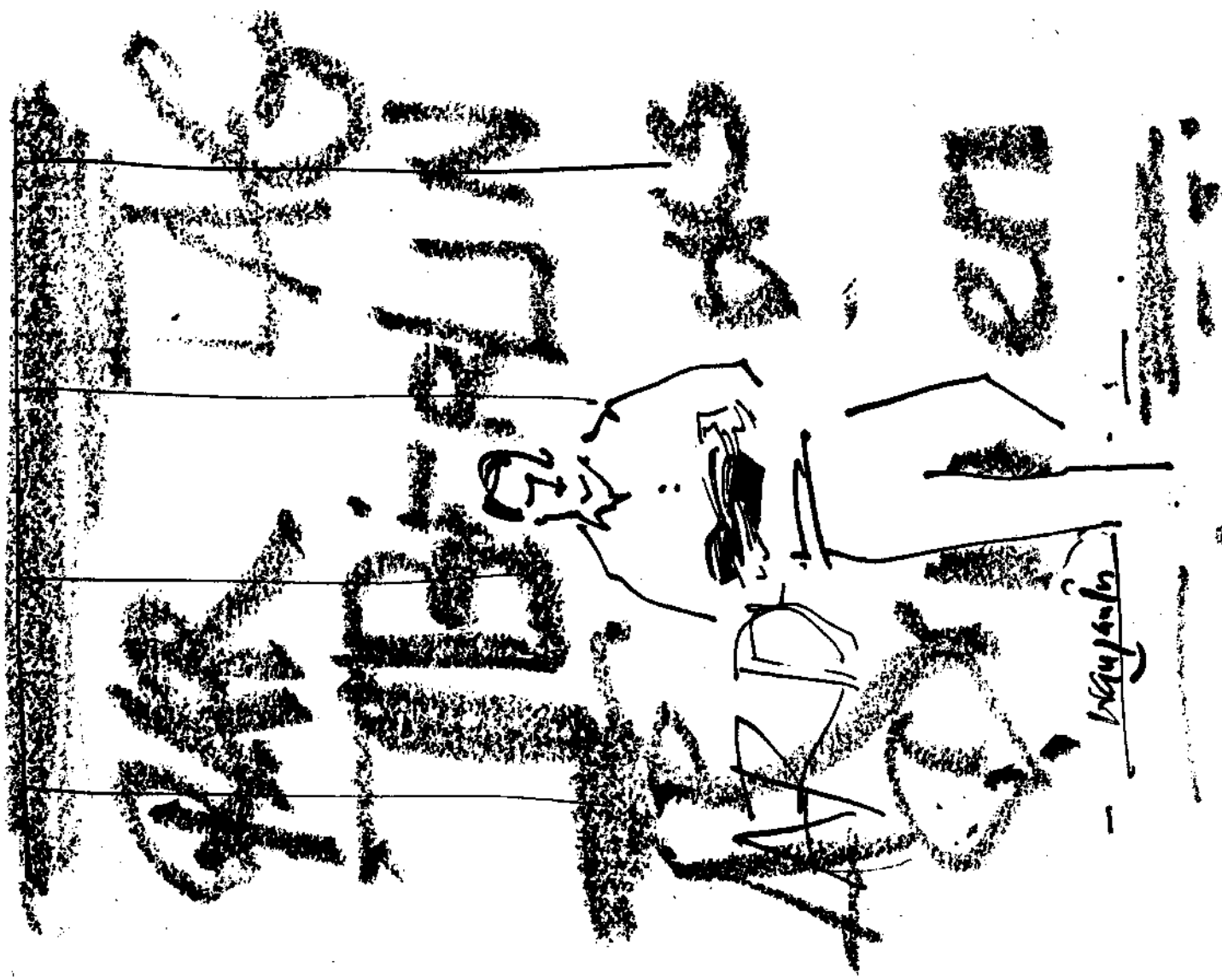
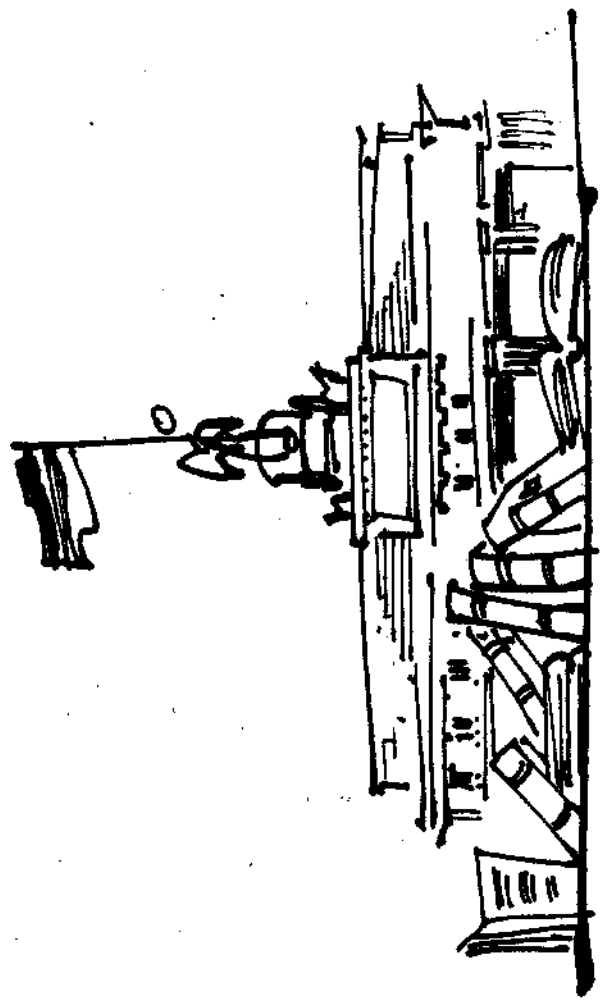




La arquitectura y las ciudades de fin de siglo

FERNANDO
CHUECA GOITIA

Para enfrentarnos con las ciudades de fin de siglo tenemos, forzosamente, que dar algunos pasos atrás. El último y fundamental cambio que han sufrido las ciudades en los tiempos modernos ha sido ocasionado por esa compleja serie de acontecimientos que se ha llamado la Revolución Industrial; aunque en realidad no sólo ha sido estrictamente industrial, sino también una revolución en la agricultura, en los medios de transporte y de comunicación y en las ideas económicas y sociales. Las ciudades con puerto, debido a las facilidades que éstos proporcionaban al comercio, adquirieron un desarrollo inusitado, llegando a ser centros de conjunción de las principales vías tanto marítimas como terrestres. Así crecieron Liverpool, Londres, Hamburgo, Amberes, Nueva York y Balti-more.

Al mismo tiempo, estos centros de comunicación, adonde acudían las materias primas, el capital y mucha población desocupada, vieron crecer industrias cuyas perspectivas económicas eran más favorables que en otros lugares. No hay que perder de vista que uno de los factores importantes que el nuevo sistema de producción en masa reclamaba era el suministro de trabajo humano, tratado casi como una mercancía en esta primera época, áspera y seca, del industrialismo. Era necesario tener a disposición un amplio stock humano, y cuanto más desvalido y miserable, mejor, ya que podía contratarse su trabajo en condiciones más favorables para el patrono. De este modo, era natural que no solamente crecieran los nuevos centros fabriles o aquellas ciudades, como las de origen minero, colocadas al lado de los yacimientos, sino las mismas ciudades antiguas, las grandes capitales del período barroco, ya que en ellas se encontraba precisamente aquel exceso de población tan miserable, tan útil, en determinadas ocasiones, al fabricante. Al mismo tiempo, estas ciudades reunían la ventaja de facilitar las relaciones con el poder político central, con las instituciones bancarias y con las bolsas de comercio, donde de antiguo estaba su sede. Así, es lógico que crecieran de una manera acelerada ciudades como París, Bruselas, Berlín y otras muchas que no habían sido originadas por la Revolución Industrial ni tampoco eran puertos de importancia.

Todos estos hechos dejaron inermes a las ciudades ante la tiranía de los instrumentos de la producción. Las factorías fueron las dueñas y señoras del suelo urbano y suburbano. Se colocaban en el punto más conveniente y más fácil de encontrar para su servicio. Si era necesario establecer una central térmica, para eso estaban las márgenes inmediatas de los ríos, aunque luego el humo y el acarreo del carbón destrozaran parajes que podían haber sido de gran belleza natural. Así se colocaron las centrales

térmicas de Nueva York y de Londres. No habían nacido todavía las inquietudes ecológicas.

Con las estaciones de ferrocarril, los docks y almacenes, los tinglados portuarios y todos los elementos que coadyuvaban a los instrumentos de producción, pasó lo mismo. Se estableció todo, sin ningún plan orgánico, siguiendo la ley del mínimo esfuerzo, ya que se consideraba que todo aquello que facilitara la promoción industrial era de por sí bueno para el bienestar y progreso de las naciones. Sólo mucho más adelante se comprendería lo erróneo de un planteamiento originado por una visión simplista y de cortó alcance.

«Con las factorías destacan en la ciudad industrial los barrios obreros, que se desarrollaron en condiciones verdaderamente ínfimas para la vida humana. Son una página siniestra en los anales de la habitación del hombre.»

Con las factorías y todos sus establecimientos anejos destacan en la ciudad industrial los llamados barrios obreros, contruidos por la ineludible necesidad de albergar a la mano de obra. En sus principios, estos barrios obreros, que los anglosajones llaman *slums*, se desarrollaron en condiciones verdaderamente ínfimas para la vida humana. Son una de las lacras que más afean a la ciudad industrial, una página verdaderamente siniestra en los anales de la habitación del hombre; la constante pesadilla de filántropos y reformadores sociales.

En España, el retraso industrial durante el siglo XIX evitó el nacimiento de las «ciudades carbón», desarrolladas de la noche a la mañana en la Europa industrial y en los Estados Unidos. Sin embargo, la concentración de la población en algunas ciudades dio lugar a la consiguiente escasez de vi-

viendas y al descenso de las condiciones de vida. En Madrid proliferaron desde fines del siglo XVIII las llamadas casas de corredor. Eran, y hasta hace muy poco seguían siendo (todavía persisten algunos ejemplos), las casas de los humildes donde vivían los trabajadores, mezclados también con algunos vagos o gentes de ocupación incierta. Como durante un tiempo no existía en Madrid una población obrera, estrictamente hablando, se trataba más bien de una población artesana a la que la misma vivienda servía muchas veces de taller. Andando el tiempo, también en España surgirían intentos de mejorar las condiciones del trabajador, tratando de proporcionarle una vida más salubre y humana. La preocupación por fomentar la vivienda obrera cristalizó por primera vez en la ley de junio de 1911.

El régimen capitalista, desarrollado como palanca para el aprovechamiento de los recursos naturales, se utilizó también para la explotación del suelo. Grandes compañías o grandes capitalistas entraron en juego y los valores del terreno crecieron en proporción antes desconocida. La congestión producida por el aumento de población elevó el valor de los solares que, a la vez, por ser más caros, se aprovecharon más cicateramente. Se produjo así un círculo vicioso que sólo favorecía a los especuladores. Sobre las bases que la Revolución Industrial y el ascenso pujante de la burguesía liberal había impuesto, la ciudad fue creciendo durante el siglo XX en una proporción que no se podía pensar. Hasta el punto de que el verdadero signo de nuestro tiempo es ese formidable crecimiento de los grandes centros urbanos, antes desusado, porque el avance demográfico en general era mucho más lento y porque ese plus demográfico no lo absorbían

desproporcionadamente 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. Pan para hoy y hambre para mañana.

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 propiedades 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 venezolanos, etc. No hay ciudad en proceso de crecimiento agresivo que no haya sufrido o sufra estas patológicas manifestaciones.

Todo esto presenta problemas de organización espacial en las grandes metrópolis que han ido agravándose con el tiempo. Es necesario relacionar especialmente el centro representativo y de negocios con los centros de producción, los de residencia y los espacios libres para recreo y esparcimiento. La emergencia de las zonas residenciales o ciudades dormitorio, en parte consecuencia del chabolismo, 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 proceso histórico más lento.

Toda ordenación espacial será nula si no existe una adecuada accesibilidad, unos medios de transporte en común eficaces y una red viada 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 periferia. Este cómputo horario puede mejorarse en cuanto se perfeccionen los medios de transporte. Si la velocidad de tráfico en autopista de acceso en las horas punta es 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. 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

«Sobre las bases que la Revolución Industrial y el ascenso pujante de la burguesía liber al había impuesto, la ciudad fue creciendo, hasta el punto de que el verdadero signo de nuestro tiempo es ese crecimiento de los grandes centros urbanos.»



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.

En medio de los procesos congestivos que sufre la ciudad del pasado en el presente, principalmente por la especulación de terrenos, 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 es hoy objeto de estudio es en qué medida la vida de las grandes ciudades aumenta el porcentaje de las enfermedades nerviosas. Sólo una buena organización funcional podrá mejorar las condiciones psíquicas del habitante de las grandes metrópolis. El urbanista debe propiciar un ritmo de vida que devuelva al ciudadano calma y serenidad. Acabo de pasar unos días en Washington y he podido comprobar el comportamiento de las gentes distendido y tranquilo, lo que les hace ser amables y corteses. Claro que Nueva York no es Washington; deberíamos, por tanto, huir del modelo Nueva York y acercarnos al modelo Washington. Nuestros servicios mejorarían mucho.

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

«En medio de los procesos congestivos que sufre la ciudad del pasado en el presente, por la especulación de terrenos y por la concentración de tráfico, no se tiene en cuenta el problema sanitario, cada vez más grave y urgente.»

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, por sí mismo está sufriendo una transformación que está reducida a las industrias, dando paso a otros usos del suelo: oficinas, servicios, zonas deportivas, parques y viviendas.

Otra localización industrial que se ha resuelto francamente perniciosa en el caso de Madrid es la que yo llamaría en estrella, siguiendo las líneas de las carreteras nacionales que parten de la capital. Tanto la carretera de Alcalá y Guadalajara (Nacional II), la de Valencia (Nacional III), la de Toledo, la de Extremadura (Nacional V), la de La Coruña (Nacional VI), la de Irún (Nacional I) son hoy la pesadilla del tráfico de salida y entrada de Madrid hasta convertirla en una ciudad sitiada. En materia de localización industrial se lleva la palma la Nacional II o carretera de Aragón, con el agravante de ser la de comunicación del aeropuerto de Barajas lo que convierte en sumamente incierto llegar a las horas de salida de los vuelos.

La carretera de Toledo (Nacional 401) se ha convertido en un pasillo industrial mitigado por la nueva autovía. Pero de Madrid a Parla el caos sigue sin resolverse. La carretera de La Coruña (Nacional VI) es otra cosa. No soporta un tráfico industrial, pero sí una concentración de colonias residenciales de lujo que siguen sin recibir una estructura viaria adecuada.

Los problemas de Madrid no residen en su propia casa, se trasladan a muchos kilómetros a la redonda porque otra cosa que había que analizar es cómo la gran ciudad, cárcel del trabajo diario, despide a sus hombres, aun a costa del infierno de las carreteras, hacia horizontes de libertad que les ofrecen el campo y las miserables aldeas, antes aborrecidas.

Dicen que en Nueva York la gente empieza a vivir en la ciudad, evitando muchas horas de fatiga en los trenes y automóviles, para perderse en una casita de suburbio y gastar su tiempo en contemplar la misma televisión que ya tiene en su casa de la ciudad. El hombre, que nunca encontrará reposo, hará siempre de la ciudad el espejo de sus angustias pasadas, presentes y futuras.

«Los problemas de Madrid no residen en su propia casa, se trasladan a muchos kilómetros. La gran ciudad, cárcel del trabajo diario, despide a sus hombres hacia horizontes de libertad que les ofrece el campo, antes aborrecido.»

