

SUELO Y SEGREGACION SOCIAL



Una sociedad jerarquizada económica y culturalmente (según índices respectivos no del todo coimplicados) plasma en rasgos físicos su jerarquización. Estos rasgos físicos son consecuencia inmediata de la estructura social en su desenvolvimiento dinámico. Su realidad, su existencia, los convierte en significantes de la jerarquización, por cuanto que ésta sigue existiendo. Esta superestructura significativa poseerá un doble carácter de utilidad y de símbolo al servicio de la aludida característica de la estructura social. La jerarquización social implica la división de la sociedad en grupos bastante definidos. La segregación se constituye en cuanto que esos grupos toman cuerpo homogéneo y diferenciado. El grado de segregación de los grupos entre sí está en función directa de la intensificación de estas características de cuerpo. En el lenguaje matemático, grupos segregados serán conjuntos cerrados y conexos. La matemática está en el límite de la realidad. El rasgo físico correspondiente a la segregación es el que materializa los caracteres de conjunto cerrado. Señalará su contorno.

A. Fluixà Pavia

Sociólogo. Centro de Estudios Urbanos
I. E. A. L.

SUELO Y SEGREGACION SOCIAL

Rol del suelo. La ciudad

En el asiento espacial de los grupos surgirá el rasgo físico correspondiente. En el suelo se materializarán características físicas de segregación. El desarrollo humano necesita de la conjunción de las actividades correspondientes de estos grupos. Algunas de ellas están tan íntimamente ligadas que se desarrollan en una misma unidad de espacio construido. De aquí surge la segregación arquitectónica. Pero, en general, las diversas funciones sociales de los diversos grupos pueden conjuntarse permitiendo, al asentamiento sobre el suelo de los hábitats correspondientes, guardar unas distancias que logren la segregación. Distancias que tienen que permitir un desplazamiento cotidiano al lugar de realización de la actividad social. Presentada la distancia como un primer signo de segregación, ésta ha de adoptar una solución de compromiso. De un lado la necesidad de la conjunción de actividades y de otro un asentamiento que respete la diferenciación jerárquica. Por otra parte, plasmación física inmediata de la existencia de clases jerarquizadas será la agrupación de los hábitats de los individuos de una misma clase.

El suelo recibe el asentamiento de hábitats de las clases respectivas. Se reflejará en él un claro exponente de la intensidad del fenómeno de la segregación. La ciudad es el contexto actual de la realización de actividades. Es un conjunto de suelo edificado. Ofrece una clara zonificación en sectores correspondientes a las diversas clases sociales. La ciudad gigante ofrece fuerte inconveniente a la generalización de la distancia como módulo de segregación. Además, en su crecimiento, va acercando entre sí zonas correspondientes a grupos que segregaba la distancia. Surgen nuevos y más complicados módulos de segregación.

Vamos a hacer una breve exposición de la expansión madrileña con un punto de vista puramente geográfico. Ya hemos dicho que viene implicado por realidades sociales que determinan esta superestructura física. Con ello se pretende comprender mejor la actual situación de Madrid respecto al tema que se comenta. La jerarquización social es complicada y ofrece gran gama de tipos en la clasificación de sus grupos. Sólo vamos a sentar las bases sobre una segregación, la más intensa, claro está, entre grupos de posiciones jerárquicas distanciadas, y cuya frontera ofrece un salto cualitativo de importancia.

Aspectos cambiantes de un dualismo

Analizamos diversas instantáneas del crecimiento de la ciudad (los planos de la misma, en distintos años, de que disponemos) a partir de últimos de siglo pasado. Es decir, se analiza la expansión madrileña a partir de sus clásicos límites del plano de Texeira.

Madrid 1875-1915

Quince años después del plan de Ensanche (Plan Castro, 1860), del área planificada por éste, sólo se han ocupado pequeños sectores por la edificación: algunos terrenos adjuntos a la Castellana, y un núcleo catalizado por edificaciones ya existentes antes del plan, cuya alineación conservarán (no siguen la del nuevo plan), en Chamberí, y prolongaciones de las calles de Fuencarral y San Bernardo, anteriores asimismo al Plan. Ya se orillan de construcciones la Carretera de Aragón, la que iba hacia el Norte (calle Bravo Murillo) y la de los Carabancheles que aparecen como el núcleo rural más importante de los alrededores de Madrid; también el más cercano al Centro. A distancia sensiblemente concéntrica, se

Situación de conflicto típica de la revalorización del suelo. Se evidencia la inmediata desaparición de núcleos antiguos. Situación transitoria.





sitúan los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Aravaca y Pozuelo de Alarcón.

En 1915, cuarenta años después, Madrid ya es mucho más extenso. Por un lado ha crecido el casco central, según el Plan de Ensanche, y por otro, la periferia aparece con un buen número de núcleos de edificación más o menos grandes y aislados (Valdeconejos, Tetuán de las Victorias, Ciudad Lineal, Prosperidad, San Pascual, Doña Carlota, Puente de Vallecas, Caño Roto...). Se constata un fenómeno a tener en cuenta en adelante: el crecimiento de la ciudad está planificado. El crecimiento de la ciudad no se verifica con arreglo a esa planificación más que en parte; una parte cuya proporción respecto al total sería bueno conocer en todo momento, como las implicaciones sociológicas que lo provocan, y que descalifican tal planificación. Se patentiza en el crecimiento un dualismo de «Madrid bien» y «Madrid malo». El paralelismo se corresponde con el de arquitecto, ya institucionalizado, que realiza las construcciones en el Ensanche, y albañil o maestro de obras, que realiza las viviendas fuera del área planificada.

Gran parte del crecimiento de Madrid de principios de siglo es, pues, no planificado, espontáneo, con acusada tendencia tentacular según las arterias del Norte, Aragón, Valencia y Extremadura; y con nacimiento de núcleos rurales aislados, generalmente sobre vías rurales. En la periferia ha surgido una Ciudad Lineal —experimento urbano para clase muy distinta a la que se asienta en lugares de situación análoga—, un Barrio de Tetuán ya populoso, y núcleos diseminados sin planificar, al tiempo que un aumento de los pueblos que rodean la ciudad. Los núcleos aparecidos fuera del área planificada coinciden exactamente con núcleos actuales de infravivienda rural (1). La denominación de rural viene caracterizada por el tipo de construcción que coincide con el de los pueblos, si bien es de un nivel más bajo; no quiere decir ello



que sus habitantes, su estructura socioeconómica, sean de carácter agrícola; corresponden en un fuerte porcentaje a inmigrantes hacia puestos de trabajo de la ciudad.

El carácter rural de estos núcleos periféricos es significativo. La dialéctica campo-ciudad es clara y la vivienda no planificada tiene unos cauces codificados para su nacimiento: el ruralismo. Hasta aquí la segregación es clara. Los nuevos habitantes del complejo madrileño se reparten en dos grupos claramente diferenciados. Los que pueden acceder a los precios de las edificaciones de un Ensanche urbano y los que han de buscar en Término Municipales limítrofes con el de la capital terrenos más baratos en que construir su vivienda. Distancia y homogeneidad de grupos son claros módulos de segregación asentada sobre el suelo.

Madrid 1929

Catorce años más tarde, el Plan Castro, más o menos modificado, ya está en gran parte edificado. Queda sin resolver un claro al Este del Hipódromo (hoy Nuevos Ministerios), destinado en el Plan a zona verde, y, al lado Este del Retiro otro conjunto de terrenos sin construir, también destinados a zona verde y parte de los cuales aún hoy no están urbanizados. Ha aparecido el barrio de Rosales al Oeste de la calle de la Princesa en un terreno no planificado en el Plan Castro, pero que se ordena con características análogas a la de aquél. También se ha realizado casi en su totalidad la reforma interior de la Gran Vía. Al amparo de la Ley de Reforma y Saneamiento Interior de grandes poblaciones de 1895, en 1902 se realiza el proyecto de la Gran Vía, cuyas obras de apertura se inician en 1910. Con esta y otras reformas de menor envergadura se procede a una diferenciación del casco antiguo, en zonas de muy distinta calidad. La renovación no se efectúa según las necesidades de las edificaciones, sino según imperiosos criterios de viario, que añaden a lo nuevo de las construcciones

(1) En el mencionado trabajo sobre la infravivienda se divide a ésta en los tipos rural, suburbial (de postguerra) y de casas por pisos, obediendo claros criterios de clasificación.

SUELO Y SEGREGACION SOCIAL



la cualidad de estar agrupadas. También en el centro, el nuevo Madrid nace segregado.

Los núcleos que habían surgido en la periferia se estiran hacia el casco y éste crece hacia ellos, en virtud de su situación sobre una infraestructura viaria. El crecimiento diferenciado de la ciudad se va complicando. Se constata un nuevo fenómeno. Surgen nuevos núcleos no vinculados con la infraestructura viaria, que hasta ahora ha sido el verdadero catalizador del crecimiento espontáneo de la ciudad. (Barrios Portugalete y La Paloma, vinculado a la Ciudad Lineal el primero, y sobre la vaguada del Arroyo Abroñigal el segundo; las Elipas, bastante desvinculadas del núcleo edificado de la Avenida de Aragón...). El dualismo (crecimiento planificado-crecimiento no planificado) se ha seguido desarrollando respectivamente en el Plan Castro y los barrios periféricos. Estos siguen coincidiendo con los actuales núcleos de infravivienda rural. Los más extensos, más desarrollados (Tetuán, Pueblo Nuevo, Puente de Vallecas, General Ricardos) son hoy zonas bastante renovadas y que están pasando a ser barrios suburbanos con una progresiva mejora de calidades de vivienda y de contexto. Otros núcleos de menor envergadura y que no están ligados directamente a las vías de acceso de la ciudad son los que coinciden con los actuales núcleos de infravivienda rural deteriorada y chabolizada. El estudio de las fases siguientes de la expansión madrileña dará la explicación, según el proceso que lo ha implicado, al actual estado de los distintos barrios.

Madrid va cualificando su segregación. El conjunto de edificaciones del Ensanche sigue en sus funciones de agrupar los nuevos habitantes de la ciudad con posibilidades económicas, desde luego muy distintas entre sí, pero con el denominador común de estar por encima de un cierto nivel. Los primeros núcleos segregados ya empiezan a formar parte de la ciudad en su expansión. El Arroyo Abroñigal, al Este de la ciudad, empieza a definirse como frontera segregante. A cada uno de sus lados se van acercando dos conjuntos edificados muy diferentes. La nueva clase baja queda segregada en nuevos núcleos que cumplen los mismos módulos de segregación ante-

riores, pero matizados: las arterias principales ya les están prohibidas. Al Oeste de la ciudad, la Casa de Campo y la Ciudad Universitaria han constituido una barrera a la expansión de Madrid.

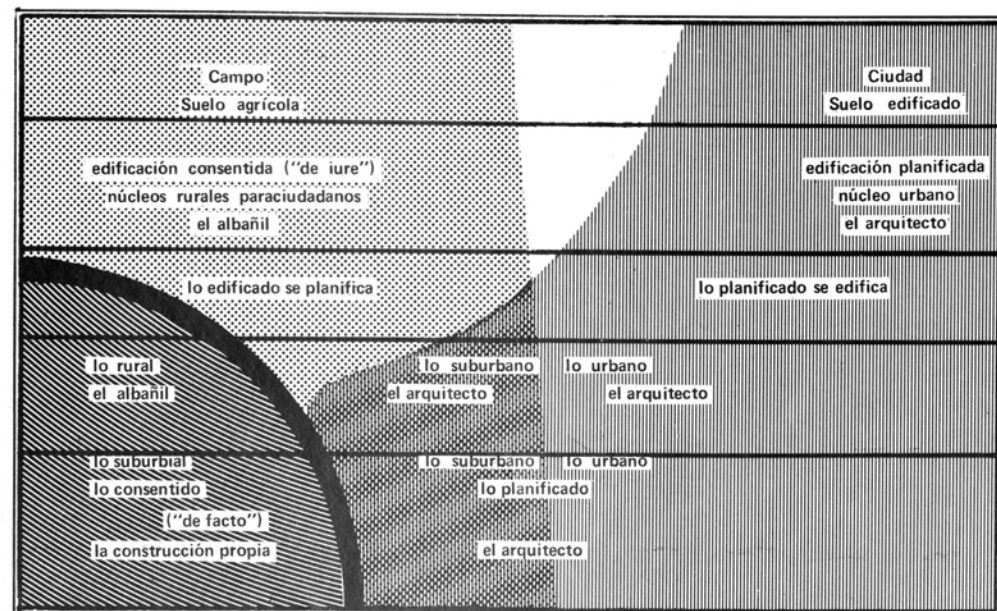
Madrid 1945

De 1930 a 1945 la ciudad se ha ido desarrollando principalmente en los espacios intertentáculo, formados anteriormente. Hasta ahora el dualismo de construcción urbana buena y construcción suburbana se ha resuelto con las previsiones del Ensanche y una periferia que se ha ido acercando al casco, respectivamente. El Plan Castro agota sus posibilidades. Quedan claros, o no edificables (terrenos del Canal de Isabel II), o desvalorizados urbanísticamente (terrenos al Este del Retiro), o con ordenación de zona verde (al Este del Hipódromo). El Plan de 1941 pone en la Prolongación de la Castellana sus miras para la realización de la ciudad moderna, guiándose en el Plan Zuazo-Jansen truncado por la Guerra Civil. Es el nuevo Plan para Madrid (2).

Si el Plan Castro se realizó sobre terrenos exentos para disponer a voluntad de ellos, con sólo un pequeño núcleo edificado en Chamberí y prolongación de la Carretera de Fuenarral, el nuevo Plan ha de actuar sobre un complejo suburbano que rodea el Ensanche, crecido espontáneamente. Hay que añadir la Ciudad Lineal, ésta sí planificada. La nueva ciudad a crecer con carácter de urbanizada lo habrá de hacer, pues, en los espacios intertentáculos (o tentáculos agrarios) que deja la infraestructura configurada por las edificaciones. Se elige el que queda al Norte de la Castellana, en virtud de la milagrosa calamidad del entorpecimiento de una prolongación anterior, lógica, de la Castellana, debido a la situación del Hipódromo. La ciudad planificada entra en conflicto con

(2) Rafael Moneo: «Madrid, los últimos 25 años», Revista Información Comercial Española, febrero 1967.

DIAGRAMA ESQUEMATICO DE LA EVOLUCION DEL SUELO URBANO



la espontánea preexistente. Aparecen los hitos de segregación y toman carta de naturaleza en el conjunto urbano. En la periferia ya se encuentran edificios de arquitectos y algún barrio, de plan para el solo, de pequeñas proporciones entre los núcleos antiguos.

Madrid, hoy

En los más de veinte años transcurridos desde la referencia anterior es muy sabido que Madrid ha doblado su población. El crecimiento no es tan claro como el de comienzos de siglo. La zona planificada es, en teoría, todo el Municipio de la ciudad y los Municipios anexionados. El dualismo apuntado ya había entrado en fase de conflicto en la etapa anterior, y hoy es el conflicto infraestructural que determina la dificultad de una ordenación urbana. Habida cuenta de que lo planificado anteriormente también es obstáculo. Pero todo tiene arreglo: la segregación no es sólo la distancia y la ciudad abunda en soluciones que compiten por su ingenio. Lo que surge sin planificar, legalmente no surge.

Como quiera que ya no existe terreno sin planificar, y que el proceso espontáneo del crecimiento de la ciudad sigue viniendo implicado por la invariabilidad del sistema estructural que lo provoca, queda planteada una fuerte contradicción que constituye el contexto que corresponde a la nueva infravivienda; surge el suburbio. La dialéctica campo-ciudad, con la mezcla del ruralismo y lo ciudadano había cambiado a una dialéctica de lo urbano-lo suburbano. En un proceso de complicación de inter-relaciones, se llega a un todo dialéctico, lo urbano —lo suburbano— lo suburbial. Paralelamente, implicado en este proceso, la misma cualidad física de la vivienda de la ciudad espontánea, evoluciona desde su carácter rural a un nuevo tipo diferencialmente cualificado, producto del nuevo lugar que ocupa en el todo ciudadano. Surge la vivienda del suburbio, con diversas gamas de calidades, siempre inferiores a las de un límite admisible de habitabilidad; la chabola es su infima expresión.

El dualismo Plan Castro-afueras se ha traducido en un paralelo representado respectivamente por las urbanizaciones y casas de arquitectos por un lado y edificaciones incontroladas por el otro. Vivienda planificada-vivienda no planificada sigue siendo la esencia de este dualismo; sólo que la no planificación representa hoy algo muy distinto a lo que significaba a principios de siglo. El área edificada del Madrid actual rebasa los contornos Norte de Tetuán-Chamartín; al Este de la línea de la Ciudad Lineal existen nuevos tentáculos prolongación de los anteriores; al Sur ha aparecido un nuevo gran tentáculo

siguiendo la Carretera de Andalucía. Todo el perímetro anterior se ha ido ensanchando. El Oeste sigue frenado en su contorno por la Casa de Campo y la Ciudad Universitaria; pero al otro lado de éstos existe una nueva área edificada. La Carretera de La Coruña polariza colonias residenciales; ha nacido una nueva ciudad lineal con un paralelo significado socio-geográfico además de su coincidente linealidad. Terrenos exentos de cualquier infraestructura edificada sirven para fijar un barrio de Madrid que busca el campo con comodidades.

La Ciudad Universitaria ha crecido y constituye una entrada hacia el Norte, por el Oeste, más digna que la de Cuatro Caminos. Crece así, arriba de ella, la zona residencial Puerta de Hierro, que también tiene acceso por la carretera de El Pardo. Al Norte de la plaza de Castilla, la carretera de Francia se constituye en segunda prolongación de la Castellana y los edificios la orillan casi sin solución de continuidad hasta Fuencarral. Este pueblo, respecto a los demás del entorno madrileño, ha quedado en una posición privilegiada: no han crecido suburbios cercanos y los terrenos de la RENFE lo separan de los suburbios de la carretera de Burgos. A su Oeste se ha ubicado la colonia residencial de Mirasierra, sobre la carretera de la Playa. La nueva carretera de Barcelona (autopista de Barajas), vía representativa, plusvalora sus márgenes en los que aparecen edificios de oficinas para la publicidad de sus firmas respectivas. En su cruce con la Ciudad Lineal se instala la colonia residencial Conde de Orgaz y a la altura de Canillejas, al otro lado de la carretera, el núcleo residencial Colonia de la Paloma; junto al antiguo pueblo, sobre un terraplén junto a la carretera, la Colonia Alfonso XIII.

El viejo tentáculo agrícola al Este del Retiro perdura con inercia, pero cerca de la autopista de Valencia este terreno expedito sirve para realizar tres nuevos barrios de nueva planta: el Niño Jesús y La Estrella, entre el Retiro y el Arroyo Abroñigal, de lujosa construcción; al Este del Arroyo Abroñigal, la extensa barriada de Moratalaz de más bajo nivel. Los tres de una misma empresa constructora (URBIS). Es un nuevo tentáculo de la ciudad, paralelo a la nueva carretera de Valencia. Al Sur de la autopista de Valencia, Arroyo Abroñigal, río Manzanares y carretera de Extremadura, la periferia ya no ofrece ningún tipo de área residencial. El crecimiento de Madrid se ha efectuado según tres maneras de construir claramente diferenciadas: bloques entre medianerías, nuevas urbanizaciones autónomas (en su planificación) y viviendas incontroladas; corresponden respectivamente a áreas de edificación anterior, terrenos exentos vinculados a estas áreas de cuya infraestructura se sirven, y descampados que cumplen los requisitos geográficos para el asentamiento segregado de los suburbios.



Detalle de desorganización, típica de núcleo suburbial.

SUELO Y SEGREGACION SOCIAL



SUELO Y SEGREGACION SOCIAL

Los bloques entre medianerías van transformando los antiguos núcleos rurales en zonas suburbanas, en las antiguas vías de acceso a Madrid y calles adyacentes. Estos no crecieron nunca junto al ensanche y si han llegado a él (Tetuán) es por desarrollo del núcleo creado sobre una vía que llega a él. Este proceso es de nacimiento antiguo, y los empalmes de Tetuán o Puente de Vallecas con el casco no presentan también infraviviendas en casas por pisos; es decir, casas que ya son viejas y que nacieron con carácter de mimetismo urbano. El microurbano de los barrios autónomos se instala en toda la periferia y según la tesis de Moneo: «...Los poblados dirigidos consolidaron, en una palabra, las posiciones que, al margen de todo plan, habían tomado quienes construían en los suburbios.» Esto que se refiere a los poblados dirigidos puede generalizarse a casi la totalidad de los grupos de viviendas construidos en la periferia por el Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar y otros grupos de viviendas de promoción particular, generalmente acogidas a la ley de Protección Oficial.

Tenemos, pues, que el Madrid bueno que busca el campo lo ha de hacer por el Oeste, por el Norte o en zonas de infraestructura revalorizada (autopista de Barajas). La zona Norte de la ciudad, continuando el casco, ya está casi agotada en sus posibilidades de edificación (zona Este y margen Oeste de la prolongación de la Castellana). El Este de la ciudad se expansiona a base de estructuras arbóreas (el árbol que critica Christopher Alexander), cuyos troncos respectivos son los pocos puentes tendidos sobre el Arroyo Abroñigal. Las últimas ramas de estos árboles se han ido uniendo por medio de la Ciudad Lineal y poco a poco se van uniendo por sus bases. El Puente de Vallecas y toda la zona crecida a su alrededor es un tentáculo arbóreo más, pero éste totalmente aislado. Por el Sur, el río Manzanares, urbanizado, ha ofrecido un vínculo de unión entre las distintas arterias y sus respectivos complejos edificados.

Segregación. 1969

La ciudad, en la periferia, se compone hoy de un gran número de agrupaciones de viviendas de diversas calidades. No

obstante, ello no es producto natural de un asentamiento libre, pues se debe a un proceso de superposición físicamente obligado. La segregación, con la vecindad de núcleos de distintas calidades, se ve obligada a manifestarse en fronteras con intensificado significado. De una segregación con visualización atenuada (la distancia) se pasa a hitos de segregación brusca, cuya expresión límite será la valla de separación entre barrios. Los nuevos núcleos de viviendas para clase alta han de buscar vacíos de infraestructura edificada para su asentamiento y lo hacen sobre arterias viales que nacen cualificadas sobre el suelo (recordemos que las anteriores construcciones llenan las anteriores arterias). La apertura de la prolongación de la Castellana, la autopista de Barajas o la futura del Abroñigal, ofrecen un proceso paralelo al de la apertura de la Gran Vía. Los distingue la diferencia cuantitativa de infraestructura edificada a eliminar.

La probada obligatoriedad del nacimiento continuado de una ciudad espontánea obliga, según premisas de segregación, a deshacer tal espontaneidad en su asentamiento. Existe una planificación tácita sobre claros módulos de segregación. Por un lado, el alejamiento de la ciudad, cada día más problemático, dada la actual dimensión de las distancias; por otro, unas zonas de la periferia ciudadana que por la cantidad de infravivienda que contienen están ya cualificadas para un futuro inmediato. Los asentamientos anteriores pesan con su inercia. Además, los suburbios están condenados a nacer, con diversas medidas de policía urbana, desvinculados con cualquier infraestructura viaria presente o futura. La ciudad, en su aparente caos, define claras zonas de segregación. Madrid posee tres claros hitos divisorios que componen un entramado segregante: una barrera física que rodea el casco central claramente definida por el río Manzanares, Arroyo Abroñigal, terrenos de la RENFE de Chamartín, Casa de Campo y Ciudad Universitaria, quedando un lapso en Tetuán que trae consigo una línea neutra entre Castellana y Bravo Murillo; una línea que separa la zona Oeste de Madrid fuertemente diferenciada, que a grandes rasgos sería la definida por el río Manzanares hasta el Puente de Segovia y la carretera de Extremadura; otra línea delimitando la zona más característica de la infravivienda, constituida por la nueva autopista de Valencia, el Arroyo Abroñigal, las estribaciones Sur de la barriada de Usera y la carretera de Toledo. La ciudad, vacunada por la pérdida de vigencia de módulos clásicos de segregación en su crecimiento, se prepara para una futura expansión diferenciada.

Tipificación sucinta

Comentando esquemáticamente un cuadro de módulos de segregación mencionaremos por un lado caracteres de grupo edificado y por otro caracteres de frontera. Entre los primeros se cuenta la homogeneidad de construcciones, su compacidad, su tamaño y distancia entre núcleos del mismo tipo. Tamaño y distancia relativa influirán decisivamente en la cualificación del contexto urbano en que se asientan. Constituirán zonas que cualificarán en proporción a su peso específico. Entre los segundos está el suelo como segregante en sí, según su topografía (vaguadas, desmontes) y el suelo con obra que lo cualifique: redes viarias, vallas, los mismos edificios (la arquitectura con la carga simbólica de sus calidades constituye una superestructura segregante inmediata) y especialmente las Leyes de Ordenación (Ordenanzas de edificabilidad) y planes urbanísticos. Los núcleos estarán más o menos segregados entre sí, lo que medirá la heterogeneidad de construcciones. Generalmente, tal heterogeneidad aboca en una rápida diferenciación en núcleos homogéneos. El fenómeno es propio de áreas suburbanas y casco antiguo.



Colonia Mirasierra: Núcleo residencial para clase alta autosegregada.