



Bibliografía

carlos llés y carlos sánchez-casas

Centre de Recherche d'Urbanisme
Paris, 1964. 338 páginas.

l'urbanisation française

En el Prefacio, Jean Canaux comienza por plantear uno de los más graves y acuciantes problemas de nuestra época: explosión demográfica-explosión urbana.

El problema, que por sus dimensiones, presenta facetas nuevas, necesita asimismo soluciones nuevas, ideas nuevas. Pero para poder prevenir es necesario analizar antes con detalle las sucesivas transformaciones acaecidas en nuestro pasado reciente y que han desembocado en la situación actual. Este es en definitiva el propósito del presente libro: dejar planteadas una serie de preguntas-hipótesis (...“formular buenas preguntas es resolverlas a la mitad”...) sobre el fenómeno urbanístico, para de esta forma poder mirar hacia el futuro con base más firme, y así conseguir que nuestras previsiones no se vean desbordadas por la propia realidad en un plazo de tiempo relativamente corto.

El primer trabajo –“Evolución de la población urbana francesa”– firmado por Claude Grusson, es un estudio fundamentalmente estadístico sobre las transformaciones que ha ido sufriendo la población urbana francesa. Comienza por precisar el concepto de “población urbana” frente a “población rural” (tema éste que ha producido ya gran cantidad de ensayos, artículos, etc.), y a continuación nos da una serie de cifras altamente significativas: mientras en los 60 años que van de 1861 a 1921, la po-

blación urbana en Francia tuvo un crecimiento de 7 millones de habitantes, solamente en los últimos 8 años este crecimiento ha sido de 4.300.000 habitantes –fenómeno debido principalmente a la reducción de la población agrícola activa unido al desarrollo económico–, y siguiendo a este ritmo es de prever que en el año 2000 la población urbana francesa alcanzará el doble de la cifra actual (29.300.000 en el censo de 1962).

Este trabajo, después de mostrarnos la cadencia de la evolución, mediante gráficos y tablas comparativas, en las principales ciudades francesas (París, Lyon, Marsella, Lille, Bordeaux) señala la necesidad de completarse con un estudio de la estructura concreta de cada una de estas aglomeraciones humanas, para precisar fenómenos tan importantes como el del desdoblamiento paulatino del centro en beneficio de la periferia.

– “La gran oleada de la urbanización en el último siglo”, es el epígrafe del segundo trabajo debido a Pierre George, en el que se proyecta una visión histórica sobre el urbanismo francés, relativamente reciente, distinguiendo una serie de etapas. Primeramente, la Francia pre-industrial caracterizada por un conjunto de pequeñas villas construidas alrededor de la catedral, y unidas por mercados y centros administrativos que abarcaban un radio de unos 20 kms. La gran distancia de la capital respecto a determinadas regiones beneficiará la aparición de grandes metrópolis a nivel provincial (Toulouse, que goza de cierta autonomía), o de otras que se convertirán en auténticas capitales regionales (Lille, Lyon, Grenoble). Posteriormente, la aparición

del ferrocarril, irá produciendo la jerarquización de las distintas ciudades. De 1880 a 1910 se puede considerar una etapa decisiva en la evolución de los grandes centros urbanos pues se empieza a agudizar la diferencia entre el centro y la periferia: comienzan a proliferar los barrios obreros y los *pavillons*, construidos sobre todo a base de créditos estatales. Después de las dos guerras mundiales y a pesar del centralismo de la capital, continúa desarrollándose una cierta autonomía de las provincias. Termina el trabajo señalando que... “nunca como ahora ha resultado más anacrónico e impropio para la organización de la vida urbana moderna, la herencia de urbanización que precede al siglo XX, y al mismo tiempo tan interesante de estudiar”.

– En el tercer trabajo –“Desarrollo de algunas ciudades de provincia”– Ives Babonaux y el propio Pierre George, se aplican en el estudio de los casos particulares de varias regiones francesas, de niveles cuantitativos diferentes, mediante el análisis del desarrollo de las ciudades más representativas de cada región, para de esta forma poder trazar las perspectivas futuras de cada una de ellas, y del conjunto del país.

Comienzan por dos ciudades del Oeste, cuyo desarrollo ha sido bien diferente: Le Mans, estimulada en su pujanza por la descentralización industrial de entreguerras; y Tours que ha conseguido mantener su tradicional tranquilidad a pesar de su localización junto a vías de gran desarrollo. Sigue el trabajo con el estudio de una de las dos grandes ciudades del Sur-Oeste: Toulouse, que ha aumentado su población urbana a un ritmo creciente –uno de los más rápidos de toda Fran-

cia después de la Segunda Guerra Mundial— y que ha sabido aunar su aumento demográfico con la creación continua de niveles de empleo adecuados. Por último es analizada Grenoble, ciudad que más habitantes ha ganado en los dos últimos censos, y que “por la vitalidad de su desarrollo económico es un importante centro de atracción para el campo francés”. Teniendo que sumar a esto el hecho de ser Villa Olímpica, lo cual le produce beneficios en todos los órdenes. En resumen se puede concluir en que la muestra elegida es verdaderamente representativa del variado mapa de Francia.

— El trabajo que sigue a continuación —“La región parisina. Crecimiento y organización”— de Jean Bastie, es un estudio detallado de las distintas etapas histórico-urbanísticas por las que ha pasado esta región desde el siglo XVI hasta nuestros días. Señalaremos aquí los puntos principales de cada una de estas etapas. Durante el “Antiguo Régimen” los criterios de belleza urbana están unidos a la regularidad (plazas geométricas, largas perspectivas) heredada de la concepción clásica y humanística que nace en el *Quattrocento* italiano. Y así tenemos las muestras de aquella época en la Plaza de la Concordia, los Campos Eliseos, la explanada de los Inválidos, etcétera.

En la Revolución surge el primer proyecto de una verdadera ordenación general de París: el llamado “Plan de los Artistas”. Posteriormente, durante el período napoleónico, no se producen innovaciones de tipo urbanístico destacables, aunque eso sí, se llevan a cabo grandes obras de carácter utilitario como la conducción de agua, el alcantarillado, etc. Es durante el Segundo Imperio, en el que las condiciones de habitabilidad urbana se hacen angustiosas por la proliferación de suburbios, con calles muy estrechas, fuente continua de epidemias (registrado todo ello en la literatura de la época: Balzac, Víctor Hugo), donde se da un plan de urbanismo a gran escala llevado a cabo por el Prefecto Haussman. Proliferan los grandes bulevares exteriores e interiores (bulevares militares), nace el alumbrado público de gas y, en general, se realizan obras que ya estaban previstas en el Plan de los Artistas antes citado, como grandes bosques de uso público en las inmediaciones de la urbe, etcétera.

En la III República los dos hechos

más destacables son: la instalación del Metropolitano y el llamado Reglamento de 1902, obra de arquitectos, en el que se suprime la limitación de plantas, llegándose con ello a alcanzar una densidad hasta entonces insospechada así como una fuertísima plusvalía. En esta época proliferan las fábricas que se sitúan al borde de las vías férreas, los ríos y los canales. Aumentan los arrabales que acaban transformándose en ciudades informes. Por otra parte, hay un auge de la vivienda individual al gusto anglosajón.

De 1920 a 1930 se da una verdadera explosión de las parcelaciones. Las inmobiliarias más importantes adquieren los terrenos (antiguas propiedades de nobles) de los alrededores de París y comienzan a especular con ellos, vendiéndolos a través de gran número de intermediarios, a gente humilde que los pagará con un sistema de larguísima plazos. En 1939 se llega a una densidad de 70 habitantes por Ha. en estos *lotissements* (actualmente es de 100 habitantes/Ha.).

La época comprendida entre 1930 y 1954 se caracteriza sobre todo por la reconstrucción de edificios destruidos durante la guerra. Se da entonces una grave crisis de alojamientos. Con esto llegamos al momento presente en el que podemos distinguir: un alejamiento de la construcción respecto al núcleo urbano de París merced a las autopistas (agravando las migraciones diarias de trabajadores a la capital); y el nacimiento de nuevos polos de desarrollo que constituyen los aeropuertos, Orly sobre todo. Se ha originado así, pues, una aglomeración que cubre 1.300 kms² con un radio de 20 kms., en el que se nota una tendencia hacia la ovalización (se extiende más Este-Oeste que Norte-Sur). El sector terciario se localiza en el centro de la ciudad (los LI primeros *arrondissements*), existiendo una clara diferencia entre la *rive droite* (que viene desde la Edad Media) centro de negocios y comercial, y la *rive gauche* (centro universitario y administrativo). Por otra parte se nota una tendencia hacia el despoblamiento del centro, agudizándose la oposición centro-periferia. Por último, concluye el autor, que la estructura muy monocéntrica de París no se adapta a la talla de una aglomeración humana que va a superar pronto los 10 millones de habitantes.

Arquitectura y urbanismo de los grupos de habitación

50 Años de evolución
Jean Louis TAUPIN

Un repaso histórico superficial, un análisis descriptivo relacionando casi a nivel de cita pura y simple las diferentes construcciones, nacidas entre 1914 y 1916, con las leyes y organismos actuantes, haciendo una referencia somera a las intenciones teóricas que las inspiraron, constatando mitos, corrientes estéticas...

Desde “el arte de construir que encuentra su plena expresión en los proyectos de embellecimientos municipales y en las fachadas de edificios de relación”, desde las reconstrucciones de después de la Primera Guerra Mundial “imitación más o menos directa de las realizaciones inglesas del *habitat social*” se van recorriendo las sucesivas realizaciones urbanísticas, se hace mención a los problemas de París con la inmigración y la propiedad privada del suelo, anotando su influencia en la forzada mitificación de la *banlieue* “como un remedio (efímero) al descongestionamiento”. Los grandes proyectos de 1929, Villeurbane, Drancy-La Muette... como intentos de desviar la atracción por la disgregación de la *banlieue*. Hasta llegar a la Segunda Guerra Mundial. Después se señala la variación de la política de actuación de los organismos oficiales, la iniciación de las reconstrucciones planeadas, las posibilidades de experimentación “la *cité verte*” de Sotteville, “la *cité radieuse*” de Marsella). Es la época de los grandes bloques, de los concursos; la época de la repetición de elementos modulares sin mucha preocupación por el estudio del espacio urbano, que sólo comenzará a existir después de 1953 con la era de la productividad. Comienza el mito de la estética de las luces y las sombras, “un juego seductor de simetría conducirá a oponer una arquitectura del Norte, cuyos volúmenes geométricos convexos, cómodamente comprensibles, buscan la luz en medio de vastos espacios de verdura cuidada, a una del Sur, elaborada bajo el signo de la concavidad”.

Finalmente se constata el intento de compaginar el deseo de intimidad con



Bibliografía

la industrialización, el deseo de humanizar la industrialización. Todo ello descrito simplemente, con un lenguaje monótono y con un resumen esquemático útil como modelo y como instrumento de trabajo para investigaciones más profundas.

La urbanización en Francia y las instituciones

Maurice Rouge

Maurice Rouge señala dos posibles líneas de evolución en el desarrollo urbano:

1. Sin intervención específica correspondiente a una voluntad de urbanismo.
2. Bajo la influencia del poder público, con una legislación particular y con la institución de autoridades.

Aunque esta segunda línea comenzó en Francia en 1919 es partidario, coincidiendo con el resto de autores del libro, de comenzar el periodo en 1914 año en que "se puede situar el comienzo de la utilización generalizada del automóvil".

Pasa después a comentar la noción de ciudad y de aglomeración. "La noción de ciudad -afirma- corresponde en efecto a un cierto grado y a un cierto estado de las concentraciones humanas. Por tanto es necesario constatar que:

1. Por una parte, este estado comienza solamente a partir de un cierto umbral que es necesario precisar.
2. El término ciudad cesa de poder ser empleado cuando se encuentran sobrepasados los límites administrativos, más allá de los cuales comienza el territorio de otra provincia".

Dentro de estos dos límites se continúan los comentarios. El umbral de que se habla más arriba, después de analizar las definiciones y delimitación de diversos organismos (I. N. S. E. E., U. N. E. S. C. O.) resulta muy variable, lo que demuestra la gran dificultad que implica marcar el límite inferior de la ciudad.

Algo parecido ocurre con las aglomeraciones "que se traducen en la realidad de los hechos y, en general, por la existencia de conjuntos multicoloniales" cuya delimitación sólo se ha precisado en los últimos tiempos. Maurice Rouge hace hincapié en la delimitación

de la "Revista de Urbanismo" que distingue tres zonas.

1. Zona aglomerada (continuidad constructiva).
2. Zona de interdependencia (sin continuidad constructiva pero con actividades de tipo urbano comunes).
3. Zona marginal (con interdependencias incluidas en el campo de la actividad profesional).

Una vez sentadas estas consideraciones previas se hace una historia de la intervención del Estado y del urbanismo institucional en Francia, distinguiéndose cuatro periodos:

- 1.º 1919-1939. Pre-urbanismo
- 2.º Periodo de después de la Segunda Guerra Mundial, en lo referente a la reconstrucción de las zonas destruidas. Urbanismo operacional.
- 3.º Mismo periodo en lo referente a zonas no destruidas. Urbanismo ordenador.
- 4.º A partir de 1957 un periodo de Urbanismo operacional caracterizado por:

- existencia de un poder único de coordinación.
- posibilidades de disponer de suelo.
- posibilidades de financiamiento.
- posibilidad de realización coordinada de residencia y equipamientos siguiendo unos plazos de ejecución de conjunto.

Se señala, finalmente, la importancia del análisis de las leyes y actuaciones urbanísticas siguiendo sus principales líneas de acción y sus principales marcos de actuación y, a continuación, se expone una relación exhaustiva de leyes de urbanismo distinguiendo: los marcos espaciales de la planificación espacial y las instituciones correspondientes; los planes, su contenido, su control y ejecución; y, finalmente, las formas de urbanización.

La población de los grandes conjuntos -ensembles- colectivos.

Alain Girard y Guy Pourcher

Es un proyecto de estudio demográfico y psico-sociológico de los grandes conjuntos cuya necesidad se justifica en la falta de estudios parecidos con inter-

és que descubran cuáles son las verdaderas aspiraciones de los hombres, fuera de los mitos y las enajenaciones, cuáles son los sacrificios que voluntariamente se imponen a la hora de elegir alojamiento, cuáles son las necesidades que voluntariamente se marginan. "Sólo con un estudio profundo de los grandes conjuntos se puede llegar a saber si la suma de las ventajas es igual o superior a la de sus inconvenientes".

Antes de exponer el proceso a seguir en el trabajo, se hace un recuento de los estudios existentes tendentes a evaluar las necesidades de vivienda, los escritos sociológicos efectuados hasta el momento..., para llegar a la conclusión de que la población de los grandes conjuntos permanece mal conocida, que "la búsqueda teórica tiene necesidad de observación directa" y que la comparación entre grandes conjuntos resulta engañosa porque no pueden ser respondidas de manera clara las siguientes exigencias:

1.ª Por un lado conocer en el conjunto de la población el peso de las personas satisfechas y las razones de su actitud.

2.ª Poder situar en el universo de los grandes conjuntos, un conjunto particular con el fin de explicar su situación específica.

Diferentes etapas del proyecto de estudio propuesto:

La cuestión fundamental es precisar qué se entiende por conjunto de alojamientos; los criterios que se proponen son:

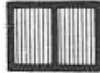
- El número de alojamientos, que se admite en general que puede oscilar entre 800 y 1.000.
- Su localización, zona rural o zona urbana (próxima a un centro urbano) y dentro de ésta qué límites son los que determinan la consideración de estos centros urbanos.

Los autores se inclinan por el segundo caso y como límites aceptan los mínimos de 20.000 y 30.000 habitantes.

- la edad, aceptando como suficiente 10 ó 12 años máximo.
- el *status* jurídico de los ocupantes (alquiler o propiedad).

Como éstos se podrían enumerar muchos más, pero lo importante es la conclusión que se obtiene, la necesidad de un primera etapa definiendo *qué conjuntos se van a estudiar.*

Bibliografía



Una vez definidos se pasa al estudio de la población y es necesario:

En primer lugar un muestreo. El muestreo puede hacerse bien por personas, independientemente del conjunto a que pertenezcan, o por conjuntos y dentro de ellos por personas. Se prefiere este último.

La amplitud de la muestra varía según el grado de error que se quiera obtener y según el número de alojamientos; es suficiente una muestra de 2.500 ó 3.000 para 250.000 hogares.

En segundo lugar se tiene que redactar la encuesta. Nos tomamos la libertad de transcribir literalmente el modelo que los autores adjuntan por considerar que puede tener interés.

Demografía.

Fecha de nacimiento, sexo y situación familiar de los componentes del hogar.

Movilidad geográfica.

Lugar de nacimiento de los cónyuges.

Fecha y motivo de la llegada a la localidad o a la ciudad en cuestión.

Lugar de residencia anterior.

Fecha y motivo de la instalación en el alojamiento actual.

Forma de ocupación del alojamiento.

Intención de dejar el alojamiento actual, destino proyectado.

Vida profesional.

Profesión muy exacta de los cónyuges.

Nivel de recursos.

Trabajo de la mujer antes y después de la instalación en el gran conjunto.

Lugar donde están escolarizados los niños, duración del trayecto.

Vida de familia y de relaciones.

Vida familiar y estado de salud.

Sentimiento o consciencia de pertenencia a un gran conjunto.

Relación con los vecinos.

Residencia de los parientes y los amigos.

Utilización de los lugares de ocio.

Participación o deseo de participación en actividades colectivas.

Condiciones de alojamiento.

Título de ocupación.

Forma o modo de atribución.

Número de piezas.

Elementos de confort.

Cargas financieras y abonos de alojamiento.

Grado de satisfacción particular (dimensiones, aislamiento, disposición, exposición..., etcétera) y general.

Comparación con las condiciones de alojamiento anteriores.

Precio que se está dispuesto a pagar para tener el alojamiento deseado.

Modo de habitación preferido, casa individual o inmueble colectivo.

Opiniones sobre el equipamiento del gran conjunto.

Equipamiento escolar, comercial, sanitario, social, administrativo, deportivo y cultural.

Transportes en común.

Apreciación general, ventajas e inconvenientes de la vida en el gran conjunto. Resumen.

Los autores hacen la aclaración o la advertencia de que no hay que hacerse ilusiones respecto al alcance de la importancia de la encuesta "en definitiva no resolvería ningún problema, no ciertamente a nivel individual de los hogares visitados, pero mucho menos al nivel de la colectividad. Su ambición sería solamente contribuir a presentar los problemas que se plantean con más rigor y precisión, en un espíritu de objetividad. La observación no es la acción, pero una de sus funciones es esclarecerla".

La opinión y el urbanismo

Jeanne Piret

El propósito de este artículo es seguir la evolución de las actitudes a tenor del urbanismo, desde la Primera Guerra Mundial hasta nuestros días. Se trata de marcar las etapas en la promoción progresiva del urbanismo.

De 1919 a 1964 distingue Jeanne Piret dos periodos en lo que respecta a la opinión:

1.º Desde 1919 hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial el urbanismo franquea progresivamente el círculo de los especialistas.

2.º Un segundo periodo de transición que desemboca en, o que está a punto de desembocar, una toma de conciencia general de los problemas urbanos.

Se va haciendo un repaso histórico similar al de otros artículos que componen el libro, se analiza el urbanismo de entre las dos guerras, su servilismo a la noción de higiene pública, base de la legislación de 1919 a 1924; se hace mención de la obra de Henri Sellier, Le Corbusier y de la acción de Giradoux que define el urbanismo como "de-

recho del ciudadano" y que afirma que "la necesidad de una autoridad central en materia de urbanismo se ha convertido en una cuestión de vida o muerte para el país".

Finalmente se analiza el hecho de la progresiva toma de conciencia general de los problemas urbanísticos, la influencia en esta toma de conciencia de los grandes conjuntos, todo ello con apuntes sobre los sondeos de opinión efectuados, la prensa..., etcétera. Descubriendo como notas comunes a todas las publicaciones cuatro temas:

1. Uniformidad y mediocridad del medio.
2. Ausencia de pasado y vida colectiva.
3. Imposibilidad de una vida individual y de aislamiento.
4. La degradación moral de los jóvenes.

Se anota la permanencia del mito de la ciudad jardín, el miedo al número y una especie de dejar hacer a los poderes públicos, una falta de deseos de participar en el financiamiento de la ordenación de la región en que se sitúan...

Concluye recalcando la necesidad de información, educación y participación como los tres imperativos a respetar para crear una actitud de adhesión colectiva constructiva en materia urbanística.

En un postfacio Jean Canaux expone las conclusiones generales del libro, los interrogantes y la visión de los problemas que tienen los autores si entendemos que es un trabajo en equipo.

La primera cuestión que se plantea es: ¿Nuestro objetivo es la mejora de la persona humana o bien la mejora de la sociedad?; y se responde: ¿por qué no la mejora recíproca de una y otra?

En opinión de los autores, o al menos de Jean Canaux, todo forma un conjunto indivisible por dos razones:

1. No solamente la ciudad es un conjunto que mata el análisis, no solamente la ciudad es indisociable del campo, sino que no nos podemos contentar con un estudio de un trozo de territorio sin tener una visión global, no solamente geográfica sino social.

2. No abusemos derrotistamente del hecho de que cada uno, desde su pequeña esfera, no constata más que ínfimas variaciones.

Finalmente se recuerda la necesidad de la participación y la concienciación

de todos en los problemas urbanos para que verdaderamente tengan solución.

Como puede observarse, las conclusiones permanecen a un nivel muy superficial, sin comprometerse, son vagas afirmaciones que pueden quedarse muy bien en idealismos. Como casi todo el libro se limitan a una constatación no muy radical de los hechos, se plantean problemas que están en la mente de todos, sin indicar posturas claras y contundentes al efecto, sólo ambigüedad y timidez.

En torno a "El mito del gran Madrid" (*)

José Elizalde y Víctor Simancas

A petición de la revista vamos a trazar una rápida explicación del por qué de un libro: el por qué de esta "incurción" de dos profesores, economista el uno, jurista el otro, en un campo de investigación para el que, justo es reconocerlo, carecían de las armas metodológicas más elementales.

Sin embargo, no es en la dimensión científica donde puede hallarse algún valor al libro, sencillamente porque "El mito del Gran Madrid" no nació en esta dimensión. Intenta más bien reunir esas experiencias parciales que todo madrileño sufre cotidianamente, desde que se levanta hasta que se acuesta: el estado de éste o aquel servicio urbano, desde los abastecimientos a los transportes colectivos; los resultados de la "colonización" del suelo madrileño por los grandes intereses inmobiliarios; la consiguiente desaparición de las zonas verdes; una contaminación atmosférica en niveles alarmantes; carencias masivas de escolarización mínima; la problemática laboral, del pluriempleo a las "horas extras"; las incipientes posibilidades de ocio, condicionadas por el coste de la vida, la distribución del gasto familiar, etc.; la estrechez de los cauces existentes para la participación popular en la administración de la ciudad, etc., etc. Realmente, basta una simple enumeración de problemas para que cualquier conocedor de la realidad actual de Madrid comprenda que dos

jóvenes madrileños hayan sentido la urgencia de realizar un análisis del conjunto de tales problemas y de comunicarlo a sus conciudadanos en forma de libro, partiendo de la convicción de que no hay un avance urbanístico al margen del interés y de la participación de los ciudadanos en la vida de su ciudad.

El problema fundamental en la elaboración del libro no era tanto la ausencia de esa metodología científica específicamente urbanística que ya hemos reseñado, sino el mantener el nivel de accesibilidad para el ciudadano medio, a la hora de adentrarse en la complejidad y la constante variación de la realidad madrileña. Al bucear en el mar de datos que fuentes muy diversas publican incesantemente sobre Madrid, nuestra atención no podía centrarse en criterios de rigurosa "actualidad"^(*). Tal actitud hubiera sido inútil, si no imposible, puesto que una nueva ola de datos viene a barrer cada mes, o incluso cada día las huellas de la anterior. Nuestro objetivo era, pues, una especie de "introducción" a la realidad de este Madrid elefantiásico, buscando sobre todo las raíces de los problemas que hoy nos agobian, para desenterrarlas de la maraña de cifras y exponerlas a la luz pública.

Para ello nos ha sido preciso remontarnos a los orígenes de la villa: el Magerit musulmán, el "castillo famoso" de hace un milenio; referimos, por brevemente que sea, a las intrincadas callejas de lo que hoy va a ser "barrio histórico"; a la expansión del caserío a lo largo de los caminos, con esa estructura viaria tan característica de Madrid; a la aceleración de este crecimiento, y las repercusiones de toda índole a que dio lugar el discutido traslado de la Corte; al hacinamiento del casco antiguo, cercado por la tapia de los Austrias con motivaciones de control fiscal pero cuyo efecto secundario fueron las primeras fiebres de la especulación del suelo... Es evidente que no es erudición, ni mucho menos divulgación folklórica para uso de turistas, el ras-

(*) La mayoría de las cifras recogidas se refieren a estadísticas de 1967 (que en muchos casos son todavía las últimas oficialmente aprobadas por los organismos municipales), con algunas actualizaciones posteriores, de 1968-69, y abundantes referencias a documentos de carácter general aún no actualizados, como el Censo de 1960 o el Plan del Área Metropolitana.

trear históricamente las pasadas edades de una ciudad. Toda urbe, como creación de una comunidad humana, es esencialmente una realidad *histórica*. La comprensión de esta historia no lleva, es claro, a planteamientos esteticistas o nostálgicos a la hora de enfrentarse con el presente y el futuro de la ciudad, sino precisamente a una superación consciente de pasados "estrangulamientos" que aún pesan sobre nosotros.

Para nosotros, la causa principal del crecimiento espontáneo, anárquico, de lo que era la capital del primer Imperio del mundo —incluso contra la voluntad de sus señores, como las "malas hierbas"—, estriba en la práctica inexistencia de actividad municipal a partir del siglo XVII, anulada por las oficinas y despachos de la Corte. Así, mientras las dinastías reinantes construían en El Escorial, La Granja o Aranjuez símbolos majestuosos de la dignidad regia, la villa crecía a su aire, con un tono más bien modesto, carente desde luego del señorío arquitectónico que caracteriza a las viejas capitales europeas.

Extraña, en verdad, que este Madrid que hoy contemplamos haya sido capital del primer Estado nacional moderno. Pero el hecho es que las inmensas riquezas de la Corona de España apenas dejaron en Madrid otras huellas que las directamente ligadas a la vida cortesana —Palacio y Retiro, la herriana Plaza Mayor, y las obras neoclásicas de Carlos III, el "rey Alcalde"—.

El incremento explosivo de la población que siempre ha caracterizado a Madrid —cuya razón de ser radica, desde hace ya cuatro siglos, en las necesidades burocráticas del poder central, superpuestas a la vieja estructura del "cruce de caminos", que es la definición que hace Munford de Madrid—, obligó ya en el siglo XIX al ensanche de la ciudad, a través de las desamortizaciones conventuales y, sobre todo, del Plan Castro: Plan que —triste destino el de los Planes madrileños— no se cumplió debidamente, desbordado por el afán de ganancia de los promotores inmobiliarios. Y, sin embargo, al lado de las desviaciones de las últimas décadas, puede decirse que hasta cierto punto el Plan Castro llegó a plasmarse en la realidad de los ensanches madrileños.

Junto al viejo casco interior, que conserva su traza medieval, y al cuadrado de los "ensanches" del Madrid

(*) *El mito del Gran Madrid*, de V. Simancas y J. Elizalde, Guadiana de Publicaciones, Madrid, 1969.



Bibliografía

burgués, en la zona del extrarradio proliferan desde principios del siglo XX la fiebre constructora y las barriadas obreras. Indudablemente, en el primer tercio del presente siglo se perdió una gran ocasión de construir una capital moderna y equilibrada. En las tres primeras décadas del siglo, mientras los suburbios barojianos, semirrurales, se convierten en un inmenso cinturón de industrias y de viviendas, se van gestando los problemas que hoy alcanzan una gravedad amenazadora, sin que se les hiciera entonces frente de una manera efectiva. El Plan Zuazo de 1930 impulsó algunos importantes proyectos iniciados por las autoridades republicanas (entre los que se cuentan los Nuevos Ministerios y los enlaces ferroviarios), pero que se vieron forzosamente interrumpidos por la guerra civil.

Las destrucciones de la guerra podrían haber dado lugar, como contrapartida, a una racionalización del crecimiento urbano. Sin embargo, la planificación retórica de la postguerra, exaltando la idea del "Gran Madrid", dio en realidad nuevos alientos a la iniciativa de las grandes inmobiliarias, que poco a poco fueron adueñándose de los espacios verdes previstos en los propios planes oficiales para transformarlos en edificaciones. Pensamos que éste fue un momento clave en la moderna historia de la ciudad. Fue la gran ocasión perdida para lograr una capital habitable. En cambio, se fomentó una expansión exagerada, arropada en una mitología centralista, impulsada por los mecanismos de la especulación del suelo, y cuyos resultados están a la vista en el Madrid de hoy.

La anexión de términos municipales contiguos, entre 1948 y 1954, señala el apogeo de esta concepción del "Gran Madrid" de la que pocos años después se va a intentar desesperadamente dar marcha atrás, formulando una ya imposible política de descongestión.

Durante las últimas décadas, el crecimiento urbano va a verse impulsado a ritmos que desbordan con mucho las previsiones oficiales, y ello en base a dos factores esenciales: de un lado, la creciente concentración de capitales en Madrid, hasta crear una industria y un sector de servicios que hacen de la ciu-

dad un gran centro de producción; de otro lado, el derrumbamiento de la agricultura tradicional y los grandes movimientos migratorios desde la España meridional y central a Madrid y al "cuadrante rico" de la Península (N-NE). De esta suerte, y pese a la actividad desplegada en el orden urbanístico, que a veces ha sido muy intensa, las medidas se adoptan siempre con notorio retraso respecto a los problemas planteados.

El caso es que la orientación de la actividad constructora según criterios fundamentalmente lucrativos, al enfrentarse al asentamiento de una inmigración masiva, han configurado una ciudad de contrastes agudísimos, que ponen en peligro el antiguo sentido integrador que había tenido la capital. Es evidente que las oleadas inmigratorias ya no son asimiladas, sino que van quedando marginadas. Para nosotros, Madrid ha llegado a un límite, en el que no es posible prever una ciudad habitable si no se define como objetivo urgente y prioritario la socialización tanto del suelo urbano como de la construcción de viviendas y equipos urbanísticos. No ignoramos las repercusiones sociopolíticas de esta cuestión. Lo que es claro es que, en Madrid, la contradicción radical entre el carácter público de la ciudad y la propiedad privada del suelo urbano no es un problema teórico.

A lo largo del libro analizamos sectorialmente una serie de estrangulamientos que hacen temer, como ha escrito Tamames²⁾, que "el colapso de unos servicios públicos y del tráfico es prácticamente inminente si no se adoptan a corto plazo, medidas radicales".

Sin embargo, medidas de este orden no son concebibles sin la previa atribución —real y no sólo formal— del poder urbanístico sobre Madrid a quien, en nuestro nivel histórico, es su único titular legítimo y eficaz: el pueblo madrileño (y no olvidemos que, en el padrón de 1965, sólo 43 de cada 100 habitantes de Madrid han nacido en la capital. Para los 70.000 inmigrantes

que cada año llegan a la ciudad no cabe integración posible sin cauces de participación despejados y operativos). Sin embargo, nos encontramos con un régimen de administración municipal claramente desfasado. En primer lugar, por el raquitismo de los órganos representativos frente a la hipertrofia de organismos tecnocráticos de designación gubernativa, con el consiguiente alejamiento de los ciudadanos. Y, en segundo lugar, porque ni siquiera la figura del "alcalde fuerte", que con tanto énfasis aparece en la Ley de Régimen Especial de 1963, dispone de los medios y competencias precisos para llevar a cabo su función con éxito.

En el libro sugerimos dos soluciones optativas para recoger las exigencias de ordenación jurídica de una gran ciudad que es al mismo tiempo la capital de España: o bien un Distrito Federal, directamente vinculado al poder central, en el marco de un Estado consistentemente descentralizador, que revitalice las autonomías regionales (pues no cabe una "solución" para Madrid al margen de los problemas del conjunto de la vida española: en efecto, la integración de los inmigrantes madrileños será irrealizable, utópica, si no se encauzan los actuales flujos migratorios mediante una vigorosa política de desarrollo regional); o bien una super-unidad madrileña (más allá del Área Metropolitana, a nivel por lo menos provincial), y si es que se adopta definitivamente el camino del colosalismo urbano, lo cual exige en todo caso una democratización radical de los órganos de representación y de gestión.

No vamos a entrar ahora en problemas parciales, por muy agudos que sean: ahí está, por ejemplo, el reciente presupuesto extraordinario para pasos a distinto nivel, cuando no faltará mucho para que haya de prohibirse la circulación privada en el casco urbano, y mientras las inversiones en extensión y mejora de la red del "Metro" son insuficientes y tratan de compatibilizarse con criterios lucrativos en las tarifas. Pero no se trata ahora de dar soluciones concretas, sino criterios generales.

²⁾ R. Tamames, *Los centros de gravedad de la economía española*, Madrid, Guadiana de Publicaciones, 1969, p. 52.