje principal de tránsito de vehículos de velocidad mediana en ese sentido, análogamente para el eje este-oeste. Así ambos constituyen los receptáculos básicos para el flujo del camino de penetración a los distintos focos funcionales de la ciudad. Su conexión con el camino exterior es directo y eficiente, y sólo se sugiere a través de un "aménagement" completo del cruce de caminos en la intersección del eje norte-sur con la ruta que lleva a la entrada sur de la ciudad.

En cuanto a la ruta, de Migdal a Ashkelon, se unirá al sistema descrito, continuándolo hasta el cruce con el eje este-oeste, en el cual se inserta, mientras que el camino de la costa sigue más adelante como un camino de penetración.

b) El camino que vincula el puerto con el área central, paralela al eje norte-sur, cortará la parte central de la ciudad transversalmente, no siendo de ninguna manera clara su función, ya que se superpondría al eje mismo como vía principal.

Por lo tanto, su continuación hasta la estación de ómnibus lo convierte en un camino de penetración, destinado principalmente a los ómnibus.

La distribución y penetración para los barrios N.º 11, 12, 13, 14, 15 y 16, queda así a cargo del eje, forma coherente con la redistribución propuesta para los subcentros.

c) Se ha tratado de reducir al mínimo necesario el "aménagement" de los cruces de caminos, tanto por razones económicas como por sus consecuencias espaciales. Una ciudad, y especialmente su centro, no son rutas; por lo tanto se consideró que el tráfico sobre los caminos arteriales desarrollaría una velocidad mediana. En general, las sobre-curvas a la izquierda se evitan en los puntos focales, ya a través de conjunciones o distintos niveles, o a través del diseño de las conjunciones. (rond-point amenagé, etc.).

### 5.2. Utilización de la tierra.

De acuerdo con lo dicho, la utilización de la tierra no entraña un proyecto zonal esquemático, sino que reúne funciones que son diferentes entre sí pero a la vez concordantes.

En general, se pueden definir las siguientes áreas de utilización de la tierra como básicas:

1. Playa
2. Parque
3. Viviendas
4. Espacios abiertos
5. Centro de la ciudad

Este último, que se desarrolla sobre el eje interno este-oeste, comunica la zona central con el eje principal de peatones, y con la playa. A través de distintas caracterizaciones en sus diversos sectores, el eje principal de los peatones conserva su carácter de eje viviente del centro.

Es una característica del centro de la ciudad, esta fusión armónica de funciones distintas. En su comienzo en el este, muestra características esencialmente comerciales, verdaderas calles de vidrieras, que gradualmente incorporan diversiones y terminan bajo un techo amplio que cubre la plaza. Antes de esto, tocan el acceso de peatones a la estación de ómnibus, y el mercado, actuando ambos elementos como proveedores tanto para la zona anterior y la plaza misma y como lugares típicos de vida en una ciudad.

En los niveles superiores se hallan hoteles, oficinas privadas, y clubes adultos, así como tipos especiales de viviendas y estudios, todos ellos volcando su población activa en el nivel comercial, en una relación diferenciada y armónica, con condiciones funcionalmente aptas para todos y cada uno de ellos.

El techo amplio, que comunica esta primera zona con la plaza unifica las funciones de utilidad común, como la entrada a la estación de ómnibus, las salas públicas generales de las oficinas de correo y teléfonos, restaurantes y cafés, capaces de absorber necesidades y al mismo tiempo de generar vida, animación y agitación.

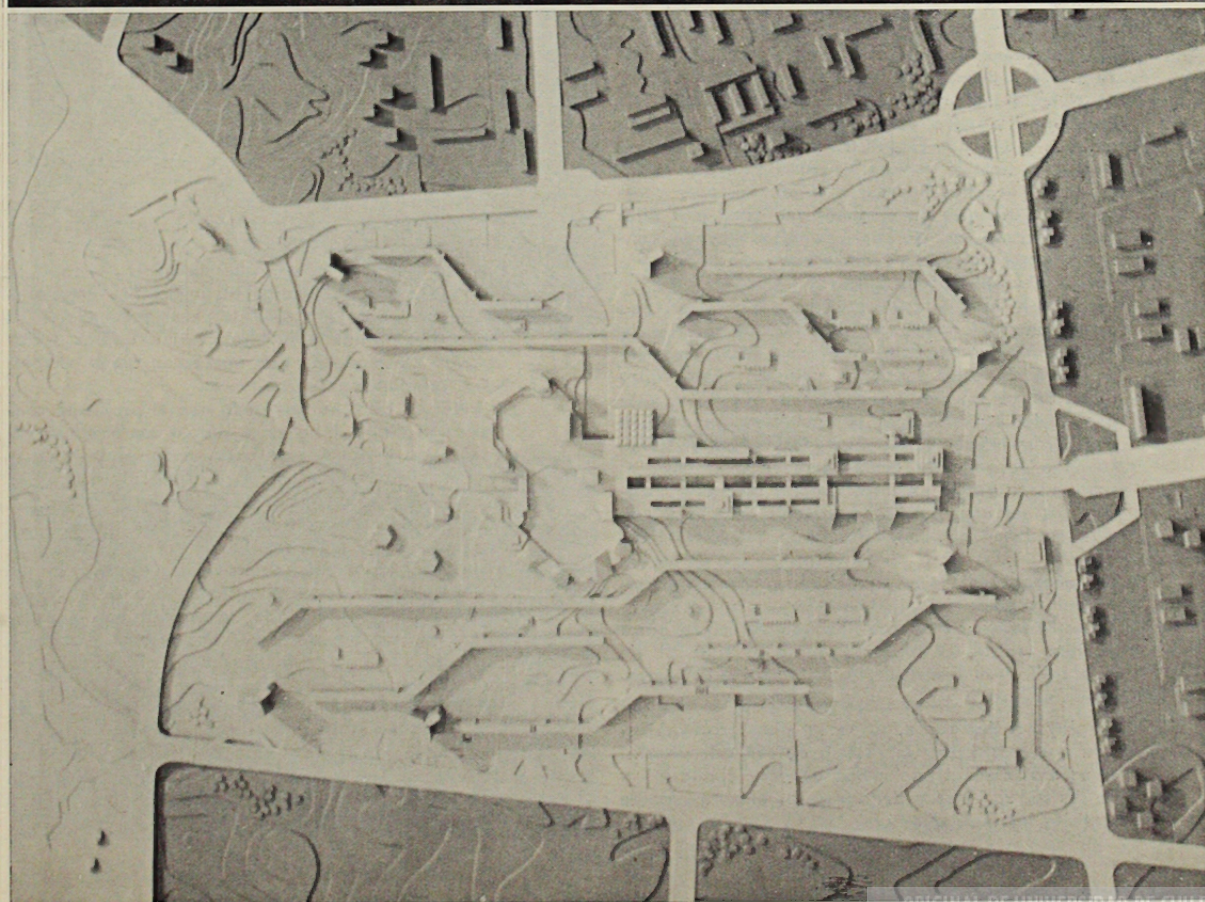
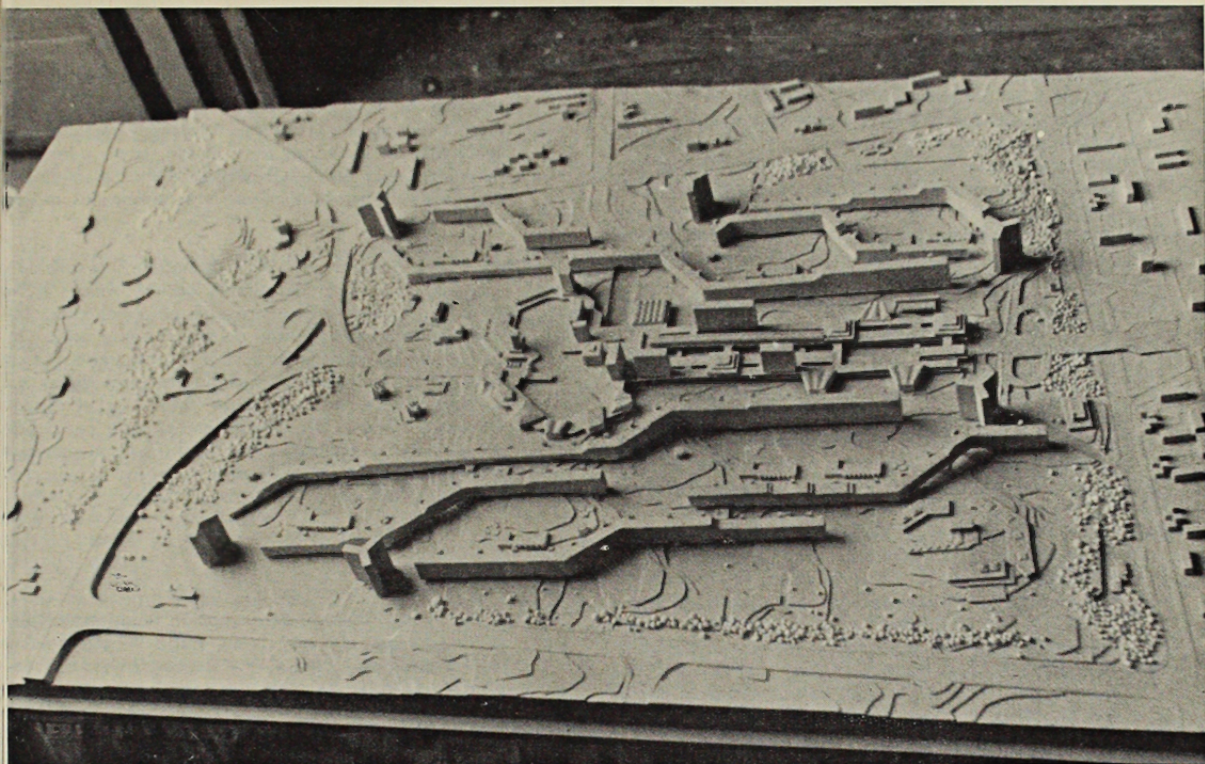
La plaza, una piazza con dos sectores unidos y diferenciados, reúnen en uno de ellos los edificios de la administración pública, y en el otro los edificios destinados a las actividades culturales. En ambas —una vez más— aparecen funciones diversificadas, capaces de mantener una tensión vital en cualquier momento; por ej.: los dos cines, el gran hotel central, etc.

Finalmente, ambas circulaciones se acercan de nuevo, después de la salida de la plaza, y pasan frente a los edificios administrativos y religiosos especiales, y el eje cobra de nuevo características de paseo, hacia el parque y la playa.

### 5.3. Las viviendas.

La organización de los grupos de viviendas depende de algunos conceptos básicos. Primero, los ya mencionados acerca del significado temático y simbólico del área central. Esta hipótesis se basa sobre una percepción urbana general, (desde un avión o desde el mar) que podríamos llamar centrípeta, así como sobre una percepción centrífuga, que es la del peatón que camina en el área central.

En ambas posiciones, el "centro del centro" —la piazza administrativa y cultural, el eje comercial—, está sensorial y físicamente delimitado por dos franjas largas y angostas de viviendas. El peatón, que camina por la zona comercial encuentra una contención visual a ambos lados; el peatón que camina en el sector de vivienda percibe entre los pilotes la presencia permanente del sector cultural o comercial y



- administrativo, y esta percepción caracteriza el área central. Otro de los conceptos principales es la creación de sistemas unitarios, gracias al nucleamiento de servicios. El principal es evidentemente el colegio primario, un instrumento de generación del sistema básico, comenzando por aquellas franjas que se hallan más cerca del eje comercial.
- Una separación de 140 metros entre las franjas organiza el espacio alrededor de los colegios, primarios, los patios de juegos infantiles, y las sinagogas; una separación de 50 metros viene a continuación y contiene los servicios de salud del barrio, los clubes juveniles, etc.
- El paralelismo con el eje comercial, junto con la búsqueda de la orientación correcta, (se asume que el ángulo delimitado por N-S y NO-SE es conveniente) nos permite articular los espacios urbanos internos, —sin espacios monocordes— que están delimitados por edificios de 25 pisos.
- Una cierta cantidad de servicios de vivienda que por razones especiales —distancia, exclusividad, etc. no pueden localizarse en las plantas bajas, existen en las plantas altas; esta situación se estimula y permite por la organización en altura de las franjas de viviendas. La circulación exterior abierta es lo suficientemente ancha y se transforma en verdaderas avenidas de peatones, uniéndose aquellos servicios.
- Está claro que la proposición para un sistema de viviendas no significa de ninguna manera una elaboración de un diseño arquitectónico. Esta será una labor posterior durante la cual se necesitará la penetración visual y material imprescindible para permitir la esquematización de condiciones económicas, variaciones técnicas, necesidades funcionales y variedad formal sin corromper la idea urbanística.
- 5.4. La plaza tiene la función de un elemento mixto para paseos, diversiones, y entretenimientos. Contiene elementos de diverso tipo —deportes, juego, recreación— y actúa como un factor de vinculación entre la playa y la ciudad. Es también en el parque donde los hoteles y hosterías están ubicados, especialmente aquellos dedicados a los turistas y veraneantes. Para este fin elegimos una zona más alta, una elevación característica de alrededor de cuarenta metros para poder lograr una mejor visión panorámica y ubicación respecto del viento.
- Respecto a las plantaciones, se ha pensado que una masa general formada por especies que resisten las condiciones geo-climáticas y que no necesitan excesivo cuidado. Estos formarían pequeñas áreas alrededor de las especies más delicadas, que así se pueden cuidar mejor y que se transformarán en una nueva atracción y objeto de curiosidad en la zona. La línea de palmeras actúa como un filtro entre el parque y la playa; un filtro visual y funcional mientras que sus características vegetales permitirán una más rápida afirmación y crecimiento que el resto del parque.
- Consecuentemente con la ya citada proposición acerca del carácter del eje Norte-Sur, se sugiere continuar la franja de parque llevándolo también hasta el área central. El contraste aparente entre el eje de tránsito y el Centro de la ciudad se vería neutralizado en esa forma.
- 5.5. La playa se ha pensado con la misma caracterización que el parque. Un sistema de servicios permitirá su uso racional en función del mar (bañarse) y de las recreaciones y deportes; un centro mayor de servicios los incluyen.
- 5.6. Espacios abiertos.
- Se sugiere que no aparezcan como espacios residuales, ya que su presencia obedece a razones precisas de funcionamiento, claramente visibles en los planos. Funcionan a veces como separadores de zonas, a veces como unificadores; o reciben tratamientos especiales en las zonas de vivienda, como patios de recreo o áreas de esparcimiento; o aparecen uniéndose a playitas de estacionamiento y separándolas de las calles, etc.
- 5.7. Así; como para las viviendas se sugiere una relación muy cercana entre las formas arquitectónicas y la proposición urbanística. Pero esto no implica de ninguna manera la imposición de una forma o estilo determinado de arquitectura. Por el contrario, como intentamos demostrar por medio de las visiones en perspectiva, hemos tratado de hacer que el esquema urbano sea lo suficientemente elástico como para permitir la absorción de formas arquitectónicas elaboradas de común acuerdo con los arquitectos que las diseñarán.
6. DESARROLLO
- Como se dijo, fue una preocupación fundamental para los autores obtener de la etapa A una unidad central adecuada para vivir y funcionar desde el comienzo, de un modo completo y total a pesar de que se requería sólo un 20 a 25% del total. Para esto, la propuesta para el crecimiento del centro de la ciudad se basó en la construcción de los niveles más bajos, en la plaza; dejando para el crecimiento futuro la construcción de torres sobre ellos. De esta manera la plaza tendrá, no es necesario decirlo, una fisonomía diferente durante algún tiempo, pero ésta será una imagen coherente y COMPLETA, desde un punto de vista perceptivo y funcional.
- Podría decirse lo mismo de los ejes comercial y recreativo. La construcción integral de su parte más cercana a la plaza dará una imagen vital, activa y funcional, que, creemos generará una aceleración en el progreso creciente.
- Para la etapa A, la construcción de la vivienda se propone de acuerdo al sistema descrito más arriba. Parece esencial que —desde el comienzo— los servicios funcionen y su organización aparezca claramente, de modo de que aparezcan áreas completas y completamente habitables.
- A pesar de esto, no hay duda que el problema central de la etapa A no es su propia conformación física, ni su diseño sino la relación que deberá mantener con el resto de la ciudad a medio construir.
- La primera relación puede darse por la creación, tan rápido como sea posible, de la franja de parque a lo largo del eje norte-sur; la playa, importante factor natural, dará una segunda relación. A pesar de lo cual se sugiere que se enfrenten dentro de los esquemas del Plan Regulador la posibilidad de acelerar la construcción de los barrios Nos. 4 y 5 de lo que resulta un contacto más rápido entre la ciudad y su centro.
- La construcción de las viviendas de la etapa A de la zona sud del área, obedece al mismo deseo de poner el centro en la situación de mirar hacia la ciudad, avanzando hacia ella y no de espaldas, aún cuando parezca que una mayor proximidad sugiere lo contrario.