

contenido del número

«PLANEAMIENTO Y PARTICIPACION CIUDADANA EN LOS ESTADOS UNIDOS», por Roger Sánchez del Río, Arquitecto. Precisa el autor como intención de este trabajo la de introducir algunos de los aspectos más destacados que configuran el panorama de la planificación territorial en los Estados Unidos, lo que le llevará, por un lado, a identificar los agentes sociopolíticos más representativos de la sociedad americana de nuestros días, sus intereses opuestos y/o encontrados, así como las acciones específicas encaminadas a maximizar los anteriores, dentro de un marco concreto de referencia.

A modo de introducción al tema, se examinan algunas de las características más relevantes de la planificación en los Estados a partir de la guerra de Secesión. A continuación, la postura del «establishment» y sus estrategias concretas dentro de este proceso, entre las que destacan los programas de participación ciudadana, sucintamente referidos en dos casos concretos. Por último, se procede a establecer de forma sistemática las alternativas del profesional americano como agente encargado de la materialización de políticas específicas de actuación en un espacio genérico de intereses diversos, cambiantes y contrapuestos.

El presente trabajo se limita a opinar sobre una situación definida en un entorno concreto, con el fin de aportar unas aptitudes y experiencias que, debidamente transportadas a nuestro entorno socioeconómico e institucional, podrían arrojar alguna luz válida sobre algunos de los problemas más acuciantes de la problemática del planeamiento en nuestro país.

«UNA PROPUESTA PARA LA GRAN CIUDAD: SU FRAGMENTACION», por Alberto Martínez Sánchez, Abogado. Razona el autor de este trabajo la conveniencia de la fragmentación urbana como modo de configuración de la gran ciudad, basándose en que por medio de ella se recupera la vigencia del principio de popularidad, la ubicación adecuada del principio de imaginación y se recorta el excesivo ejercicio del principio de autoridad urbanística, que ha venido a pasar de ser meramente policial a ordenador y configurador. No obstante, a la hora «teórica» de hacer propuestas concretas, se reconoce que éstas han de ser muy modestas, mientras la gran ciudad sea una función de la industria, tanto más cuanto las nuevas determinantes de la localización industrial no han hecho sino empezar. Esto es, no cabe olvidar el principio de realidad, que actúa fundamentalmente como límite de posibilidades ideales y como techo de permisividad. Porque, en efecto, la industria traba excesivamente el sistema social megapolitano, zonifica el espacio urbano con usos del suelo heterogéneos y sumamente interdependientes y, en definitiva, «totaliza» a la población allí asentada en un «todo» donde no hay partes, como no sea la categoría individuo-átomo. Antes, el autor ha procedido a un interesante análisis de los factores que están actuando en el proceso de ocupación del espacio y determinando la tendencia al gigantismo

de los asentamientos humanos, en orden a comprender el fenómeno social de la gran ciudad, no de un modo estructural, menos todavía de un modo sustantivo, sino de un modo procesal y dialéctico. Observando que el proceso humano ha desatado unas fuerzas, que ya están actuando desde dentro del sistema, y que resultan ser de signo contrario a las que han determinado el fenómeno de la gran ciudad. Dicho de otro modo: siendo la gran ciudad fruto de un proceso de industrialización y a la vez fase en ese proceso, las contradicciones de la industrialización realizada con tecnologías sucias y duras han determinado la aparición de fuerzas correctoras convergentes que ya están actuando como remodeladoras en profundidad de la gran ciudad.

«LAS REDES ARTERIALES Y EL PLANEAMIENTO URBANO», por Vicente Gago Llorente y Carlos Real Ynzenga, Ingenieros de Caminos. Destacan los autores que la conclusión más importante del análisis realizado es, por encima de cualquier limitación técnica, de orden institucional. La estructura administrativa, la compartimentación de competencias, ha determinado el aislamiento del planeamiento arterial del planeamiento urbano, que no ha podido así cumplir su función integradora, coordinadora, sobre el espacio urbano de las distintas actuaciones sectoriales que sobre él inciden, entre las cuales la red arterial es una de las más importantes.

En el planeamiento de la red arterial no sólo se aísla un elemento del sistema de transporte de la consideración de la ciudad en su totalidad, sino que ni siquiera se considera el sistema de transporte en su conjunto, sino únicamente la red viaria, y desde el punto de vista de la circulación privada, olvidando el transporte público. Aún dentro de la red viaria no se trata de forma homogénea la totalidad de la red, sino que se prima el análisis de la parte de la misma que conecta el viario propiamente urbano con la red de carreteras.

Las limitaciones a que conduce el marco institucional aparecen claras tanto cuando se considera que las necesidades de transporte son ante todo resultado de la distribución espacial de las actividades, con lo que un planteamiento sectorial del problema no puede atajar las causas, que se le escapan, sino solamente chocar contra los efectos, como cuando se considera que la red arterial, que consume una gran parte de la capacidad inversora del sector público, es uno de los principales elementos estructurantes de la ciudad, con lo que el planeamiento urbano pierde gran parte de su teórica capacidad de ordenación.

Pero si la nueva Ley de Carreteras ha supuesto el reconocimiento legal de la situación de hecho anterior, la consolidación normativa de una disociación absolutamente injustificada e insatisfactoria, los autores del presente trabajo no dejan de apuntar finalmente cómo en estos últimos años se han producido hechos que permiten mirar con más optimismo el próximo futuro, al menos desde el

punto de vista de la superación de las limitaciones institucionales. Se refieren concretamente a los Estudios Integrales del Transporte Metropolitano que, pese al fracaso parcial de las propias experiencias, permiten mantener no obstante la esperanza en su potencialidad, y al proceso de reestructuración administrativa que en su primera etapa se está desarrollando en estos momentos: creación de los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y del Transporte.

«NIVELES DE ABASTECIMIENTO DE MADRID», por Pedro Niño Vadillo, Geógrafo. El autor, partiendo de una previa estructuración de los centros abastecedores que configuran el mercado madrileño de productos alimenticios, procede, una vez reducido el ámbito del mismo al comercio detallista, a la descripción y tipificación de aquellas diez modalidades de venta que genéricamente se corresponden con una de estas tres grandes opciones: mercado tradicional, mercado nuevo y el definido por realizar sus ventas bajo condiciones especiales de precio. Enfocado el trabajo desde la perspectiva de su localización geográfica, se trata en efecto de una aproximación indispensable al estudio del mercado de la alimentación de Madrid. Al propio tiempo, tiene el sentido de explicar, siquiera brevemente, el «Mapa de Mercados de Abastos, Galerías de Alimentación y Supermercados», editado en la segunda mitad de 1975 sin tales reflexiones.

A cuyo fin se agrupan los 18 distritos municipales existentes —base geográfica de referencia— en tres áreas con características propias: distrito central, interiores y periférico~lo cual permite al autor resumir para las mismas los rasgos generales que se deducen del análisis de la distribución de mercados de distrito y galerías de alimentación (mercado tradicional), así como de supermercados y superservicios (mercado nuevo). Y confirmar, finalmente, las graves insuficiencias existentes en el abastecimiento de la periferia con evidente vinculación a la falta de actuación planificadora en los barrios de expansión.

«CONSIDERACIONES EN TORNO AL SUPUESTO DEFICIT DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO», por Guillermo Virgili, Ingeniero Industrial. La postura, hoy a veces sostenida, de que el transporte público es un servicio público y que debe prestarse a la ciudad en la forma más adecuada, con altos niveles de confortabilidad, prescindiendo de lo que ello cueste, constituye al menos una visión restringida del problema, ya que olvida que tal coste repercutirá en cualquier caso e ineludiblemente sobre el ciudadano. Es éste, con pleno conocimiento del coste de los diversos niveles de confort en el transporte público, quien debe decidir lo que está dispuesto a pagar, directa o indirectamente, y qué nivel de calidad de transporte desea.

Independientemente de que tal transporte habrá de organizarse en orden a que resulte a un coste mínimo para cada nivel de confort, el planteamiento central de este

artículo cabe resumirlo así: el déficit de las empresas de transporte público obedece a que, aparte de los ingresos por recaudación a un «precio político» del billete, por lo demás justificado, aquéllas deberían recibir otros ingresos procedentes de otras personas físicas o jurídicas, también de alguna forma beneficiadas por la existencia de dicho transporte público.

Sin entrar en problema tan complejo como la distribución del coste total del transporte público colectivo de una ciudad entre los diversos beneficiarios del mismo, señala el autor que al fijarse el precio del billete debe pensarse en un posible «precio de mercado», distinguiendo en todo caso entre dos precios de venta: el del usuario habitual (que se correspondería con el «(precio político)» y el del viajero esporádico u ocasional (que puede ser el del precio real de coste del billete).

«EL PROCESO DE CRECIMIENTO URBANO DE SAN AGUSTIN DE GUADALIX Y SU COMARCA», por Luis Moya, Arquitecto. Con este trabajo se intenta mostrar empíricamente cómo el crecimiento de una gran ciudad, tal es Madrid, sin planeamiento previo y sin ningún tipo de participación y control por parte de los usuarios, conduce inevitablemente a la degradación del medio físico y social del territorio y núcleos urbanos que la onda de expansión va encontrando a su paso.

Concretamente se refiere el artículo al caso de San Agustín de Guadalix y su comarca, que supone un ejemplo representativo de conjuntos en situación similar. La zona en cuestión ha sido objeto de planeamiento elaborado por un equipo bajo la dirección del autor del presente trabajo, planeamiento que, por motivos a los que se alude en el curso de la exposición, no sería llevado finalmente a la práctica.

Se analiza en primer término el crecimiento de Madrid hacia el Norte hasta alcanzar a San Agustín y su comarca, a fin de entender la problemática de la zona en relación con lo que la origina. Después se describe el municipio y el núcleo de San Agustín, poniendo el acento en sus valores de paisaje urbano y rural, y el crítico estado en el que se encuentran. Se hace referencia a continuación al planeamiento de carácter general que le afecta dentro de la región madrileña, para entrar a describir el Plan de Reforma Interior y Extensión de San Agustín de 1974, así como el Avance de Planeamiento de su comarca, que tiene por centro El Molar.

Por fin, en el último apartado, se contempla la situación actual de la zona, la cual se contrasta, a través de una abundante documentación gráfica, con la existente tres años antes, cuando se elaboraron los referidos planes, al tiempo que se aprobaban, como único elemento de control urbanístico, las Normas Subsidiarias. Contraste del que se deducen interesantes conclusiones, que permiten apoyar la tesis expuesta más arriba.

«PLAN SOCIAL DE LA LEY DE URBANISMO EN ALEMANIA FEDERAL», por Jul Diederich, Profesor de Sociografía en la Universidad Técnica de Berlín W. Como algo nuevo en la legislación social de Alemania Federal, en general, y respecto al urbanismo, en particular, merece especial atención el Plan Social contenido en la «Ley de medidas de saneamiento y desarrollo urbanístico en los municipios» (Ley de Fomento Urbano de 27 de julio de 1971).

Con este Plan Social se concreta por vez primera en términos legales que todo proyecto de saneamiento urbano es mucho más que simples modificaciones de las edificaciones existentes, constituyendo la expresión de la consciente responsabilidad para con el ciudadano en todo lugar donde, en busca de una mejor condición y calidad de vida, se debe o se deberá intervenir sobre los fundamentos de su propio medio.

Esto es, en el sentido de la Ley de Fomento Urbano, Plan Social no como planificación social, sino como medio de prevenir anticipadamente las desventajas para los afectados resultado de las medidas de saneamiento, y poder dar así soluciones idóneas para casos individuales.

Reglamentadas en esta nueva Ley, por un lado, las medidas de saneamiento en zonas urbanas y, por otro, las medidas de desarrollo para mejora de las estructuras de las zonas densamente pobladas, o bien la construcción de centros en áreas regionales no urbanizadas, en el presente

artículo se trata el Plan Social como una parte subordinada de las medidas urbanísticas.

INFORMACION GENERAL. Conclusiones de las **Jornadas técnicas sobre el entorno de la carretera**, organizadas por el Aula de Ingeniería del Instituto de Ingenieros Civiles de España, y que constituyeron un foro nacional en el que se expusieron y discutieron las últimas tendencias en los diversos campos implicados: la legislación y reglamentación precisas para defender la carretera y su entorno, el tratamiento estético de la vía con su adecuada inserción en el paisaje o la creación de éste con la adecuada ornamentación vegetal, la seguridad y comodidad de usuarios y colindantes, las áreas de descanso con especial atención a las instalaciones hosteleras de restauración y complementarias y las zonas de aparcamiento de estratégica situación en las márgenes de las vías interurbanas, contiguas a las autopistas de circunvalación para el cambio modal de transporte o en el interior de los cascos urbanos.

BIBLIOGRAFIA. Se incluyen en esta Sección seis revisiones de Olegario Llamazares, Ingeniero de Caminos, sobre las publicaciones siguientes: «Diseño de planes regionales», por S. Boisier; «La planification urbaine», por A. H. Mesnard; «Le Droit de l'Urbanisme», por L. Jacquignon; «Psychanalyse et Urbanisme», por A. Mitscherlich; «Teoría económica del transporte», por J. M. Thomson; y «Les transports urbains», por Ch. Gerondeau.