

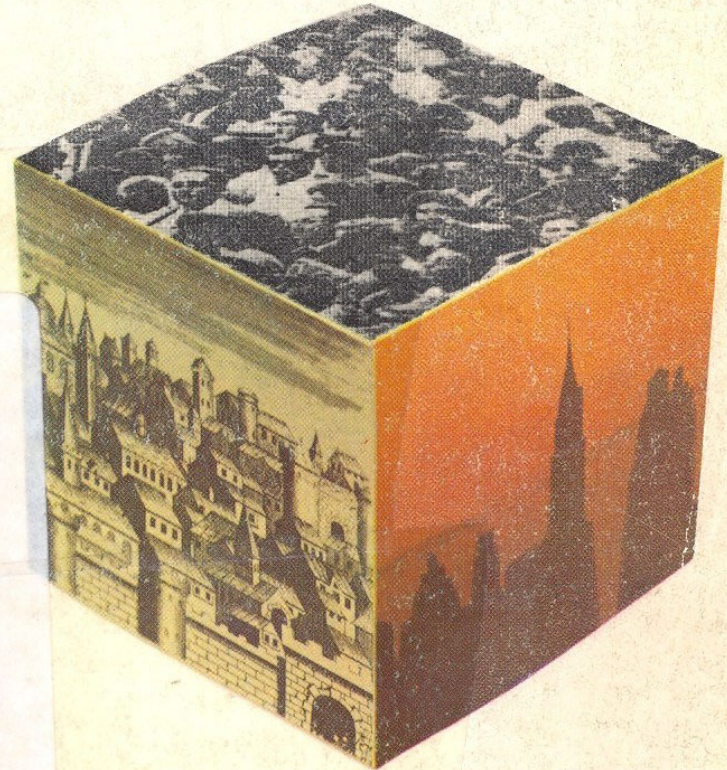
*Volumen intermedio

FERNANDO CHUECA —arquitecto, historiador del arte, catedrático y ensayista— esboza en esta BREVE HISTORIA DEL URBANISMO el complicado proceso que, a partir de las civilizaciones del Valle del Nilo y Mesopotamia, ha conducido hasta la moderna vida urbana. Los tipos fundamentales de ciudades —antigua, islámica, medieval, renacentista, barroca, industrial— son caracterizados en sus rasgos esenciales y articulados en su secuencia histórica, lo que permite poner de manifiesto tanto las invariantes como las diferencias de los modelos de vida urbana como las superposiciones y recíprocas penetraciones de las culturas. La visión del pasado, así, sirve para comprender mejor nuestro presente y para conjeturar las líneas de fuerza que configurarán el futuro. Chueca presta especial atención a los gravísimos problemas que el urbanismo contemporáneo plantea, y a la respuesta que las diversas escuelas de «ecología urbana» en el nivel teórico y las medidas gubernamentales en el terreno práctico han suministrado. Señala asimismo las causas y posibles vías de salida de la gran cuestión con que la sociedad moderna se enfrenta: el crecimiento desmesurado e irracional de las grandes metrópolis con sus connotaciones de deshumanización y desarraigo.

Cubierta Daniel Gil

BREVE HISTORIA DEL URBANISMO

FERNANDO CHUECA GOITIA



BIBLIOTECA WILLY OSSOTT

711 400 01 471



D040400010318

N° 0001

PVP
Bs 16.00
DILAE CA



El libro de bolsillo Alianza Editorial Madrid

Alianza Editorial

El gran desarrollo de las ciudades y de las formas de vida urbana es uno de los fenómenos que mejor caracteriza nuestra civilización contemporánea. La ciudad, ya lo hemos visto, no es un hecho nuevo. Lo que si resulta algo nuevo es la transformación verificada a lo largo del siglo pasado y en lo que va de éste, que ha tenido por consecuencia que una población mundial predominantemente rural se vaya convirtiendo en otra predominantemente urbana.

Europa, que hacia 1800 tenía una población urbana que no pasaba del 3 %, ha alcanzado ya el 50 %. Los Estados Unidos, que en 1800 contaba con una población urbana que representaba el 6,1 % de la total, cien años más tarde llegaba al 39,7 % y en 1960 al 69,9 %.

Antes de 1800 sólo había 21 ciudades en todo el mundo que pasaban de los 100.000 habitantes, y todas en Europa. En 1927 Mark Jefferson registró la existencia de 537 que pasaban de las 100.000 almas y que, por consiguiente, podían considerarse como grandes ciudades. De estas la mitad en Asia y 90 en Norteamérica¹.

¹ Mark Jefferson. «Distribution of the World's City Folks», *Geographical Review*, 21. (1931) pp. 446-465.

Jefferson estableció el siguiente cuadro de la urbanización por continentes en 1927:

Cuadro 1

Nombre del continente	Grandes ciudades (más de 100.000 h.)	Porcentaje de la población total que vive en grandes ciudades
Australia	9	44
Norteamérica	90	24
Europa	182	19
Sudamérica	20	11
Asia	224	5
Africa	12	2,5

Por este cuadro nos damos cuenta de que los continentes más urbanizados son los más modernos, Australia y Norteamérica. En cambio, Europa presenta un porcentaje menor, sólo el 19 %, lo que indica la persistencia en este continente de la homogénea distribución de la población, que tuvo, y aún tiene una base agraria, y también el hecho de que en Europa existan multitud de ciudades pequeñas.

En cambio, en regiones nuevamente colonizadas, como Australia, la población se ha asentado en un grupo de grandes ciudades que absorben casi la mitad de la población total. Esto puede ser debido a varias causas: a que nuestra cultura de hoy es primordialmente urbana y los colonizadores, llevados de su experiencia en el país de origen, transportan sus propios hábitos al nuevo; a que las condiciones de la vida colonial favorecen la concentración en ciudades de la sociedad dominante; o a que la imposibilidad de una penetración continua y homogénea del país, con lo que esto supone de vías de comunicación, creación de núcleos urbanos, educación del pueblo, etc., se sustituya por una serie de grandes ciudades costeras, verdaderas metrópolis y emporios del comercio. Al fin y al cabo, esta ha sido la eterna manera

de colonizar, desde los fenicios y los griegos hasta nuestros días.

Para darnos cuenta del auge del urbanismo desde 1800 a 1930 en diversos países del mundo, nada mejor que la visión sintética que nos ofrece el cuadro siguiente²:

Cuadro 2

Nombre del país	Porcentaje de población en grandes ciudades		Número de grandes ciudades		Población de grandes ciudades	
	1930	1800	1930	1800	1930	1800
Gran Bretaña	49	10	58	1	22.900.000	865.000
Estados Unidos	45	0	96	0	55.000.000	
Australia	43	0	5	0	3.050.000	
Alemania	30	1	53	1	19.950.000	200.000
Argentina	30	0	8	0	3.750.000	
Canadá	22	0	7	0	2.320.000	
Francia	20	3	17	3	8.625.000	765.000
Italia	15	4	22	4	6.175.000	800.000
Japón	14	0	21	0	9.200.000	
Brasil	10	0	10	0	4.000.000	
México	8	0	4	0	1.400.000	
Rusia	7	1	31	3	11.000.000	500.000
Turquía	7	2	3	3	1.000.000	1.000.000
China	6	0	112	3	22.000.000	?
India	3	0	38	0	11.900.000	

Más adelante Kingsley Davis e Hilda Hertz expresan así el crecimiento urbano entre 1800 y 1950:

Cuadro 3

Año	Población mundial	Ciudades de 100.000 o más habitantes		Ciudades de 20.000 o más habitantes		Ciudades de 5.000 o más habitantes	
		Núm. Poblac.	%	Núm. Poblac.	%	Núm. Poblac.	%
1800	906	45	15,6	1,7	200	21,7	2,4
1850	1.171	85	27,5	2,3	660	50,4	4,3
1900	1.608	270	88,6	5,5	1.780	149,9	9,2
1950	2.400	875	313,7	13,1	5.509	502,2	20,9

Las cifras están dadas en millones de habitantes. Según eso, en el año 1950 en ciudades de más de

² F. Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, 1899. Completados por Mark Jefferson, *op. cit.*

20.000 habitantes vive en el mundo el 34 % de su población³.

Según Pierre George⁴, se puede alcanzar una visión de la población urbana en el mundo clasificándola en diversos grupos que corresponden a porcentajes que saltan de 20 en 20.

Por debajo del 20 % se clasifican regiones de vieja civilización, como la India (13 %) y China; países atrasados de Africa, Eritrea, Somalia, etc., o incluso en Europa, una nación muy ruralizada como Yugoslavia (16,2 %).

Entre el 20 y el 40 % se encuentran varios países europeos de estructura agrícola, pero con grandes capitales comerciales e industriales: Polonia (31 %) y Hungría (36 %). América Central, Sudamérica (salvo Argentina) y Sudáfrica entran en esta categoría.

Entre el 40 y el 60 % se encuentran los países europeos como Francia, Italia, Suecia, la URSS, etc. En América, los Estados Unidos, Canadá y Chile.

Pasan del 60 %: Bélgica, Dinamarca, Austria, Alemania, la Argentina, Australia y Nueva Zelanda. Por último, Inglaterra se sitúa a la cabeza como el país más urbanizado del globo, con un porcentaje del 80 %.

Cuadro 4

Menos del 5 %	5 a 10 %	10 a 20 %	20 a 30 %	más de 30 %
Congo	Irak 5	Egipto 10	U.R.S.S. 20	G. Bretaña 30
Belga 1,3	Irán 5	Bélgica 12	Palestina 20	Dinamarca 32
Indochina 2	Bulgaria 6,5	Grecia 12	Suecia 20	N. Zelanda 34
China 3,4	Yugoslavia 6,5	Brasil 13,8	U. S. 21	
India 3,7		Checosl. 14	Canadá 21,5	
	Estados andinos 7	Francia 15,4	Japón 22	
	Rumania 7,5	Irlanda 17	Australia 26,5	
	América C. y Antillas 8	Suiza 17	EE.UU. 27	
	Turquía 8	Italia 17,5	Austria 28,5	
	Argentina 8,5	Alemania 18	Países Bajos 29	
	Finlandia 9,5	Hungría 18		
		España 18,5		

³ Ralph Thomlinson, *Populations Dynamics*. Random House. New York, 1965, p. 276.

⁴ Pierre George, *La ville*. Presses Universitaires de France, 1952.

El porcentaje de la población de ciudades de más de 100.000 habitantes, en relación con la población total del país lo analiza Pierre George según el cuadro anterior.

Con relación a Europa, España ocupa un lugar destacado entre los países fuertemente urbanizados. Esta superurbanización radica en sus condiciones peculiares que

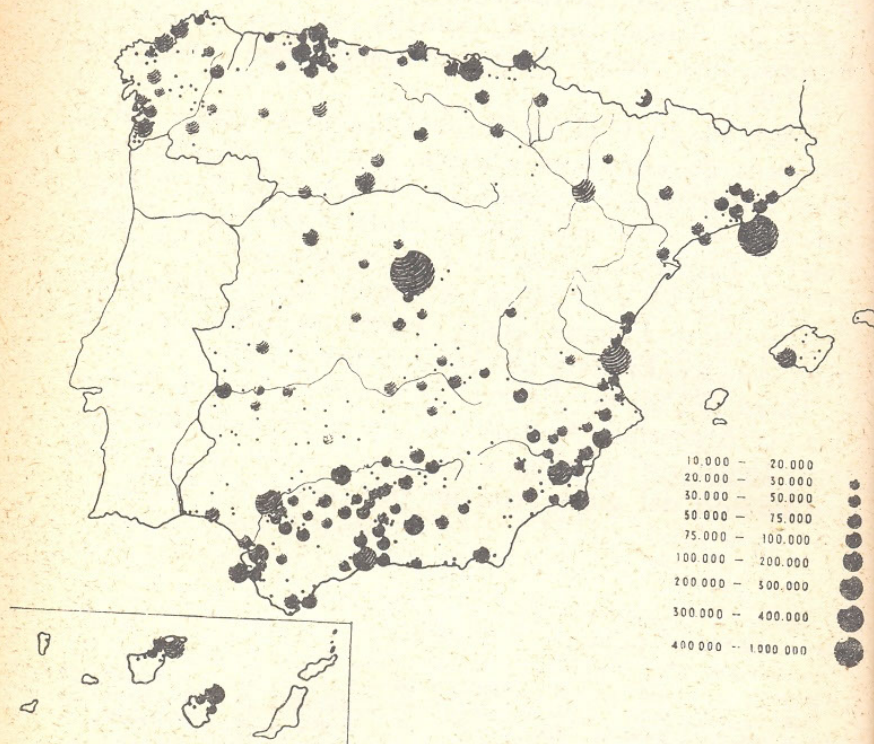


Fig. 66. Distribución general de las ciudades españolas, en 1950, según el sistema de Sten de Geer (Estudio de Abascal Garayoa).

impidieron desde siempre una diseminación homogénea de la población por razones históricas y geográficas.

En España los mayores núcleos de población se distribuyen en la periferia costera. Sólo la creación artificial de Madrid, como una necesidad de la política castellana para ejercer su imperio, modificó una estructura demo-

gráfica que, de no ser por esta voluntad decidida, hubiera sido muy diferente. Madrid fue primero la capital burocrática, pero esto, dado el proceso de industrialización acelerada al que se ha llevado al país en los últimos años, no hubiera bastado para mantener su hegemonía. En un país agrario o débilmente industrializado, Madrid hubiera podido mantener su rango con sólo mantener la centralización de poder que casi siempre tuvo, pero en una sociedad industrial fuertemente desarrollada a la larga lo hubiera perdido y tras el poder económico se hubiera marchado el poder político. Es indiscutible que un sistema político preponderantemente castellano como el que se ha instaurado en España después del breve paréntesis de la República, consciente o inconscientemente, se vería abocado a reforzar el grado de poder madrileño en todos los sentidos, y no sólo en el burocrático. Esto indica a las claras cómo no son sólo los movimientos económicos los que orientan la dinámica demográfica y consiguientemente la estructura urbana de un área o país determinado.

España por cada 10 millones tiene 7 ciudades de más de 100.000 almas, mientras que Francia sólo tiene 5,3. Según el censo de 1940, España cuenta con 16 ciudades que pasan de los 100.000 habitantes. En ellas vive el 18,5 % de la población española, mientras que en Bélgica, país fuertemente urbanizado, vive sólo el 12 %. Las típicas naciones de Centroeuropa están por debajo de España en lo que se refiere a los porcentajes. Inglaterra es un caso extremo con el 30 % de su población viviendo en ciudades de más de 100.000 almas. Pero Inglaterra es un caso diferente, pues allí se conjugan la diseminación campesina, un campo superpoblado homogéneamente, con la concentración industrial de los grandes centros fabriles y con la existencia de una capitalidad, como Londres, consecuencia no sólo de la estructura del propio país sino de una realidad extranacional basada política y económicamente en la Commonwealth.

España seguirá, por tanto, más y más, tendiendo a la concentración humana en ciudades y en zonas superpo-

bladas. Hacia el año 2000, cuando verosímilmente podrá contar con 45 millones de habitantes, el 80 % vivirán en ciudades, es decir, 36 millones. Los problemas del urbanismo en expansión crecerán en progresión geométrica.

Según el censo de 1940, la población española se dividía en tres grandes grupos, sensiblemente equivalentes. Las ciudades mayores de 20.000 habitantes componían un grupo equivalente al 35 % de la población total; las de 5.000 a 20.000 otro, que equivalía al 31 %; y las inferiores a 5.000 el último, que representaba el 34 %. En el año 1900 estos porcentajes eran respectivamente el 21 %, 28 % y 51 %. El grupo más permanente es el de las poblaciones de 5.000 a 20.000 habitantes, grupo que supone un escalón intermedio entre la vida rural que desaparece y la vida plenamente urbanizada. Si logramos salvar, vigorizar y dar impulso a este grupo de ciudades, podremos resistir mucho mejor la hecatombe urbanística que se nos avecina, podremos también salvar en la medida de lo posible y de lo compatible con el progreso y el desarrollo económico la estructura orgánica del pasado y buena parte de un depósito cultural que debemos a todo trance preservar si tenemos espíritu clarividente, pues a la vez que el mundo avanza a galope tendido hacia la uniformidad e igualitarismo de las sociedades industriales, también se despierta, conforme aumenta la disponibilidad de ocio en las masas de una *afluent society*, el deseo de encontrar mundos diferentes e insospechados.

Nuestras pequeñas ciudades, que parecen tener unas ciertas probabilidades de subsistencia, pueden ser una tabla de salvación para que la marea del urbanismo multitudinario no lo anegue todo y para que cuando, serenadas las aguas, se piense que aquello que se destruyó no era signo y expresión lamentable de caducidad y atraso sino todo lo contrario, todavía quede algo de que echar mano sin necesidad de impropias falsificaciones.

Si se tiene en cuenta que las ciudades más importantes crecen a un ritmo doble del nacional (20 % cada

diez años) y que algunas comarcas crecen a razón del 15 %, todo ello en detrimento del mundo rural, queda como escalón intermedio el de las ciudades medias que pueden convertirse en el futuro —y así sea— en piezas claves del organismo nacional. Según estos supuestos la población española podría organizarse según el siguiente cuadro:

Cuadro 5

	1900 (%)	1940 (%)	2000 (%)
Ciudades de más de 20.000 habitantes	21	35	50
Ciudades de 5.000 a 20.000 habitantes	28	31	20
Menos de 5.000 habitantes	51	34	30

En un reciente trabajo de Angel Abascal Garayoa⁵, podemos estudiar la evolución de la población urbana española en la primera mitad de este siglo con gran detalle. Podemos darnos cuenta de las corrientes migratorias, del descenso de la población rural y del ascenso de la urbana según las regiones o las provincias y de los índices de crecimiento de nuestras ciudades. A este respecto es curioso comprobar cómo no son las grandes capitales las que crecen más de prisa, sino otras que muchas veces están por debajo de los 100.000 habitantes. En este medio siglo las capitales de provincia de más rápido crecimiento han sido: León (282 % con relación a su población de 1900), Orense (265 %), Las Palmas (244 %), La Coruña (240,3 %), Albacete (233,8 %), Salamanca (212,3 %) y San Sebastián (200,9 %). En cambio las de crecimiento más lento (alrededor del 50 %) son Cádiz, Almería, Toledo, Cuenca, Teruel y Huesca.

⁵ Abascal Garayoa, Angel: «La evolución de la población urbana española en la primera mitad del siglo xx». *Geographica*. Zaragoza. Enero-Diciembre de 1956.

Si estas predicciones se cumplen, la población urbana en España el año 2000 será el 80 % de la población total. Ya que se entiende que el límite de la aglomeración rural está por debajo de 5.000 habitantes. Para los americanos suele estar en los 2.500 habitantes y algunos autores franceses adoptan la cifra de 2.000.

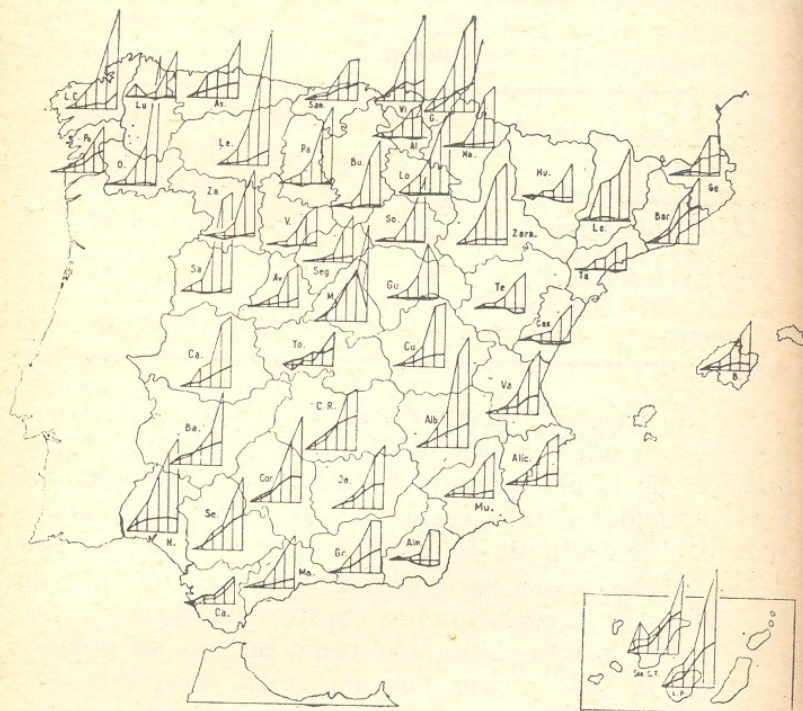


Fig. 67. Crecimiento de la población urbana española en la primera mitad del siglo xx. Comparación simultánea del crecimiento de las capitales (curva superior en trazo fino) y de las provincias sin ellas (curva inferior en trazo grueso). Cada división horizontal de 4 mm., representa un período censal. Un milímetro de escala vertical equivale a un 5 por 100. Base igual a 100. (Según Abascal Garayoa).

Pero aunque esta población urbana alcance el 80 %, no cabe duda que no podemos considerar de la misma manera la población que vive en localidades medias, entre los 5.000 y 50.000 habitantes, y la que vive en aglomeraciones que pasan de los 500.000 ó del millón de habitantes. Todos ellos son «urbanitas», pero de muy

distinta condición. Siempre que estas previsiones se cumplan, podrá, pues, permanecer esa zona intermedia de aglomeraciones proporcionadas, que pueden asegurar un reparto menos inarmónico de la población y un asilo seguro para determinados valores tradicionales.

De todas maneras, lo que es el verdadero signo de nuestro tiempo es ese formidable crecimiento de los grandes centros urbanos antes desusado porque el avance demográfico general era mucho más lento y porque ese plus demográfico no lo absorbían desproporcionalmente las grandes ciudades. Hoy éstas crecen por sí mismas (crecimiento vegetativo) y por absorción de la población rural. El resultado es que todas las grandes ciudades han entrado en lo que yo llamaría una fase de *transformación incongruente*.

La transformación es incongruente porque el ritmo de crecimiento es muy superior a las posibilidades de previsión de las autoridades, a su capacidad de asimilar los problemas, y generalmente a su cortedad de créditos para acometer las reformas de gran empeño que son las que ayudan a crear nuevas estructuras eficaces sin malgastar el dinero en reformas eventuales y de circunstancias.

«El crecimiento de la comunidad —ha dicho Anderson— es usualmente un proceso que camina trecho a trecho; aquí se construye, allá se derriba, aunque la actividad necesaria se demore. Las casas de una clase social estarán fuera de toda proporción para las necesidades de otras clases. La provisión de servicios públicos estará retrasada con respecto a las necesidades. El centro de la comunidad estará sobreconstruido, aunque se olviden las medidas necesarias para batallar con los problemas de circulación»⁶.

La transformación incongruente comienza porque en la ciudad se va acumulando una población constante de emigrantes que azarosamente se distribuye en las franjas más miserables y abandonadas, invadiendo propie-

⁶ Nels Anderson. *Urban Community*. Fondo de Cultura Económica. México, 1965, p. 237.

dades ajenas o zonas de inadecuadas condiciones urbanas. Esto dio lugar a las llamadas *bidonville* de las ciudades francesas o argelinas, a las chabolas o chabolismo español, a las famosas *favelas* brasileñas, a los *ranchos*

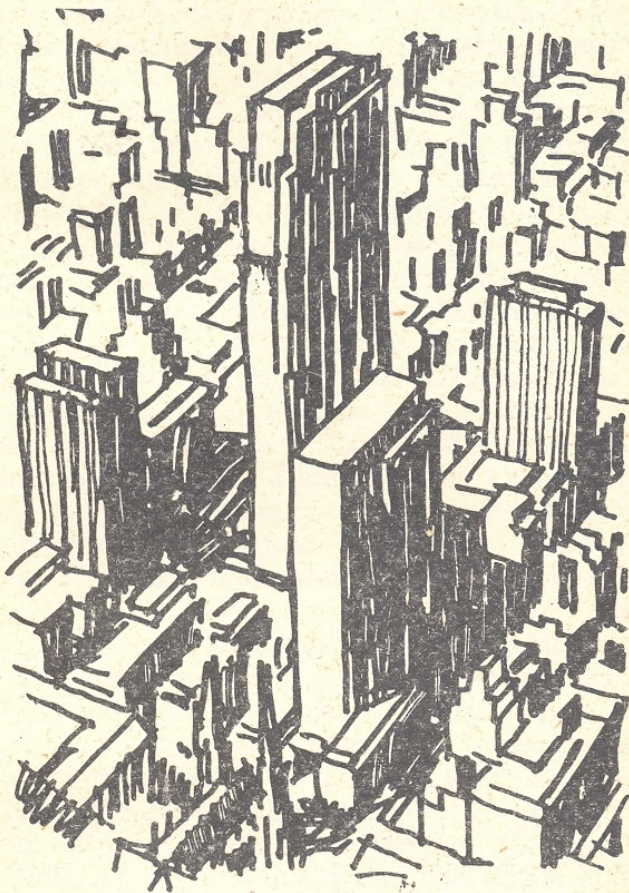


Fig. 68. Nueva York. Rockefeller Center. Un centro cívico planificado y con personalidad en medio de la ciudad amorfa (Dib. del autor).

venezolanos, etc. No hay ciudad en proceso de crecimiento agresivo que no haya sufrido o sufra estas patológicas manifestaciones. Como dice Roger Le Tourneur⁷: «Muchos de los recién llegados no pueden en-

⁷ «Social Change in the Muslim Cities of North Africa», en *Ameri-*

contrar alojamiento y se establecen en zonas vacías, hacen un pequeño pago al dueño, construyen juntos abrigos precarios de telas embreadas y pedazos sobrantes de tablas con paredes de lata de petróleo ajustadas por los bordes. De aquí su nombre de *bidonvilles*. Las autoridades públicas no han podido abolir esta mancha de las ciudades norteafricanas, ya que el flujo de la población siempre ha sobrepasado sus medidas. En Casablanca, que tiene un récord nada envidiable, existe una *bidonville* de más de 45.000 habitantes.» Hoy esta situación ha debido mejorar notablemente.

Estos barrios marginales serán para algunos el lugar donde empezar a subir, mientras que para otros serán el último escalón de un doloroso descenso. No cabe duda de que en estos barrios se codea lo bueno con lo malo, lo sano y lo enfermo, reservas de vitalidad que esperan su momento y su franco ascenso a la vida urbana, llena de estímulos competitivos para los fuertes, y despojos miserables que arroja a sus playas el fracaso tras una lucha inclemente. Aparte de esta población contradictoria de los que suben y de los que bajan, también existen tipos más estables, algunos de cariz poco recomendable, vagabundos, malhechores, delincuentes, proscritos, prostitutas, etc. Pero en general estos últimos están situados en franjas más internas, y pudiéramos decir que están incorporadas a la ciudad, en los llamados barrios bajos de una estructura urbana anterior, muchos de ellos situados en zonas que la movilidad urbana hizo pasar de unas clases sociales a otras. En zonas de transición o deterioradas y que un día pertenecieron a grupos acomodados o pequeños burgueses, pero que al abandonarse por ellos fueron bajando progresivamente los grados de la escala social. Estos barrios bajos integrados al centro solían poseer también en España unas estructuras propias, que son las conocidas casas de corredor, escenario del sainete y la literatura costumbrista de los años castizos. Los sociólogos y urbanistas americanos descri-

can Journal of Sociology, vol. 60, núm. 5, marzo 1955, p. 530. Apud Nels Anderson, *op. cit.*, p. 253.

ben estas habitaciones, que aparecen en toda Hispanoamérica, sin conocer ni aludir a sus precedentes españoles. Son las casas de *vecindad* de México, Centroamérica y Venezuela; los *solares* de Cuba, los *conventillos* de Chile, la Argentina y el Uruguay, los *cortiços* del Brasil, etc. Veamos cómo los definen: «Este tipo de viviendas pobres consiste en una serie de cuartos de una o dos habitaciones que rodean a un largo y estrecho patio en el que están la boca de agua de los lavaderos y los retretes. En un mismo patio viven unas sesenta familias, y el patio queda reducido a veces a un mero callejón. El suministro de agua y los saneamientos son inadecuados; no existe una limpia zona espaciosa en la que los niños jueguen sin peligro; los edificios son ruinosos y falta totalmente la vida familiar privada»⁸. Como puede verse, la descripción coincide al pie de la letra con la de una casa de corredor madrileña. Fueron estas casas primera manifestación de un urbanismo expansivo, y no resultaban tan descabelladas como el chabolismo del Pozo del Tío Raimundo o las *bidonville* de Casablanca.

Es cierto que las condiciones sanitarias dejan mucho que desear, pero hubieran podido mejorarse. Al fin y al cabo, el que hubiera una fuente en el centro del patio no era mala solución para la comunidad; y el chabolismo ni ha gozado de esta ventaja ni del alcantarillado para los servicios comunes. Lo que sí era difícil de conseguir en estas viviendas de corredor y sus consecuencias ultramarinas era la intimidad de la vida familiar privada. La vida rebasaba de las pequeñas e insignificantes células y se vertía en los corredores y patios, convirtiéndose en algarabía colectiva. Es indiscutible que sin las casas de corredor, las que ya se llamaban en tiempos de Mesonero Romanos casas de «tócame Roque», no existiría el sainete madrileño donde no brillaban, ni mucho menos, la intimidad de la vida familiar y sí la

⁸ *Urban Land Policies*. Nueva York. Secretaría de las Naciones Unidas, Documento ST/SCA/9 abril de 1952, p. 173. *Apud* Nels Anderson, *op. cit.*, p. 252.

estrepitosa comadrería de una pequeña sociedad que vive en común entre pasiones, altercados, dimes y directes. Nada de lo que pasaba en aquel pequeño mundo podía quedar reservado y secreto. Todo era de todos y las más íntimas debilidades que el hombre esconde se ventilaban en el patio. La ropa sucia no se lavaba en casa sino a la vista de todos y se colgaba en unas cuerdas o alambres que cruzaban el patio.

Sin embargo, esos suburbios que nos trajo el crecimiento incongruente de la ciudad en forma de chabolismo y barrio de las latas son de otro carácter y de vida más sórdida y menos pintoresca. Han dado lugar a otro tipo de literatura, de la que es ejemplo la novela de Luis Martín Santos *Tiempo de silencio*. Estos son el primer elemento de incongruencia en la transformación de la ciudad. ¿Cómo podría ser de otro modo si han nacido en plena clandestinidad, primero tímidamente, pegándose a algún pliegue del terreno y ocultándose tras él, como cazador furtivo; luego extendiéndose como inevitable mancha de aceite? Pero, claro está, huyendo siempre de los emplazamientos previstos para la expansión de la ciudad, de las líneas matrices donde podrían coordinarse con lógica. Los organismos oficiales, planificadores y urbanistas, son lentos en sus previsiones y todavía más en sus realizaciones. Mientras retienen las zonas convenientes y planifican sobre ellas preparando la solución al crecimiento, la realidad, con sus crudos imperativos, rompe por los lugares más imprevistos e incongruentes; y cuando las autoridades quieren darse cuenta se encuentran ante sí con una ingrata y voluminosa realidad que modifica los datos de un problema que se pensaba abordar serenamente en los tableros de dibujo. Entonces hay que acudir, como quien va a sofocar un incendio, a absorber en barrios experimentales y semiprovisionales lo que las poblaciones desheredadas han improvisado ante la urgencia de su situación. Entonces se añade a una improvisación otra, que suma al caos la incongruencia. Con este ir y venir espasmódico, haciéndose y deshaciéndose, pero siempre a medias y

bajo la presión de inquietantes circunstancias, va transformándose la ciudad con un crecimiento que ni es ordenado por vía técnica ni es pausado y orgánico por vía natural.

Todo esto presenta problemas de organización espacial en las grandes metrópolis que han ido agravándose con el tiempo. Es necesario relacionar espacialmente el centro representativo y de negocios, los centros de pro-

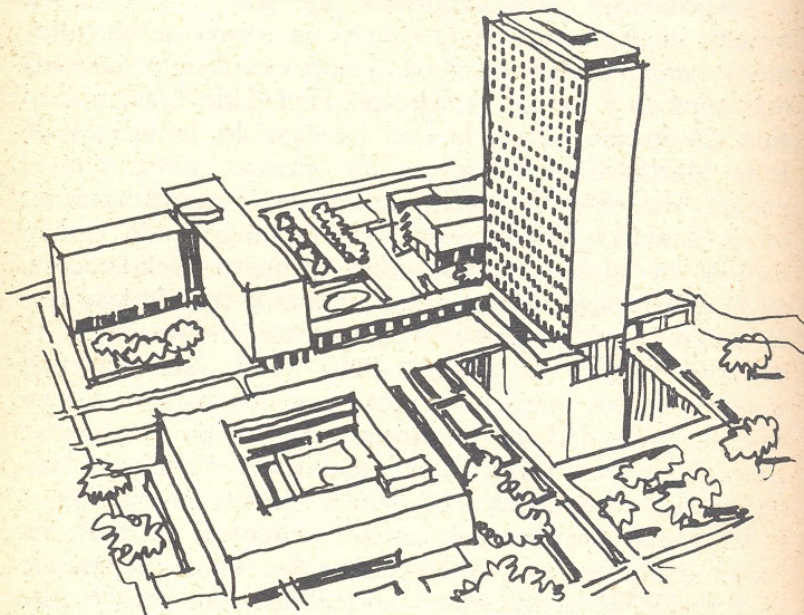


Fig. 69. Lansing, Michigan. Centro cívico. Planificación típica de mediados del siglo xx.

ducción, los de residencia y los espacios libres para recreo y expansión. La emergencia de las zonas residenciales o ciudades dormitorio, empezando por los *slums* y barrios de chabolas, ha traído, como hemos dicho, las primeras confusiones en el planeamiento que han dado lugar a la transformación incongruente. Los centros representativos y de negocios no provocaron, de momento, un desequilibrio estructural tan grave porque estaban acomodados a las áreas centrales que, con sus defectos,

se habían desarrollado con más coherencia, beneficiándose de un saber histórico. De todas maneras, en estos centros se produce una paulatina transformación, más oculta que visible, al utilizarse viviendas de clase elevada y media como espacios para oficina. Por eso, siguiendo una tendencia, ya muy señalada en las grandes metrópolis, sobre todo americanas, se produce un movimiento

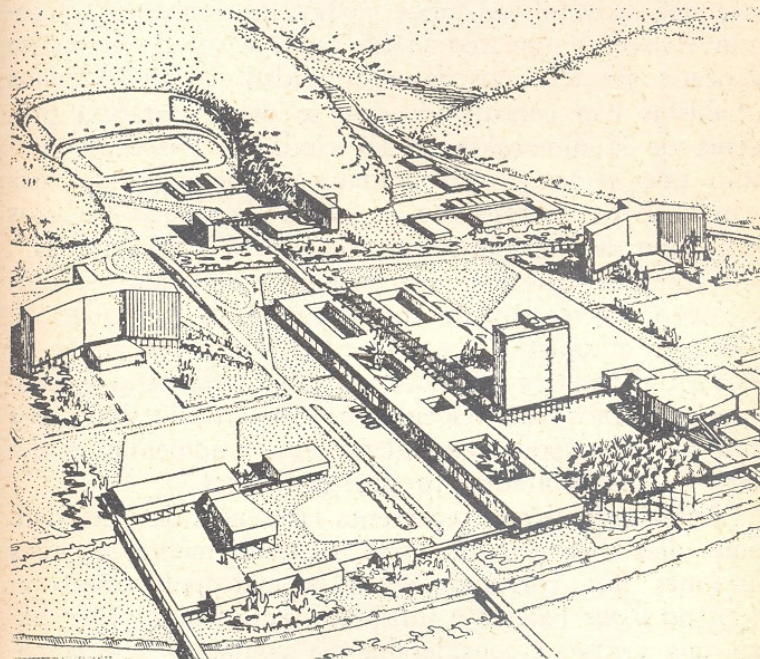


Fig. 70. La ciudad de los motores, cerca de Río de Janeiro. Proyecto de Paul Lester Wiener y José Luis Sert. Un ejemplo de aplicación de las ideas de Le Corbusier a un caso concreto. Parte central de una ciudad dedicada a la fabricación de motores de aviación.

centrífugo del centro a los alrededores que hace que disminuya la densidad de población en los núcleos y aumente en la periferia. Pero esto es un poco engañoso si lo medimos en cifras de residentes, porque si contamos las personas que se concentran en estos núcleos durante el día, tanto los empleados de oficinas y comercio como el público que acude a ellos, nos encontramos que la densidad es mucho mayor.

Por consiguiente, los problemas que este urbanismo en expansión produce en los núcleos centrales, muchas veces de estructura tradicional, residen en la congestión disparatada que sufren cuanto más aumentan las franjas exteriores de residentes y en la falta de accesibilidad y de transporte que esto lleva consigo.

Toda ordenación espacial será nula si no existe una adecuada accesibilidad, unos medios de transporte en común eficaces y una red viaria capaz e inteligentemente planeada. En términos de accesibilidad es como algunos urbanistas han considerado que se debía tratar el problema de la dimensión de las ciudades. Parece aconsejable que el área metropolitana no se extienda más cuando se ha sobrepasado la media de treinta minutos de tiempo de transporte entre el centro y la periferia⁹. Este cómputo horario puede mejorarse en cuanto se perfeccionen los medios de transporte. Si la velocidad de tráfico en autopista de acceso es en las horas punta de unos 25 kilómetros por hora, no cabe duda de que cuando aumentemos esta velocidad a 30 ó 40 kilómetros por hora la ciudad podrá extenderse más y aumentar el número de sus habitantes proporcionalmente.

El área central que representa la esencia de la ciudad, como dice Blumenfeld, atrae particularmente aquellas funciones que corresponden a la metrópoli como un todo (no a sus barrios y funciones sectoriales) y que exigen una cantidad considerable de contactos interpersonales. Además del comercio, tanto de los grandes almacenes como de las tiendas especializadas, el complejo de oficinas, corporaciones, instituciones financieras, administración pública y los despachos de los profesionales que sirven a todo este mecanismo, en el área central encontramos importantes establecimientos culturales, bibliotecas, museos, galerías de arte, teatro y ópera y el sinfín de lugares de convivencia como hoteles, restaurantes, clubs, cafés, etc. Toda esta función del área central de-

⁹ Véase Hans Blumenfeld, «The Modern Metropoli», en *Scientific American*, Septiembre de 1965, pp. 64-74.

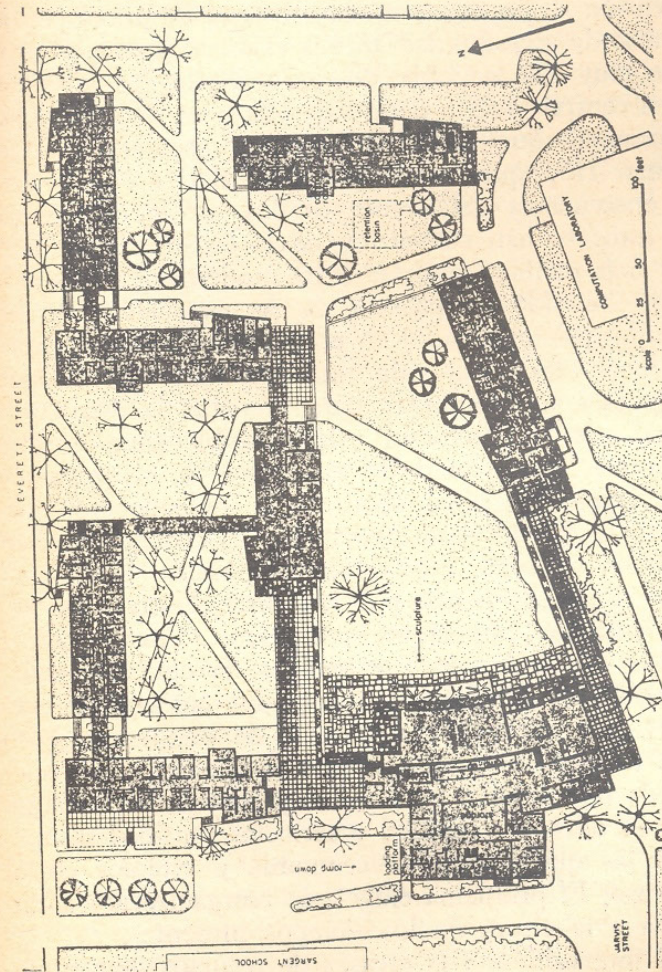


Fig. 71. Harvard, Cambridge, Mass. Centro de graduados proyectado por Walter Gropius. Ejemplo de una planificación dinámica en medio de un área ajardinada. (El corazón de la ciudad).

cae, se deteriora y puede llegar a fracasar por completo si su accesibilidad falla.

Hace años, cuando las ciudades no habían alcanzado la extensión de las áreas metropolitanas de ahora, estos problemas de accesibilidad apenas existían, y en una proporción muy alta la población que utilizaba los servicios del área central vivía o dentro de ella o en una vecindad tan razonable que su traslado no representaba ningún problema. Hoy que la extensión ha sido en gran medida consecuencia del avance de los medios de transporte, éstos se han convertido en la cuestión más delicada y más conflictiva de la urbe moderna. El automóvil, que ha sido la palanca de la expansión, se ha convertido, por otro lado, en el elemento más perturbador e incómodo de la vida ciudadana. Las autoridades municipales son impotentes para preparar la estructura funcional que el automóvil exige, posiblemente porque la economía, el régimen de exacciones y los recursos que las leyes prescriben obedecen a un concepto anticuado de la ciudad. Las metrópolis, al expandirse, han recogido en su seno, bien anexionándose los, bien manteniendo su independencia político-administrativa, una serie de antiguos municipios periféricos. Cuando estos municipios no han sido anexionados, la ciudad matriz, cuyos servicios disfrutaban igual que los ciudadanos anexionados, no percibe ninguna clase de impuestos. Pero también cuando los municipios se anexionan, éstos suelen ser de rentabilidad muy pobre y sobre ellos hay que revertir en obras de vialidad y servicios cantidades superiores a las que aporta su economía y estamos en el mismo caso. El problema exige una reorganización administrativa a la altura de los tiempos presentes.

En el intervalo, con la escasez de recursos inveterada, la ciudad matriz no puede llevar a cabo más que obras de circunstancias que son pan para hoy y hambre para mañana. Estas obras de circunstancias suelen ser, además, las que más perjudican las estructuras existentes y las que destruyen aspectos muy valiosos de la ciudad tradicional que luego no se podrán recuperar. Se sacrifi-

can plazas arboladas (tan necesarias como pulmones en medio de la congestión, tan útiles para clarificar el aire y luchar contra la «polución» y los gases nocivos) para instalar aparcamientos que son solución temporal y raquítica. Se destruyen avenidas y bulevares existentes y con arbolado de gran desarrollo para preparar provisionalmente vías de penetración y de tráfico rápido que también quedan a medias porque no estaban planeadas dentro de un sistema orgánico. En suma, se destruye lo que constituía a veces el mayor aliciente del paisaje urbano sin beneficio a largo plazo.

En medio de los procesos congestivos que sufre la ciudad del pasado en el presente, principalmente por la especulación de terceros, con el consiguiente aumento de volúmenes edificados y por la concentración de tráfico, no se tiene apenas en cuenta el problema sanitario, cada vez más grave y urgente.

Densificar cada vez más el centro de las ciudades, acumular habitantes por metro cuadrado, crear aparcamientos de automóviles con su correspondiente emanación de gases tóxicos, provocar el incremento de detritus de todo orden, mientras se hacen desaparecer plazas, árboles, jardines, avenidas y paseos es no sólo atentar al bien común, al bienestar de los ciudadanos, sino poner en grave peligro su salud orgánica y psíquica, ya que una cosa que sería necesario estudiar es en qué medida la vida de las grandes urbes aumenta el porcentaje de las enfermedades nerviosas.

Como ha dicho Aaron Fleisher, «no parece posible que la tecnología pueda contribuir sustancialmente a la solución del problema creado por las aglomeraciones humanas y de vehículos que aqueja a la ciudad moderna. La congestión humana no se comporta como un mero síntoma de deficiencias en el funcionamiento. Ya que si así fuese, su evitación sería en gran parte cuestión de aumentar suficientemente la capacidad. Una de las soluciones más socorridas suele ser la construcción de nuevas carreteras; pero la realidad pronto se encarga de demostrar su inutilidad, pues la consecuencia suele ser

casi invariablemente una intensificación del tráfico aún mayor. Al achacar el nuevo desequilibrio al crecimiento de la ciudad o a una redistribución de la circulación ro-

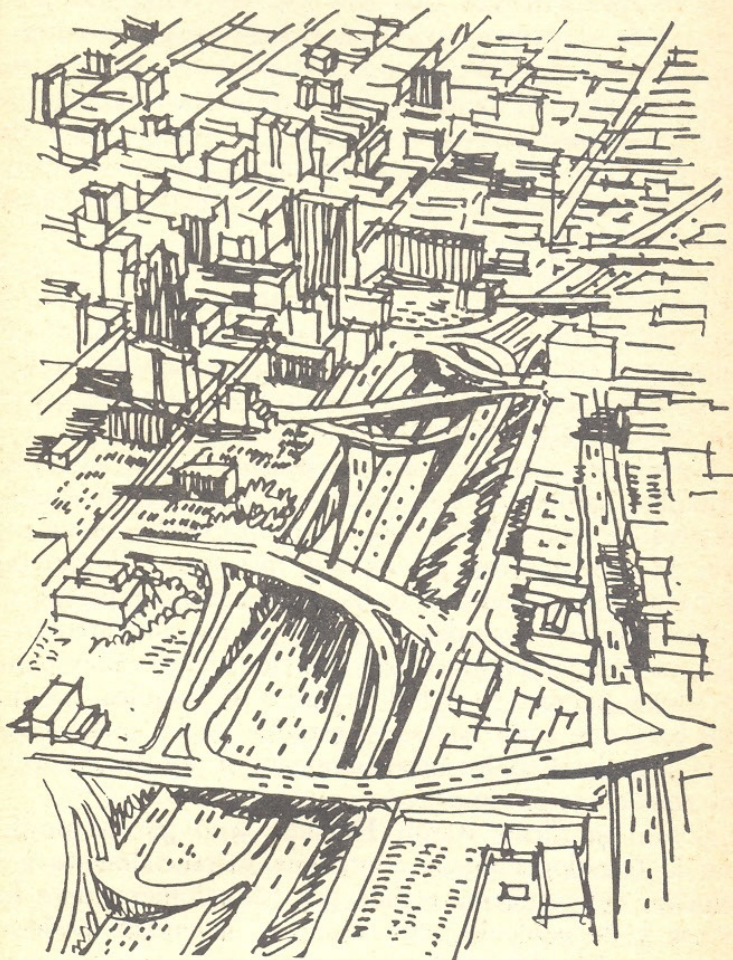


Fig. 72. Boston. La complejidad de las redes viarias y sus enlaces en una ciudad moderna americana (Dib. del autor).

dada, se admite tácitamente que las vías de comunicación no son un elemento pasivo en la determinación del modo en que se repartirá el tráfico. Por tanto, no se podrá remediar nunca la congestión urbana mediante simples

adiciones de carreteras nuevas a la red ya existente. En este sentido, la red nacional de carreteras se asemeja a un sistema con realimentaciones desestabilizadoras»¹⁰.

La ciudad moderna se ha dejado llevar demasiado a menudo por la tiranía del tráfico. Para algunos urbanistas y administradores, el tráfico es lo primero y a su solución deben posponerse cualesquiera otras consideraciones. Sin embargo, no todos piensan así. Arquitectos jóvenes como Theo Crosby, que ha escrito un pequeño opúsculo titulado *City Sense*, lleno de sagacidad, dice lo siguiente: «El tráfico no es lo importante. Lo impor-

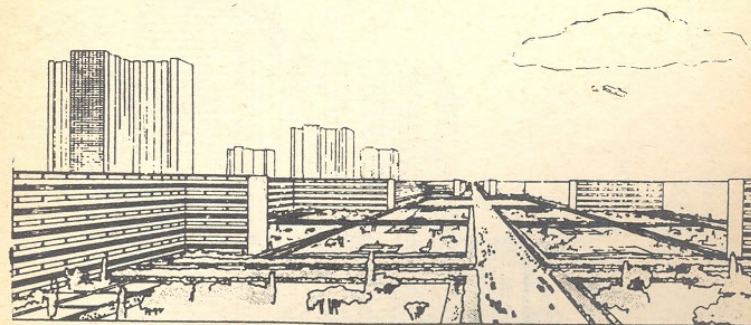


Fig. 73. Le Corbusier. La Ville Radieuse.

tante es cómo vive la gente. No se gana nada con reducir unos pocos minutos el tiempo de transporte si al final se llega a un lugar de residencia insatisfactorio. No se gana nada con lograr un *parking* adecuado para todo el mundo si eso lleva consigo tener que recorrer media milla a través del asfalto para llegar a una tienda. No tiene sentido planificar para el tráfico sin planificar aún más intensamente para otras necesidades humanas.

»Si no podemos aceptar o absorber la destrucción de nuestras viejas ciudades para acomodarlas a nuestras aspiraciones, debemos establecer un sistema de prioridades»¹¹.

¹⁰ Aaron Fleisher. «Influencia de la tecnología sobre la forma de la ciudad», en Lloyd Rodwin y otros *La Metrópoli del Futuro*. (Trad. española de *The Future Metropolis*). Seix Barral. Barcelona, 1967, página 88.

¹¹ Theo Crosby, *Architecture: City Sense*. New York, 1965, p. 41.

De todo esto se ha ocupado el famoso *rapport* Buchanan *Traffic in Towns*.

Esta misma obsesión por los fenómenos funcionales, y en especial por el tráfico, encontramos en el hombre que más ha influido en el aspecto físico que, al menos parcialmente, están tomando nuestras ciudades de hoy: Le Corbusier. Su *Ville Radieuse* o «Ciudad radiante» es en realidad una idea puritana y utópica, pero muchas de sus soluciones —establecidas en los años veinte— son todavía en gran parte válidas. Mucho de lo que pre-

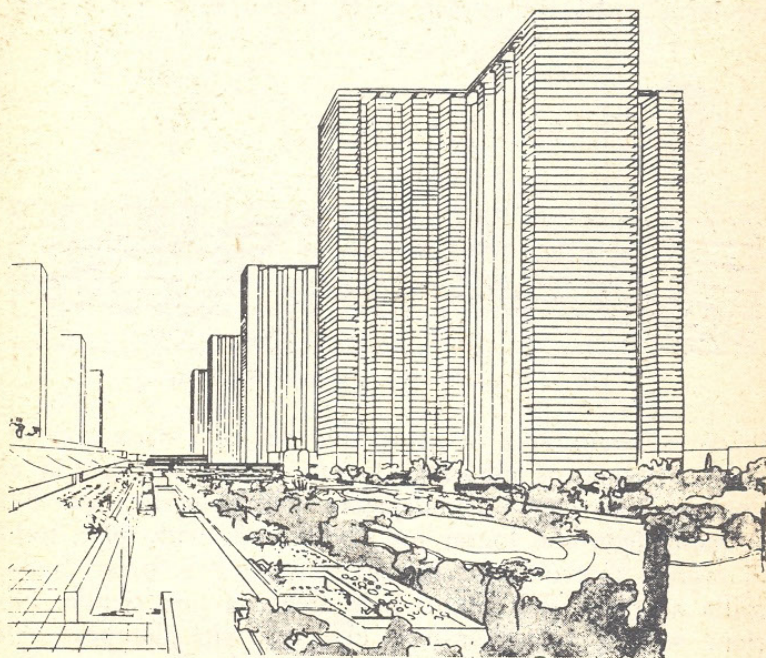


Fig. 74. Le Corbusier. Las grandes torres de los edificios comerciales en la Ville Radieuse.

conizó Le Corbusier, la separación de funciones, el énfasis en los problemas de transporte, la amplitud de zonas verdes, pertenecen a la ortodoxia del urbanismo moderno.

Las grandes torres de un centro comercial y de negocios fácilmente accesibles por las vías de tráfico y rodeadas de parques y espacios verdes; los bloques de

apartamentos con amplias zonas de jardín y terrenos de juego y deporte; las zonas industriales cuidadosamente aisladas y las comunidades satélite orgánicamente articuladas con el centro, son otros tantos de los postulados de Le Corbusier.

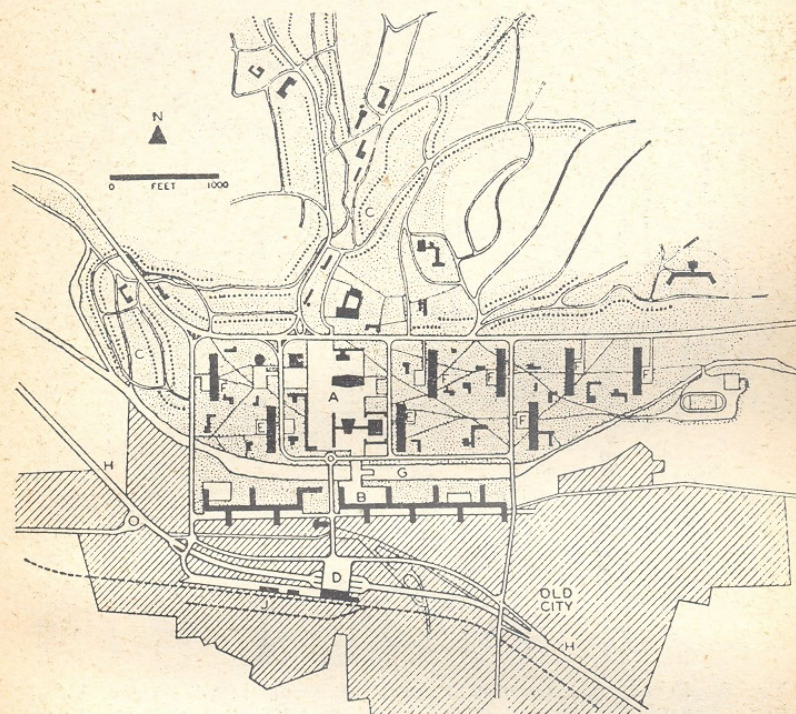


Fig. 75. St. Dié. Proyecto de Le Corbusier. Ejemplo de ciudad funcionalmente diferenciada y estrictamente zonificada. A. Centro cívico y cultural. B. Industria. C. Casas unifamiliares. D. Estación de ferrocarril. E. Edificios en altura (primera etapa). F. Edificios en altura (segunda etapa). G. Río H. Autopista. J. Ferrocarril. (Gallion, *op. cit.*).

Según Martin Meyerson, Le Corbusier es el gran creador de la utopía de la ciudad moderna en su aspecto físico. «Durante los primeros años del siglo XX se produjo un eclipse de las utopías literarias y sociales para dejar paso a la utopía física o de diseño urbanístico de la ciudad ideal, que alcanzó una importancia considerable gracias a los trabajos de Frank Lloyd Wright y Le Cor-

busier. Ambos arquitectos idearon sendas utopías perfectamente adecuadas al siglo xx, de acuerdo con los florecientes avances de la técnica y en el seno de la sociedad urbanizada característica de nuestra época»¹².

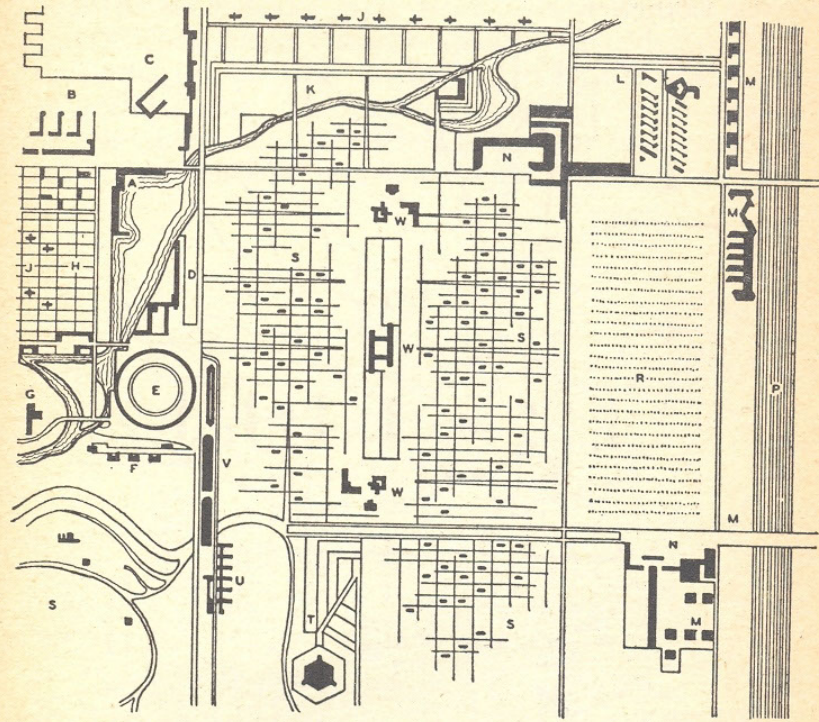


Fig. 76. Broadacres. La ciudad ideal de Frank Lloyd Wright. En el fondo una ciudad lineal a lo largo de una arteria ferroviaria. La unidad modular es un acre de tierra para cada familia. A. Concejo y administración. B. Aeropuerto. C. Deportes. D. Oficinas profesionales. E. Stadio. F. Hotel. G. Hospital. H. Pequeña industria. J. Pequeñas granjas. K. Parque. L. Motel. M. Industria. N. Mercaderías. P. Ferrocarril. R. Huertas. S. Casas y apartamentos. T. Iglesia y cementerio. U. Laboratorios de investigación. V. Zoo. W. Escuelas. (Gallion, *op. cit.*).

Así como Le Corbusier abogaba por la gran concentración urbana, Wright pensaba en su ciudad, llamada Broadacre, como un caso extremo de dispersión, hasta lograr un híbrido entre campo y ciudad. Ni Wright ni

¹² Martin Meyerson, «Tradiciones utópicas y urbanismo», en Lloyd Rodwin y otros. *La Metrópoli del futuro* (Trad. española de *The Future Metropolis*). Seix Barral. Barcelona, 1967, pp. 285-287.

Le Corbusier se detuvieron a analizar los aspectos económicos, sociales ni políticos, pensando que la restauración del ambiente material traería como consecuencia el nacimiento de instituciones idóneas para su gobierno.

Los problemas del urbanismo en expansión inciden desde la periferia al centro. En general los núcleos tradicionales de las ciudades, lo que en España se suele llamar el casco viejo y que muchas veces no es tan viejo porque se completa y se edifica en gran parte durante el siglo XIX, tienen ya poca importancia desde el punto de vista cuantitativo. El casco viejo de Madrid, por ejemplo, el que estaba encerrado en los antiguos límites de su cerca y que constituía la ciudad antes del ensanche del plan Castro, no pasó de tener unos 600.000 habitantes. Con relación al Madrid actual de tres millones de habitantes, es sólo una quinta parte. En un futuro Madrid de seis millones será una décima parte. Si se acumulan los problemas en dicho casco es porque en él inciden los de la periferia. Basta neutralizar dicho centro, prohibir todo aumento de densidad en la edificación, aprovechar toda oportunidad para dejar espacios libres, trasladar o disgregar las zonas comerciales, llevarse fuera de él los edificios públicos y no tratar de aumentar la capacidad de los que existen elevándolos en altura, etc., para que dicho centro, poco a poco, se congele y se convierta en una especie de pacífica ciudad provinciana en medio de la urbe tentacular que la rodea. Ya la misión del urbanista no es, como en otros tiempos, tratar de planear reformas interiores, ya ha pasado el momento de las «Grandes Vías» que sólo son negocio para especuladores y que no resuelven ningún problema, sino que acumulan a los ya existentes otros nuevos y mucho más graves.

La misión del urbanista consiste en articular lo más acertadamente posible la periferia de la urbe; la periferia de hoy será el centro o centros vitales del futuro. En esta planificación externa lo más importante es la ordenación de los ejes de tráfico fundamentales y la localización de las diversas funciones: centros comerciales,

negocios, barrios residenciales, zonas verdes, zonas de recreo y deportes y, por último, las industrias. La articulación y la localización de estas funciones no quiere decir el aislamiento y la «zonificación» a rajatabla. Las zonas puramente residenciales, las ciudades dormitorio, han resultado, en general, un fracaso. Privadas de otros elementos que constituyen el total organismo de una ciudad (centros representativos, monumentales, religiosos, mercados, espectáculos, comercio y, al menos, una cierta industria no pesada), al final estas ciudades dormitorio degeneran, declinan y se degradan física y moralmente.

La localización de las industrias pesadas es otro de los grandes problemas que presenta la organización espacial de las grandes metrópolis. Posiblemente fue lo primero que motivó la regulación del uso del suelo, lo que se ha llamado zonificación. Ya en las ordenanzas medievales existen prescripciones sobre el emplazamiento de las tenerías, tintorerías y otras industrias insalubres que estaban colocadas en barrios especiales, en arrabales y, a veces, junto a los ríos para la más fácil evacuación de los residuos. Pero la invasión grave de la industria se produjo con el desarrollo de las fuentes energéticas y de los medios de transporte. Esto coincidió con el auge de una economía liberal basada en el *laissez faire*, en la que al impulso privado no se oponía ninguna cortapisa para el logro de sus fines. La industria invadió la ciudad de un modo caótico y lamentable, dando lugar a ese monstruo que Mumford ha denominado la metrópoli paleotécnica. (Véase lección 8.)

De todas maneras, la invasión de la industria fue lo que provocó las más graves alarmas de los urbanistas y gobernantes mientras caían estrepitosamente los postulados del *laissez faire*. El libre juego de las fuerzas competitivas, que en términos de economía de mercado podía ser saludable y movilizador, en términos de urbanismo era una catástrofe. Las industrias provocaban una monstruosa acumulación de tráfico pesado, ruidos, malos olores y, sobre todo por sus humos y emanaciones,

una «polución» que viciaba la atmósfera hasta extremos alarmantes para la salud pública. Hoy en día, en muchas grandes ciudades, el problema de la «polución» es de los más graves que afectan al desarrollo urbano. La revista *Time*, en un número reciente (enero 1967), dedica a este tema un extenso y alarmante estudio.

La «zonificación» de las industrias fue considerada como una necesidad insoslayable, pero todavía la ciudad no ha resuelto de una manera orgánica los problemas que esto provoca. Son muchas las tendencias, desde las que estiman necesario el aislamiento total de los complejos industriales, como si se tratara de verdaderos lazaretos, hasta las que consideran que las plantas industriales deben organizarse en vecindad con las zonas residenciales obreras; para una mejor armonía de la jornada del trabajador y un menor dispendio de los medios de comunicación.

Como quiera que sea, y a pesar de las apariencias, se ha comprobado que la gran ciudad es más conveniente para la pequeña industria que para los grandes complejos. La gran fábrica, siendo en mayor medida autosuficiente, encuentra un lugar más apropiado en zonas aisladas o junto a pequeñas poblaciones. Las estadísticas así lo demuestran. Mientras decrece entre los metropolitanos el número de trabajadores empleados en grandes manufacturas, aumenta el de los empleados en pequeñas industrias y sobre todo en servicios. Estos servicios, en el fondo, constituyen la verdadera vitalidad de la ciudad, su verdadera base económica. La descentralización de las industrias, sobre todo pesadas, es algo que deberá presidir toda planificación de tipo económico en el futuro.

En España todavía domina en estas cuestiones la improvisación, con sus consiguientes balbuceos e inseguridad de criterios. Muchas veces el deseo de quemar las etapas de una industrialización apresurada y empujada por cierto nerviosismo político ha seguido la ley del mínimo esfuerzo. Por ejemplo, en Zaragoza se han expropiado con fines industriales zonas de huerta de primera

calidad cuando a un paso existían otras áridas y esteparias sin aprovechamiento de ninguna clase. Pero estas zonas de huerta estaban al borde de las carreteras y del ferrocarril, gozaban de red de distribución de energía y eran, por tanto, más fáciles de acomodar para el nuevo uso en un plazo breve, y a las autoridades políticas les interesan los éxitos fáciles y a corto plazo.

En Madrid, la imprevisión más absoluta ha presidido la organización del espacio industrial. Consecuencia de un pasado reciente, de la localización de los barrios más pobres al sur del viejo casco urbano, de la situación de los ferrocarriles, mataderos y mercados, un barrio industrial paleotécnico se fue formando en lo que había sido el ensanche sur ordenado en el siglo XVIII por Carlos III. Es lástima, porque aquel lugar, con grandes avenidas arboladas, hubiera podido ser un hermoso barrio residencial y una de las partes más monumentales de acceso a la ciudad. Hace unos años, antes de la guerra e inmediatamente después, dicha localización industrial pudo tener alguna justificación. Hoy no. Dada la enorme extensión que ha adquirido Madrid en estos últimos años, es absurdo que en su centro mismo se localice un barrio industrial de gran volumen. Esto es una prueba más de cómo los acontecimientos van más de prisa que los planes y que éstos deben ser siempre susceptibles de modificación y de revisión. Hoy el barrio sur de Madrid, desde las rondas hasta el Manzanares, debía someterse a una transformación que redujera al mínimo la industria, dando paso a otros usos del suelo: oficinas, servicios, zonas deportivas, parques y viviendas.

Pero la zonificación no es sino uno de los aspectos de la política del suelo sobre el que se puede actuar de una de las tres maneras siguientes:

1. Estricta regulación de su uso por medio de ordenanzas de zonificación severas.
2. Procedimientos fiscales para gravar intensamente los usos indebidos hasta el punto de hacerlos no rentables.

3. Adquisición del suelo por los organismos estatales, es decir, socialización del mismo.

El único sistema que se ha empleado en nuestro país es el primero. Es el más respetuoso, evidentemente, con la iniciativa privada y con la libertad de los bienes raíces. Pero ha resultado también el más ineficaz. Por varias causas: porque los planes reguladores han resultado casi siempre insuficientes y han envejecido poco después de promulgados; porque en su aplicación no ha presidido la justicia ni un espíritu igualitario, y cuando han existido grupos de presión poderosos se han torcido los reglamentos a su capricho. El segundo sistema sería más eficaz y, debidamente informados los empresarios, podrían acomodar sus planes a la situación fiscal antes de que éstos supusieran una lesión económica. La socialización del suelo es la consecuencia a que tendrán que llegar las grandes ciudades si éstas quieren subsistir y evitar en lo posible los grandes escollos del urbanismo en expansión. No se puede hacer crecer indefinidamente la superficie urbana dejando en su interior zonas depauperadas y de escaso rendimiento funcional que la inercia y debilidad económica sostienen. Estas zonas deben adquirirse para remodelarse con un sentido funcional, interviniendo para esto los fondos públicos o las finanzas privadas sometidas a un plan condicionado con unas regulaciones muy estrictas que no permiten la especulación, sino unos márgenes de beneficio adecuados a una obra eminentemente social.

En cierta ocasión oíamos a un diplomático alemán que se estaba dando el caso curioso de que, mientras las ciudades de Alemania Occidental, regidas por los demócratas cristianos, estaban cayendo en el desorden, la incongruencia y la desarticulación de todos sus servicios, las ciudades regidas por los social-demócratas estaban demostrando un equilibrio y una organización infinitamente superiores. Es que la ciudad tendrá, se quiera o no, que ser regida por un espíritu comunal, que incluso históricamente fue el que permitió en la Edad Media que las ciudades llegaran a ser instrumentos de