

ANALISIS DE LA CIUDAD ⁽¹⁾

Mario GOMEZ-MORAN y CIMA
Dr. Arquitecto

1. DEFINICION DE LA CIUDAD

Todo análisis debe de comenzar por definir el sujeto analizado. Si nosotros deseamos profundizar, aunque sea levemente, en lo que significa la ciudad, constituirá obligación previa e ineludible separarla de otros posibles sujetos, más o menos semejantes, con el fin de obtener en estado químicamente puro la sustancia que nos interesa.

Las definiciones suelen hacerse mediante una doble técnica exclusivo-integrativa: todo esto es ciudad, y todo aquello no es ciudad. Para nuestro caso existen algunas definiciones conocidas y suficientemente válidas. La ciudad, en principio, es un punto donde se concentra la población, aunque esta característica no constituya, según el concepto de muchos, una condición suficiente; será, además, preciso que un elevado porcentaje de la población activa no se dedique a faenas agrícolas. Tal último requisito servirá para establecer la diferencia entre una ciudad de pequeña magnitud y un pueblo grande —por más que éste pueda poseer mayor población que aquélla— y nos resulta de gran utilidad operativa para distinguir la separación básica entre ciudad y no ciudad, cosa que no significa lo mismo que entre ciudad y campo.

La ciudad posee siempre una trascendencia, un fin teleológico, que consiste en el mero vivir cerca de mayores, o menores, cifras de población. El motivo de esta coincidencia, base de la ciudad, reside, precisamente, en un tipo de relaciones diferentes en todo a las que se producen entre hombre y campo, es decir, entre hombre y naturaleza. Cuando la mayoría de la población laboral se dedica a trabajos agrícolas, eminentemente personales, por más que se reúna en las horas libres dentro de un recinto común, capaz de albergar a mucha gente, no nos hallamos ante una ciudad —al menos en el sentido que hoy se admite— y ello es porque la ciudad, mucho antes que una concentración demográfica, es una forma de vida distinta dónde el hombre ya no depende tanto de la naturaleza como de los demás hombres. El ciudadano —el habitante de la ciudad— no es, ni puede resultar, nunca independiente de los demás; vive una vida eminentemente social y cualquier actividad propia influye sobre el resto de las personas, de la misma manera que el comportamiento ajeno condiciona definitivamente el propio.

Parece prudente, por tanto, definir la ciudad como una concentración de personas en mutua implicación y permanente influencia de carácter muy intenso, lo cual puede

expresarse con bastante acierto estableciendo que no se dediquen a explotaciones agrícolas, salvo una proporción minoritaria. La supervivencia del ciudadano no depende de la naturaleza, sino de los demás.

Cuando la ciudad alcanza unas cifras elevadas de población, recibe el nombre de urbe. En realidad, tal diferencia va más al detalle que al fondo, pero, posee su importancia, porque los problemas urbanísticos adquieren una complejidad creciente, y el cambio en la denominación puede indicarnos la presencia efectiva de ciertos niveles concretos de conflicto.

2. IMPORTANCIA DEL SISTEMA DE RELACIONES

La primera pregunta que se presenta es ¿por qué se concentra la gente?

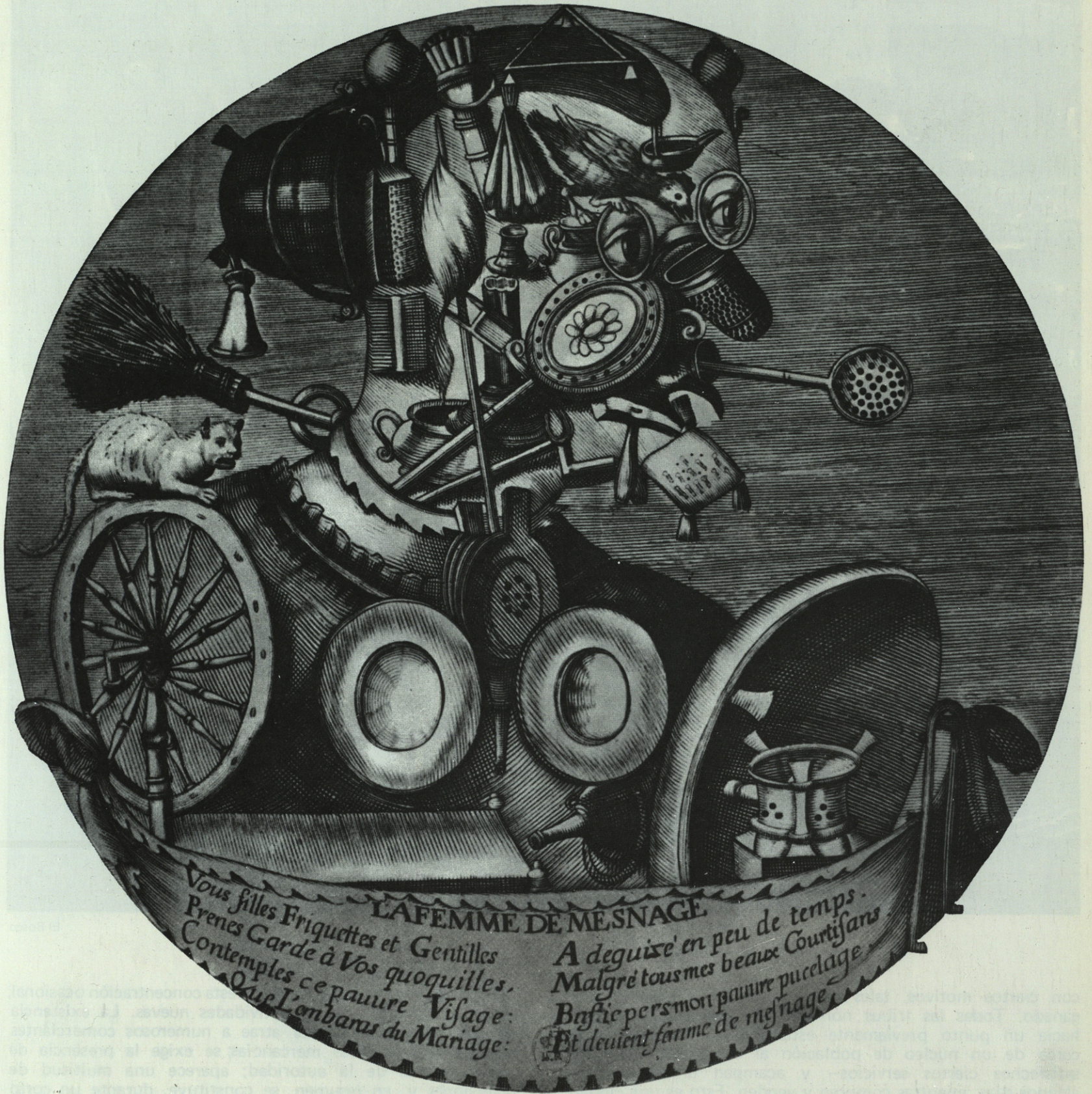
Resulta claro que lo hace con plena libertad y, por tanto, que encuentra en ello claras ventajas de índole positivo. Si así no fuera, la concentración podría producirse, pero sólo como consecuencia de un mal mayor. Por ejemplo, la población agrícola en el sur de España se aglutina en grandes pueblos; sin embargo, esta manera de vida ha sido consecuencia de dos hechos: la inseguridad personal —motivada, ya, por la guerra de la Reconquista, que exigía un sistema de vida concentrado al objeto de conseguir una mayor defensa— y la concentración de la demanda en el mercado de mano de obra. Como puede verse, ambas motivaciones poseen un cierto carácter de aglutinación —es decir, urbanístico— pero, una vez desaparecidas, será fácil comprobar que estos grandes pueblos entran en franca decadencia; la gente los abandona para dirigirse a las ciudades que, pese a resultar algunas menos importantes en cuanto a cifra de población, ofrecen unos motivos de concentración poblacional mucho más válidos y efectivos.

Insistimos. El hombre no viene a la ciudad para vivir, ya vivía antes, viene a relacionarse con los demás de una manera más segura e intensa. La vida urbana consiste en una continua y constante relación mutua donde las partes y el todo se implican de forma permanente.

3. PRINCIPIO URBANISTICO DE AGLUTINACION

Si nosotros quisiéramos hallar un paralelo con la ciudad dentro de algunas formas de vida aisladas, la encontraríamos en las grandes reuniones que se celebran esporádicamente

(1) Ilustraciones tomadas de "Histoire de L'insolite", de Romi. Ed. R. Laffont. París.





El Bosco

con ciertos motivos, tales como las ferias o mercados de ganado. Todas las tribus nómadas, a fecha fija, se dirigen hacia un punto previamente establecido —por lo general cerca de un núcleo de población al objeto de encontrar satisfechos ciertos servicios— y acampan unidas durante algunos días, mientras compran y venden. Esto es una ciudad muy provisional, pero muy ciudad. Nada se ha modificado en la habitación —son las mismas tiendas de tela— ni en el nivel cultural de sus habitantes, sin embargo, su forma de vida resulta completamente distinta: domina la relación comunal.

Puede observarse como, debido a esta concentración ocasional, se producen una serie de actividades nuevas. La existencia de una demanda solvente atrae a numerosos comerciantes con las más variadas mercancías; se exige la presencia de representantes de la autoridad; aparece una multitud de diversiones y, en resumen, se constituye, durante un corto periodo de tiempo, una verdadera ciudad que desaparecerá al cabo de una semana.

Este ejemplo nos permite comenzar a penetrar en la esencia de la urbe y repetir que el hombre no viene a la

ciudad para vivir, sino para relacionarse. Constituye esta afirmación un punto de partida el cual nos conducirá a consecuencias especiales y distintas que otras hipótesis, aparentemente semejantes, tales como: el hombre vive en ciudades donde se producen numerosas relaciones. Acabamos de invertir los términos, situando antes la vida que la relación. Si esto fuera posible, que las relaciones pasaran a un segundo término, las ciudades no se producirían. Resulta evidente.

4. MOTIVOS DEL PROCESO URBANISTICO

El hombre al abandonar el sistema aislado de vida pierde independencia —al menos a simple vista— pero le ocurre lo mismo que cuando se organiza en sociedad; no existe tal disminución de libertades sino, por el contrario, un perfeccionamiento. Sin género de dudas, la vida en el campo —extraordinariamente condicionada por el medio y la falta de relación— posee muchas menos opciones de libertad que la del hombre urbanizado. Semejante afirmación tiene un eminente carácter subjetivo, por lo tanto, es discutible, pero también puede llegar a demostrarse. Para nadie es una novedad escuchar que la población mundial se encuentra en un período de rápido crecimiento, tan extraordinario que recibe el nombre de explosión. Este fenómeno, por sus evidentes repercusiones —inclusive a corto plazo— ha llegado a preocupar, pero jamás puede ser comparado con el increíble aumento de población urbana y, dentro de ello, de la llamada metropolitana.

En el año 1967 se celebraba en Toronto un Congreso Internacional sobre **Problemas de las Areas Metropolitanas**. Quien desee un estudio completo sobre estos aspectos puede encontrarlo en la cuidada publicación que el Instituto de Estudios de la Administración Local ha editado. Nosotros daremos dos cifras: en el período de tiempo entre los años 1951-1964, la población mundial aumentaba el 28 por ciento, simultáneamente la de cien metrópolis millonarias se incrementaba el 42,5 por ciento.

Si analizamos los motivos principales, de este hecho, esencialmente, hallamos la inmigración: la gente que antes vivía en pequeñas localidades se siente atraída por la ciudad, o repelida por su antigua residencia, con tal intensidad que se ve obligada a desplazarse. Se trata de un fenómeno universal, lo suficientemente importante para merecer nuestra detenida atención, pero, esto exige un tiempo del que hoy carecemos. De cualquier forma, resumiendo la vigente situación en pocas palabras, diremos que el hombre prefiere vivir en la ciudad, y ello nos indica que, precisamente en la ciudad, encuentra grandes ventajas del orden que sea, ventajas que le hacen preferir el género de vida urbano, o según hemos dicho metropolitano a su anterior, pese a la incomodidad del traslado.

El hombre no cambia de residencia —abandona su antiguo hogar y emprende un costoso viaje— para vivir peor. No es tan inocente. Lo hace con pleno conocimiento y absoluta libertad. Ello nos demuestra que su situación en la ciudad le resulta preferible. Si las ciudades están mal —cosa evidente— sin lugar a dudas el campo debe estar mucho peor. Lo que ocurre es que el ciudadano, disponiendo de los medios de comunicación social, nos viene dando una imagen del campo tan bucólica como tendenciosa, mientras el campesino, con su huida acelerada —casi una desertión— nos dice, muy claro, que resulta preferible la ciudad como género de vida estable.

Al fin y al cabo, los hechos son más elocuentes que las palabras y en ningún país existe ningún proceso alarmante de ruralización; todo lo contrario.

5. LA ELEVACION DE LOS NIVELES CAMPESINOS

Surge aquí la primera solución que, por desgracia, es una utopía: dotemos al campo de las ventajas de la ciudad; llevémosle industrias, centros de enseñanza, lugares de esparcimiento, buenas viviendas..., etc. Imposible. Cada servicio precisa en su alrededor una cifra mínima de población a una distancia máxima; de otra manera no funciona. Hemos visto como la RENFE cerraba numerosas estaciones de ferrocarril, conocemos los graves problemas escolares de los pequeños núcleos dispersos y todos tenemos presentes las dificultades que allí existen para encontrar un trabajo seguro y continuo.

En Austria, una nación con la cuarta parte de población que España, se intentó un programa revolucionario: **una fábrica para cada localidad**. Lógicamente, fue irrealizable. Los planes de asentamiento rural han dado escasos frutos y sólo a base de un coste muy elevado; por el contrario, el crecimiento urbano, pese a todas las dificultades, o trabas técnicas, que se han ideado para contenerlo, continúa aceleradamente y nadie le ha encontrado ningún freno efectivo.

O la gente está loca —hipótesis tan radical que nadie puede aceptar— o la ciudad es mejor que el campo.

6. DOBLE MOTIVO DE COMPLEJIDAD URBANA

Cuando crece la población de una ciudad, aumentan también sus necesidades. Las de una ciudad con 10.000 habitantes son de un cierto tipo. Pero, cuando analizamos otra con cien mil, no basta con multiplicar las antiguas por diez, nos encontramos, ahora, con otras nuevas de índole superior. Si pasamos al millón, se ha producido otro salto, dándose lugar a que surjan distintos, a veces inesperados, problemas de muy difícil solución. Tomemos como ejemplo un sólo servicio: la enseñanza. El pueblo de pocos habitantes cuenta con su escuela unitaria; cuando existe más población aparece el Instituto —además de las escuelas—; al continuar creciendo se presenta la Universidad —además de los Institutos y las escuelas.

Una ciudad millonaria posee Universidad, pero un pueblo de mil habitantes no tiene una milésima de Universidad ni cosa parecida.

Esta transformación por crecimiento se ha hecho patente en muchos sitios donde resultó que las previsiones de espacios libres quedaron escasas en poco tiempo y desaparecieron los buenos emplazamientos para instalar los nuevos servicios que exigía la ciudad. Pero, siendo esto muy claro no constituye la única fuente de mutación en la problemática urbanística; existe otra aún más importante, la derivada del crecimiento económico, pues, según pudo comprobarse en el Congreso de la F.I.V.U., celebrado en Örebro (Suecia) existe una ley que relaciona, muy estrechamente, la demanda del espacio por individuo con el nivel económico de la ciudad, es decir, cuanto mayor sea la riqueza de la urbe serán precisos más metros por persona. No se trata de ningún efecto despreciable, pues, en la práctica, viene a resultar tan importante como el demográfico y mucho más inevitable, porque si en alguna cabeza entró la

idea de frenar la inmigración, a nadie se le ocurre detener el crecimiento económico, causa y origen de problemas urbanísticos tan complicados como la anterior. Véanse los efectos del automóvil privado.

7. IDONEIDAD COYUNTURAL DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO

De aquí podemos deducir una primera conclusión: un plan urbanístico no puede ser nunca una solución definitiva, sino coyuntural. Es como un traje para una persona que crece y engorda y, al mismo tiempo, evoluciona en su forma. Cualquier adelanto, sea técnico o de otra especie, trae como resultado un cambio de vida y, por lo tanto, exige una nueva reforma indispensable.

El urbanismo debe ser esencialmente dinámico, pero, el urbanismo no consiste en hacer planos muy estudiados, sino en levantar ciudades compuestas por edificios, calles, plazas o jardines. Así nos encontramos con una grave dificultad: la ciudad no la construyen los urbanistas, es obra de todos los ciudadanos y éstos actúan, o permanecen inactivos, según su propia convivencia. Es más, toda la estructura legal que les protege, está tan alejada y distante que, en parte fundamental, todavía es de la Roma de los Césares.

No será preciso decir que así no se puede conseguir la mayoría de los objetivos urbanísticos propuestos. Es como ir a la guerra con lanza; ayer muy efectivo, hoy, ridículo.

Nuestra exposición también nos permite explicar —no disculpar— los aparentes fallos del planeamiento urbanístico. El urbanista es un hombre, por cierto muy condicionado en su labor, y no un profeta. Los problemas de hoy —evidentemente graves— exigen soluciones inmediatas, entre éstas, las más sencillas y rápidas pueden dar lugar a sospechas ciertas sobre complejidades futuras. Pero, una sospecha no es una evidencia y la urgencia en el remedio representa, con frecuencia, un estímulo suficiente para hacerle seguir el procedimiento operativo más eficaz a corto plazo.

De cualquier forma, tampoco otra línea con mayor previsión resultaría exenta de problemas. La ciudad constituye una situación conflictiva donde no puede encontrarse el bien en estado de pureza.

Añadiremos, como última aclaración, que tal trabajo se realiza sobre datos facilitados y éstos suelen resultar aún menos infalibles. Bástenos recordar las cifras de población supuestas para Madrid siempre erróneas por defecto. Partiendo de tales bases, cualquier planeamiento, consecuencia siempre de una previsión, falla.

Podríamos terminar aquí diciendo que el Urbanismo debe constituir un sistema de planificación elástico y dinámico, pues cualquier rigidez impide adoptar con la rapidez imprescindible las soluciones requeridas por los nuevos problemas, que vienen a presentarse de forma rápida y violenta, debido al doble proceso de inmigración y crecimiento demográfico de la ciudad por una parte y a la mejora de las condiciones económicas o aumento del nivel de vida, por la otra.

Además, el Urbanismo como técnica —y técnica muy joven— se encuentra en período de gran evolución, es decir, va descubriendo continuamente nuevos medios y diferentes métodos que aplica; hoy se demuestra la inoperancia de

algunas líneas de actuación; mañana se comprueba la validez de ciertas doctrinas. La Medicina evoluciona, la Física evoluciona, la Economía evoluciona y el Urbanismo también evoluciona. Afirmación tan clara como evidente.

La ciudad cambia de manera extraordinariamente rápida, y la ciencia urbanística avanza también aceleradamente, pero nuestro sistema de revisar el planeamiento no puede ser más lento ni más complejo. Para ello existen poderosísimas razones, que no se nos ocultan, pero los resultados se encuentran, también, a la vista de todos. Se produce, por tanto, un desfase entre realidad actual y solución pretérita que puede explicarnos una parte importante de nuestros problemas y demostrarnos la urgencia de revisar nuestros métodos operativos —recuérdese que se encuentra en estudio una importante revisión de la Ley del Suelo.

Sin embargo, llegar sólo hasta aquí podría ofrecernos un retrato falso, por defecto, de la realidad. No todos los problemas de la ciudad poseen su origen en la superación del planeamiento, existen muchos que tienen su base en nuestra estructura social —la manera de establecer nuestras relaciones— y otros que provienen del mismo fondo dialéctico —contradictorio y dinámico— que posee la ciudad.

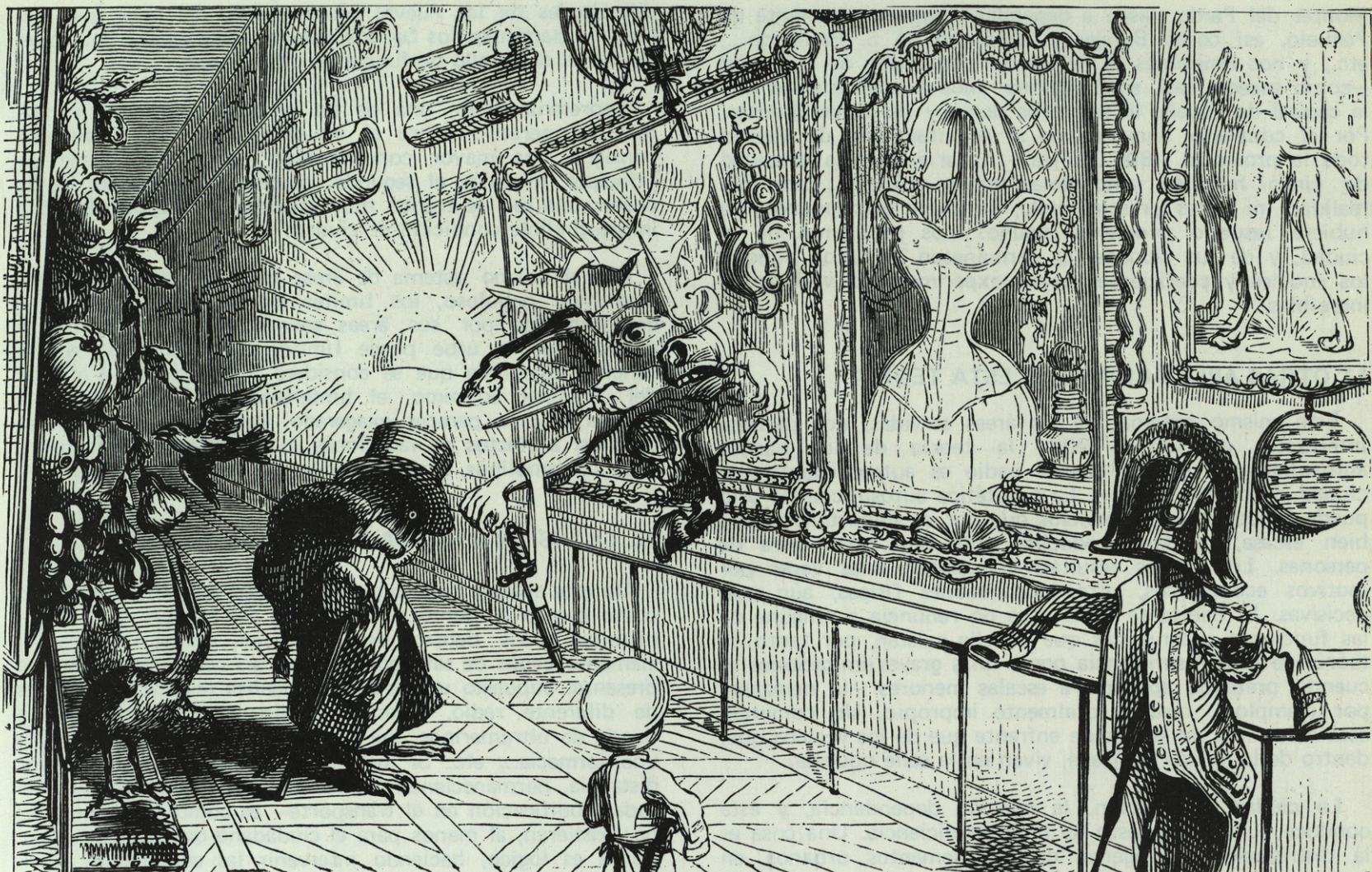
8 UNIDAD DIALECTICA DE LA CIUDAD

Existe, una situación conflictiva inicial en toda ciudad: el término vida no representa lo mismo que el sustantivo relación. Son cosas distintas —a veces contradictorias—, pero siempre compatibles.

La vida, como función, es algo personal —cada uno vive por sí mismo— y basado en el individuo considerado aisladamente. Es como una fuerza centrípeta, que produce efectos de la periferia hacia el centro, mientras la relación posee sentido centrífugo, del centro a la periferia, dándose entre ambas la misma diferencia que va desde una compresión a una expansión. Semejante estado puede contemplarse en la ciudad donde, constantemente, se oponen estos dos géneros de tensiones —unas de concentración y otras de dispersión— constituyendo un sistema de equilibrio dinámico, por lo tanto, sólo coyunturalmente estable.

La superación, o síntesis, inmediata entre vida y relación nos lleva a un nuevo término **vida de relación**, para nosotros de uso tan frecuente que la costumbre nos impide percatarnos de la unidad dialéctica y compleja que encierra. No obstante, debemos tener siempre presente, para cualquier análisis urbanístico, la existencia de este doble sistema de fuerzas en mutuo contrarresto, según el cual, el equilibrio no se produce por anulación ninguno de ellos, sino compensándose recíprocamente.

Acabamos de ver que en toda ciudad se produce un doble sistema de fuerzas que deben hallarse en estado de equilibrio. Su origen se halla en las funciones vida y relación de cuya síntesis —vida de relación— surge la ciudad. De estos dos orígenes nacen dos líneas, la primera centrípeta, basada en la vida, que llamaremos línea de funciones domológicas, pues el centro de ellas lo constituye la vivienda. La segunda centrífuga, basada en la relación, la distinguiremos por el nombre de urbanísticas, que sólo se producen en presencia de una cantidad mínima de personas. Precisamente estas últimas son las propias y características de la ciudad. Vivir no es una función urbanística; puede vivirse en un desierto, cosa que hacen los tuaregs. Fabricar automóviles necesita una ciudad.



Grandville

Las reacciones que se oponen a estas fuerzas son de signo contrario. Por ello, la fuerza centrípeta produce una reacción dispersora; mientras la centrífuga posee una reacción acumulativa. La ciudad, como hemos comenzado por decir, se encuentra sometida a esta doble y opuesta tensión.

Insistimos. El hombre no viene a vivir a las ciudades, viene a relacionarse y esto le lleva a una situación donde no solamente se le permite vivir mejor —aspecto ya comentado—, sino, también, en mayor número, puesto que esta misma proximidad física consigue el desarrollo de nuevas y abundantes actividades, donde encuentra un medio seguro de sobrevivir y realizarse.

9. TEORIA DE LAS AREAS SERVIDAS

Sabemos que las funciones urbanísticas sólo se producen cuando coinciden en una área máxima un mínimun de gente y, al mismo tiempo, una vez satisfecha esta misma condición, surge la necesidad, es decir, se demanda la función. La cifra —mínima y máxima— será una característica propia de cada función, y a su vez, el área servida viene condicionada por los medios de transporte utilizados. Si es a pie, nos producirán un radio de pocos centenares de metros; con medios mecánicos resultarán mucho más extensas tales áreas. Por su parte, si los medios mecánicos son colectivos exigirán, ya desee su origen, una previa concentración poblacional que les haga rentables.

Ahora bien, estas funciones pueden ser tanto urbanística como domológicas, ambas contradictorias, y no deben encontrarse lejos entre sí, pues ello obligaría a mayores desplazamientos. Existe, ante nosotros, un problema dialéctico que suele enfocarse exclusivamente con métodos lógicos, por tanto ineficaces.

Los llamados humanistas no contemplan más que las funciones domológicas y crean toda una teoría de la ciudad que responde a un sistema exclusivo de fuerzas. Por otra parte, los que podemos llamar urbanistas pragmáticos, establecen un trazado quizás inhabitable. Ninguno de los dos se halla en lo cierto.

10. FALACIA DE LOS INDICADORES PROMEDIO

Este análisis, basado en las áreas servidas, que puede y debe realizarse con el auxilio de computadoras, permite conocer la satisfacción real de los habitantes, sin caer en errores producidos por algunos métodos estadísticos donde, partiendo de cifras medias, se olvida el aspecto distributivo. Por ejemplo, limitándonos a los parques y zonas verdes, sabemos que éstos pueden resultar insuficientes pese a presentarnos unos coeficientes medios muy estimables. Si nosotros dividimos la cifra de población de Madrid por su perímetro urbano, considerando, naturalmente, la Casa de Campo y los Montes del Pardo, llegaremos a la conclusión de que Madrid es una ciudad bien dotada y con baja densidad. Si, por un momento, suponemos que la Casa de Campo y los

Montes del Pardo pasan a depender administrativamente de Pozuelo, así como Barajas y Vicálvaro de S. Fernando..., etc., y nos limitamos al perímetro construido de la ciudad —como sucede, casi, en Barcelona— nos encontraríamos que la capital de España es una urbe densa y sin zonas abiertas. Por el contrario, anexionando al Ayuntamiento de Madrid toda la provincia —800.000 Ha.— hallaríamos una densidad de cinco hab./Ha. amplísimas zonas abiertas... etc. En realidad, ni antes prescindiendo, ni ahora anexionando, se hubiera resuelto problema alguno. Los problemas de la ciudad, y de sus ciudadanos, permanecen idénticos, aunque los índices y coeficientes hayan experimentado variaciones increíbles.

11. OTRAS APLICACIONES DE ESTA TEORIA

Este mismo sistema, de las áreas servidas, nos permite interpretar en forma válida la teoría de los barrios autosuficientes. En la ciudad nadie es autosuficiente —la ciudad misma no lo es—. La hipotética autosuficiencia sólo puede reducirse a los servicios que por su importancia, más bien escasa, puedan producirse ante una corta cifra de personas. Los demás resultan imposibles; unas veces por motivos económicos, otras por razones físicas, aún más decisivas. El habitante de la urbe no renuncia a ninguna de las funciones urbanísticas que en ella existan, por tanto, la teoría de la autosuficiencia posee unas graves limitaciones y, cuando pretende aplicarse a escalas menores —la manzana, por ejemplo—, resulta totalmente impropio. Un comercio está más cerca de la casa de enfrente que de los vecinos que, dentro de la misma manzana, viven en la calle opuesta.

La ciudad es relación, la relación dependencia, y ésta conduce al lugar opuesto de la autosuficiencia. Una cosa es la distribución homogénea de los elementos urbanos, en orden a no producir áreas vacías, y otra la pretendida autosuficiencia de las barriadas. Autosuficientes, en un amplio sentido de la palabra, eran los pueblos que el inmigrante abandonó para dirigirse a la ciudad dejándolos vacíos.

Quien no interprete correctamente esta teoría, se encuentra en el peligro de pretender reducir la ciudad a un pueblo grande. Esto resulta imposible, se intente o no se intente. La propia vitalidad de la urbe le permite sobrevivir a tales esfuerzos erróneos. Lo que desea conseguir el sistema que comentamos, es una distribución adecuada de los emplazamientos y una concentración poblacional suficiente para que puedan satisfacerse la parte más importante de las funciones urbanísticas. Como ya hemos visto, estas dependen de la cifra total de población que exista dentro de un cierto área; así se comenzó por crear nuevos conjuntos de pocos miles de habitantes, pero, estamos evolucionando, rápidamente, a cifras mayores, consecuencia lógica de la importancia que poseen las funciones urbanísticas de grado superior, es decir, las que requieren obligatoriamente la participación de un gran número de personas para ser viables. Caemos, pues, en la teoría de los óptimos de Fonseca.

Todo ello nos permite, también, comprender —y prever— el sistema de crecimiento normal de una urbe, donde, además del propio núcleo se van desarrollando los ya existentes en su periferia. En Madrid puede comprobarse el crecimiento rapidísimo de Alcorcón, Móstoles y otras localidades cercanas, motivado porque poseían, previamente, un principio de funciones urbanísticas que no existía en otros lugares. Al mismo tiempo, nos consiente entender las

dificultades de las nuevas promociones, del nivel que sea, muy en particular los barrios aislados cuya excasa población impide el desarrollo de funciones urbanísticas.

Representa, ésto, una de las ventajas claras del planeamiento operativo sobre el indicativo, ya que el primero consigue una mayor concentración poblacional desde un principio, mientras el segundo, mucho más disperso, ha de poseer una red de tráfico muy abundante para no perder la imprescindible condición de ciudad.

Por el mismo sistema de áreas servidas podemos definir algo muy nebuloso, los límites de la ciudad, como los comprendidos por sus áreas servidas. Inmediatamente se deduce que la urbe posee límites distintos según sea la función específica que se considere. Por ejemplo, a efectos del Tribunal Supremo, el hinterland de Madrid es toda España. Podría parecer exagerado, pero existen otros más amplios: a efectos de vacaciones, el hinterland de Benidorm, o de Torremolinos, alcanza, por lo menos, hasta Noruega.

12. LA VISION INVERSA DE LAS AREAS SERVIDAS

De este análisis directo podemos pasar al inverso; tomando como centro el punto de residencia del hombre y trazando distintas áreas dentro de las cuales deberá hallarse el elemento capaz de satisfacer las diversas necesidades que éste presenta. Supuesto un medio homogéneo resultarían círculos de diferente radio, digamos quinientos metros para una tienda de ultramarinos, mil para una carnicería, dos mil para una farmacia... etc. Si instalamos estos servicios a mayor distancia, permaneciendo los radios fijos y prescindiendo de toda modificación en el transporte— es como si los servicios no existieran, al menos para el ciudadano que consideramos. Como es lógico, haciendo intervenir las condiciones particulares del individuo y el sistema de transporte se producen grandes diferencias entre las áreas que presentan las distintas personas. Por ejemplo, quien posea un elevado nivel económico puede con mayor facilidad recorrer grandes distancias, pero, al mismo tiempo, posee más necesidades. Ello significa que tenderá a conseguir una ciudad con menor densidad y mayor cantidad de usos urbanísticos, cosa que está de acuerdo con la teoría, ya citada, que enlaza los niveles económicos con la demanda de espacio urbano.

Por semejante procedimiento es susceptible comprender la validez del planeamiento urbanístico y la importancia de las economías externas. En teoría, es posible establecer emplazamientos con toda libertad, pero, será necesario para el ulterior buen funcionamiento que encuentran dentro de su área de influencia la cantidad de personas mínima imprescindible, así como que cada individuo halle, también dentro de sus áreas de actuación, las instalaciones que precisa. Esto quiere decir que un planeamiento urbanístico si no parte de un análisis previo de las economías externas y del estudio exhaustivo de las áreas servidas, posee grandes probabilidades de convertirse en un elemento de poco valor, cuando no contraproducente.

13. VALIDEZ DEL URBANISMO OPERATIVO

Ello descubre, también, un límite a la validez de los procedimientos operativos, cuando resultan consecuencias de teoría empíricas y se oponen al normal desarrollo de las funciones urbanísticas, defecto que se presenta con alguna frecuencia. Repetimos que no basta con decir: esta actividad

se sitúa sobre este emplazamiento. Hay que saber si allí es capaz de funcionar adecuadamente. Todo ello precisa una previa labor de información que es difícil, costosa y obliga al empleo de técnicas, muchas de ellas aún en período de experimentación.

Como el planeamiento entra, de nuevo como dato en forma de condicionante urbano, se supone que la ciudad encontrará sola un nuevo estado de equilibrio. Esto es verdad, pero pocas veces. Aún menos ocurre que semejante estado de equilibrio reúna las condiciones mínimas de idoneidad. Por ejemplo, la limitación drástica de zonas edificables, con la intención de frenar el crecimiento urbano, conduce, siempre, a una densificación de la ciudad, a un proceso especulativo de terrenos y a un fomento del chabolismo. No puede decirse que constituyan unos resultados positivos. La ubicación defectuosa de un área industrial puede dar como resultado que no se instalen las industrias, ni allí —por falta de economías externas— ni en otro sitio —por carencia de licencias administrativas—. Hemos conseguido detener el desarrollo económico de la nación, fin muy poco apetecible.

Evidentemente, el planeamiento urbanístico, como isla independiente, no existe —o, por lo menos, más le valdría no existir—. Lo que existe es el planeamiento integral, del cual el urbanístico constituye sólo una parte. Cualquier otra postura corre el peligro de convertirse en una serie de especulaciones teóricas, cuya inocuidad sería el menor de los males.

Lo que sucede, en la práctica, es que el planeamiento económico y social se realiza por periodos de cuatro años, con una cantidad de medios que, resultando imprescindibles, contrasta con la característica penuria del urbanismo, quien, por su parte, se establece a plazos mucho más largos. La revisión del Plan General de Madrid, llega casi después de veinte años de vigencia en el antiguo Plan Bidagor. Esto produce una nueva razón obligatoria en el desfase, quedando el urbanismo a remolque de los hechos.

14. ZONIFICACION NATURAL DE LA URBE

No obstante, con todo lo anterior, sólo hemos conseguido penetrar en los principios de la ciudad. Se hace imprescindible profundizar un poco más en sus particularidades para comprenderla.

Hemos visto que cada localización comprendía un área servida, pero, también debe añadirse que la capacidad de atracción de cualquier punto se halla en razón directa a la importancia que posea la función allí desarrollada, e inversa a la distancia, medida en metros, tiempo, o dinero, según los casos. Surge una especie de ley de gravitación universal, aún por formular, que nos ofrece una primera visión de la urbe.

El individuo, por su parte, se ve obligado a continuos traslados para llegar a las distintas instalaciones, pues éstas son fijas mientras él es móvil. La persona se desplaza y, una vez realizado el correspondiente traslado, pretende, como es lógico, aprovechar el viaje para satisfacer el mayor número de necesidades. Esto conduce a una concentración de actividades en un círculo de radio muy pequeño, o sea, a una zonificación natural de la ciudad que se verifica independientemente de cualquier planeamiento, inclusive contra sus previsiones. Se trata de una tendencia densificadora absolutamente normal.

15. CONSECUENCIAS DINAMICAS DE ESTA TENDENCIA

Como resulta lógico, los usos que primero tienden a establecerse sobre el suelo son aquellos susceptibles de funcionar con bajas densidades, es decir, los usos que poseen tendencias a la dispersión, por ejemplo, la vivienda. Una vez alcanzada la suficiente densidad, aparecen los otros, primero tímidamente y, más tarde, en forma acumulativa, sobre puntos especiales debido a las ventajas que su emplazamiento representa.

Comienza, entonces, una sustitución de usos, desapareciendo los que hemos llamado usos domológicos. Semejante fenómeno se produce mediante una irradiación, de forma que ambos usos llegan a simultanearse, en un peligroso equilibrio, donde la tendencia concentradora, cada vez más fuerte, se va imponiendo a la dispersora. La debilidad de esta última se debe, en gran parte, a la propia naturaleza de la ciudad, pues los que acuden a ella lo hacen sólo debido a la existencia de usos urbanísticos, todos concentradores. Diremos que la ciudad se impone a la no ciudad y rechaza fuera todo lo que no signifique urbe.

Abercombie pretendió limitar el crecimiento de Londres, gracias a un anillo verde, la prohibición de construir, y la creación de ciudades satélites autosuficientes, pensadas para que vivieran las gentes en mejores condiciones. Lo que consiguió fue crear un nuevo modelo urbano, pues Londres aprovechó esas News Towns para cederles los usos domológicos y dedicarse, con mayor libertad, a los urbanísticos. La ciudad, liberada de este lastre, experimentó una mayor vitalidad dando lugar a rápido crecimiento que hubiera sido imposible antes. La solución de Londres —intencional o fortuita— constituye un ejemplo digno de meditación.

Queda, pues, constituida la ciudad por un tejido polivalente y heterogéneo, dotado de puntos críticos —puntos de crecimiento de las funciones urbanísticas— que se extienden todo lo que la población servida les permite, de forma tan obligatoria como inevitable.

16. LA ORDENACION URBANA

Nosotros entendemos el urbanismo como un medio para encauzar —ordenar— la ciudad, pero nunca como un sistema de lucha contra la misma ciudad. Hemos visto, sin eficacia, intentar el control del crecimiento urbano mediante el planeamiento. Los resultados no precisan comentarse, están suficientemente claros. También estamos contemplando como, por el mismo procedimiento, se pretende evitar esta transformación, tan obligada como imprescindible.

Después de muchos años, con más fracasos que éxitos, se ha comprobado que la ciudad sólo admite la competencia de la ciudad, llegándose a la conclusión de que es preciso potenciar otros puntos urbanos, mediante una política de protección, para que las gentes no terminen concentrándose en una o dos zonas del país dejando el resto convertido en una especie de desierto. Esta misma política es la única que puede seguirse con las urbes. Si existe la tendencia natural a implantar un uso cualquiera sobre un cierto suelo, y no parece deseable, la única manera de llevarlo a otro sitio será concediéndole ciertas ventajas, semejantes a los polos de promoción o desarrollo. De otra manera sólo pueden ocurrir

dos cosas: que se instale sobre el suelo no idóneo, pese a la prohibición —utilizando, inclusive procedimientos indirectos difíciles de detectar— o que no se instale nunca, con los inconvenientes que ello acarrea, comenzando por no generar unos puestos de trabajo y otros beneficios económicos y sociales muy importantes.

17. LA CONGESTION

Naturalmente, en esta lucha desigual entre concentración y dispersión existe un límite superior que se conoce por el nombre de congestión. La concentración termina lesionándose a sí misma y nos lleva a la necrópolis de Mumford. Este peligro es evidente, por lo cual también resulta claro que debe existir un eficaz control para evitarlo.

Ahora bien, la congestión no se produce simultáneamente en todos los usos y suele resultar más tolerable cuanto más urbanístico sea el uso en cuestión. La congestión de viviendas es muy fácil de alcanzar. La congestión en el cuaternario es muy difícil de conseguir. Wall Street resulta una verdadera colmena en las horas de trabajo, aunque, probablemente, aún no se halle congestionada, entendiéndose por ello la desaparición del deseo y posibilidad de seguir instalando más usos cuaternarios en este sector y ocupar a más personal en los ya existentes. El centro de Madrid parece congestionado, pero, si se permite, continuarían implantándose grandes comercios y otros servicios análogos.

18. EL TRAFICO

Sucede, normalmente, que se toma como indicador de la congestión un sólo uso, el tráfico, llegándose a la rápida conclusión de que ya no se cabe. Es posible que ello, respecto al automóvil privado, constituya una realidad evidente a muy corto plazo. Pero, este sistema de transporte no es el único posible, ni siquiera el mejor ni el más barato. Bastaría con sustituirlo por otro. Semejante sustitución vendrá impuesta, de manera forzosa, en un plazo muy breve.

Por su parte, el transporte no sólo influye en la ciudad como un elemento negativo capaz de suscitar molestias y congestiones. Hemos visto que la zona servida por cada elemento urbano depende del sistema de transporte a utilizar. Los medios mecánicos permiten ampliar este área de forma inconcebible, haciéndola centenares de veces más extensa que hace un siglo. Se convierte, así, la red de tráfico en un condicionante básico de la ciudad y resulta evidente que esta red, consecuencia de unos trazados centenarios —a veces milenarios— carece de la idoneidad técnica indispensable para nuestra necesidad de hoy, mucho menos para las futuras. El Congreso de la F.I.V.U., celebrado en Tokio, 1969, puso de manifiesto esta íntima relación entre la red de transporte y la forma de la urbe.

19. VALOR DEL SUELO

Resulta imprescindible reformar el caduco sistema viario en poco tiempo, pero, frente a ello, se levanta una de las barreras más difíciles de salvar, el valor del suelo. No entremos en este delicado tema, tan espinoso como difícil y víctima de numerosas improvisaciones. Sólo diremos que el valor del suelo viene a significar lo que la gente paga por utilizar la ciudad. Ello debe representar muchos beneficios pues, por un bien natural —en consecuencia gratuito— es capaz de abonar cantidades increíbles de dinero.

Ahora bien, una vez admitidos ciertos derechos y consolidado el valor, resulta muy difícil volver contra la realidad en la esperanza de ocupar el suelo a bajo coste. Las indemnizaciones son elevadas, las expropiaciones lentas y las lesiones a ciertos particulares demasiado evidentes.

En esta unidad dialéctica, diremos que la riqueza ha caído en la trampa de la propia riqueza. La expansión económica de la ciudad exige que se sacrifique una parte importante de su mejor superficie en usos gratuitos. Naturalmente, semejante realidad se encuentra totalmente fuera de los deseos de aquellos propietarios lesionados, que se defienden con las numerosas armas legales, consiguiendo, cuanto menos, entorpecer la modificación de la ciudad.

Todo esto requiere otro género de soluciones capaces de distribuir, entre los lesionados, los beneficios que la ciudad va creando en otros puntos, soluciones tan necesarias como imposibles de aplicar hoy día debido a nuestro sistema legal. La ciudad continua creciendo, oprimida por una red de transporte obsoleta y, consecuentemente, las formas que toma resultan inadecuadas.

20. LA CIUDAD DEL HOMBRE

Merced a todos estos efectos distorsionantes, el tejido urbano enferma dando lugar a un ser extraño, informe y desagradable.

Tampoco deberíamos extrañarnos mucho, porque la ciudad, como obra de todos, se encuentra hecha a imagen y semejanza de nuestra sociedad y ésta, muy posiblemente, posee idénticos defectos.

La planificación ya no encauza; se opone. Los derechos adquiridos fosilizan. La congestión impera. Aparecen soluciones utópicas, **ciudades para el hombre**, que de llevarse a la práctica habrían de resultar, en su mayoría, unos simples pueblos grandes, donde el sistema de relación ha sido relegado a un segundo plano. No nos valen.

La ciudad, para funcionar correctamente, debe tener bien resueltos sus usos urbanísticos, porque, en otro caso, estos mismos se encargan de arruinar todo el andamiaje conceptual de su planificación. Sólo partiendo de este requisito, en forma simultánea, puede pensarse en los usos domológicos porque, si fuera posible otra cosa, el hombre no hubiera construido nunca ciudades; seguiría habitando en forma dispersa y homogénea sobre la tierra.

La técnica urbanística está todavía basada, con carácter preferente en el individuo. Eso que, con cierto engolamiento, llaman **el hombre**. Debe partir de nuevas bases, **de otro hombre**, esta vez sociológico, formando parte de grupos y constantemente relacionado e implicado por los demás. Tomar también en consideración las fuerzas centrífugas de la ciudad —fuerzas de expansión social— hasta que se equilibren con las centripotas —fuerzas de comprensión individual— únicas que hoy parece tener en cuenta exclusiva. **No se trata tanto de hacer ciudades para el hombre, como de hacer ciudades para la sociedad de los hombres, único sistema de que sean idóneas para todos.**

Este final, que parece tan claro como obligado, se encuentra aún muy lejos de alcanzarse por los motivos antedichos y otros varios, cuya crítica excedería, con mucho, del espacio que disponemos.