

Sobre urbanismo

Luis Miquel, Fernando Ramón y Antonio Vallejo Acevedo, arquitectos.

El trabajo presentado por Miquel, Ramón y Vallejo Acevedo al Concurso de proyectos para la Urbanización de la Huerta del Rey en Valladolid, representaba la concreción para un caso particular de algunas de las ideas generales de urbanismo que constituyen el tema de este artículo.

Y será la sustancia de ellos para despojo, y sus casas para ser desierto: y levantarán casas, y no las habitarán; y plantarán viñas, y no beberán el vino de ellas.

(SOPHONIAS. Siglo VII, a. J. C.)



I. CIUDAD EN CRECIMIENTO

EL GRAN TAO FLUYE POR DOQUIER,
PUEDE IR HACIA LA DERECHA O HACIA LA IZQUIERDA.
LAS INNUMERABLES COSAS EXTRAEN SU VIDA DE EL.
Y EL NO LA NIEGA.
CUANDO SU TAREA SE HA CUMPLIDO,
NO SE APODERA,
VISTE Y ALIMENTA A LAS INNUMERABLES COSAS,
PERO NO LAS RECLAMA COMO PROPIAS.

LAOTSE. Siglo V, a. d. C.

Una ciudad en crecimiento lo hace tras las vías que van a servirle de acceso a la ciudad vieja, como el árbol lo hace tras de sus ramas... ¡Perdón!: desgraciado "símil del árbol", dispositivo *natural centralizado*, con un dispositivo *artificial*, que es LA CIUDAD, con tantos centros como seres humanos la integran. Pero

sí, que una ciudad crece según determinadas direcciones, *linealmente*. Una ciudad ocupa el terreno, mediante *vías de penetración*, que después se han de convertir en *vías de unión*, habitada ya, apareciendo además las *vías de unión transversales*, pues hay que unir los nuevos "centros" entre ellos, *unión que es la justificación de LA CIUDAD*. (Prescindamos del sentido usual de la palabra "vía", "Gran Vía": acceso rodado hasta el portal de cada una de las casas alineadas en su borde. *Vía*: como dirección por la que la gente puede ir *al encuentro*.) (Habrà que admitir, incluso, estamos en la época, el que la gente vaya al encuentro mecánicamente, pero dentro de ciertas limitaciones.)

Aparece el nuevo espacio ganado para LA CIUDAD surcado por dos sistemas de vías paralelas, sistemas ortogonales entre sí, paralelismo y ortogonalidad *sui generis*, condicionados por los accidentes concretos. ¿Nos está permitido llamar a estas *vías de unión y encuentro* "ejes cívicos"? Estupenda palabra... Ha-

brán aparecido entonces unos ejes cívicos según el crecimiento de LA CIUDAD, y otros normalmente al mismo. (Algún filósofo denominaría a los primeros los “Ejes de la Historia de LA CIUDAD, y a los segundos los “Ejes del Presente” de la misma.)

Ahí está, pues, el espacio urbanizado “cuadrícula” y la gente *habitando* dentro de estas cuadrículas, que, dimensionadas con habilidad, hacen posible convivir en una relación de intimidad que permita llamarlas *barrios*. Porque el que sean cuadradas, o casi cuadradas, para nosotros, a ras del suelo, tiene poco sentido. (Un espacio lineal superpuesto a otro de dos dimensiones: una función lineal, el movimiento, superpuesto a otra de superficie, el habitar, el estar.)

Es lógico que las necesidades comunes a los habitantes de un barrio tengan la localización de su solución precisamente en los sitios de encuentro, en los ejes cívicos. En ellos se situarán, pues, los comercios y las escuelas. Los de necesidad inmediata, los comercios y las escuelas propiamente dichos, en los *ejes cívicos de penetración*; los grandes comercios, banca, oficinas, espectáculos y los institutos, universidades y demás centros culturales en los *ejes cívicos transversales*, en ejes alternos, por ejemplo, lo comercial y lo cultural.

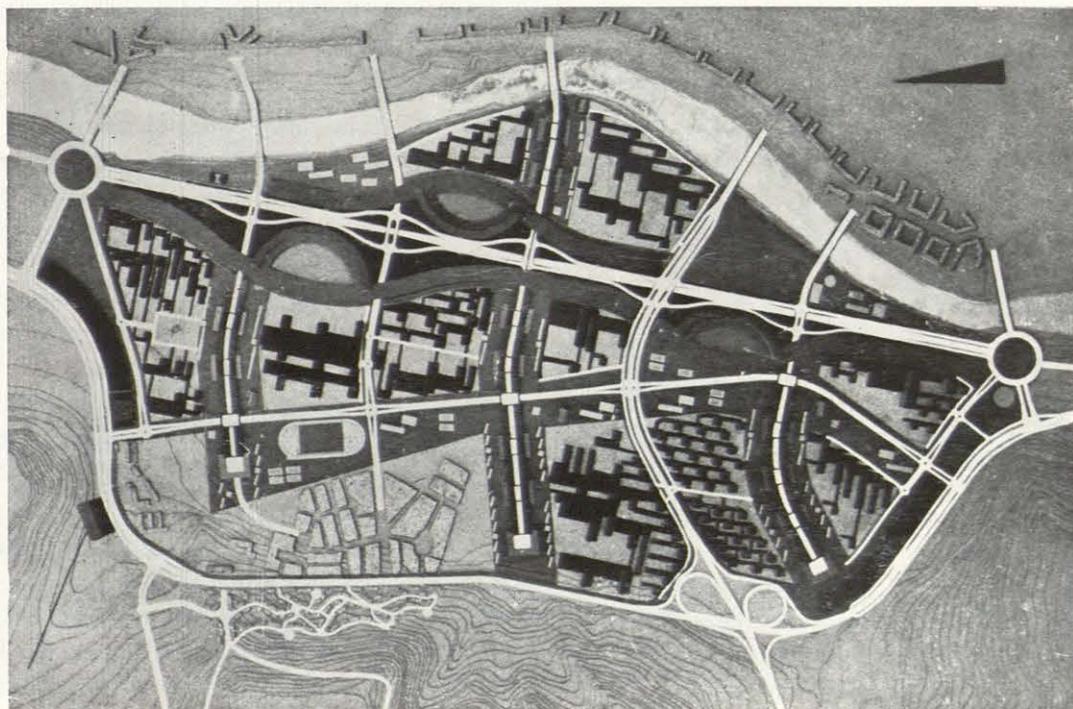
No se trata de situar en estos ejes cívicos los centros de producción fabril, dentro de LA CIUDAD, aunque merecería la pena esbozar una ordenanza que cambiara de arriba abajo las condiciones de vida *dentro* y *alrededor* de las fábricas, lo que haría aquello posible. Y siendo así, no tendríamos más remedio que localizar los grandes centros de producción fabril

en un eje cívico transversal. Tampoco se trata de “despreciar diferencias”, y localizar todo lo anteriormente enumerado, en “diabólica” mescolanza, a lo largo de *cualquier* eje cívico transversal.

...SOLO SE REALIZARA EN LA MEDIDA EN QUE LA NUEVA CIUDAD, LA QUE UNE LAS FORMAS DE PRODUCCION Y ENLAZA LA PRODUCCION CON EL CONSUMO, TENGA UN EFECTO REESTRUCTURADOR EN LA SOCIEDAD URBANA QUE LLEGO A SER AMORFA. ESTE EFECTO SOLO SERA DECISIVO SIEMPRE Y CUANDO EL DESARROLLO TECNICO ULTERIOR FACILITE Y HASTA EXIJA LA DESCENTRALIZACION DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL. SERIA ROMANTICO Y UTOPICO QUERER DESHACER LAS CIUDADES COMO LO FUE ANTAÑO QUERER DESHACER LAS MAQUINAS; EN CAMBIO ES CONSTRUCTIVO Y TOPICO QUERER ARTICULAR ORGANICAMENTE LAS CIUDADES EN ESTRECHA CONEXION CON EL DESARROLLO TECNICO.

MARTÍN BUBER. 1950.

Los ejes cívicos propiamente dichos, los ejes cívicos transversales, los “ejes del presente” de LA CIUDAD, adquieren una gran importancia. Enfrentado este concepto esencialmente democrático con el de *Centro Cívico*, con su olorillo a centralismo autoritario. En



Penetración de Valladolid en la Huerta del Rey.

cada *eje cívico*, LA CIUDAD, en su crecimiento por oleadas sucesivas, tiene un respiro en que toma conciencia de sí misma...

No entra dentro de estas consideraciones urbanísticas el precisar la *forma* que los ejes cívicos han de tener, pero hay que imaginárselos no como la "calle pasillo", sino como *bandas* de dimensión transversal apreciable. En todo el desarrollo anterior está implícito que no se propone otro sistema de unión y encuentro dentro de LA CIUDAD que el de los *ejes cívicos*, y que la circulación dentro de los mismos y dentro de los *barrios* se resolverá de una manera eficaz, ¿es esto difícil?

En un grado primario esto se podría referir al crecimiento según una sola vía de penetración; por ejemplo, según una carretera entre dos ciudades: *ciudad lineal*. Aparecerían a intervalos regulares los ejes cívicos transversales reducidos a "centros" cívicos. En la actualidad, sin necesidad de planeamiento ni control, se dan ejemplo de esto: carreteras inglesas, etcétera. No ocurre lo mismo alrededor de las ciudades existentes, y es en ellas donde sería necesario un planeamiento y control que lo hiciera posible.

Se dirá que no es difícil encajar la ciudad tradicional dentro de este esquema. De acuerdo: se da el fenómeno sorprendente de que al final de un proceso no controlado, las ciudades (dejando a un lado el problema sin resolver de la circulación rodada por dentro de ellas) se organizan más o menos armoniosamente, gozan de una relativa vida a lo largo de ciertos ejes cívicos fundamentales: bulevares parisinos, por ejemplo, etc. El problema del urbanismo aquí planteado no tiene que ver con el de "la ciudad existente", sino con el de su crecimiento: *según qué criterios se puede dirigir éste*. A falta de estos criterios, se intenta impedirlo. Intento antinatural y fallido: ¿Descentralizando? No, si significa la creación de nuevos centros. Sí, si esta palabra se toma en un estricto sentido: con los ya existentes como puntos de apoyo, negándoles su efímera condición de tales, hay suficiente para transformar toda la superficie de la tierra...

...LA MEDIDA DE LA INCAPACIDAD PARA UN ORDEN JUSTO VOLUNTARIO DETERMINA LA MEDIDA DE LA COACCIÓN LEGAL.

MARTÍN BUBER. 1950.

II. CIRCULACION RODADA

Se encuentra nuestra *ciudad* con el fenómeno moderno de la *circulación rodada*. Peor para las viejas ciudades que no lo habían soñado y que se encuentran con ella por sus calles.

...Y BABILONIA, AQUELLA GLORIOSA ENTRE LOS REINOS, SERA DESTRUIDA, NO SERA NUNCA MAS HABITADA, NI REEDIFICADA DE GENERACION EN GENERACION, NI HARAN EN ELLA MAJADAS DE PASTORES. SINO QUE REPOSARAN ALLI FIERAS, Y LAS CASAS DE ELLOS SE LLENARAN DE DRAGONES, Y HABITARAN ALLI AVESTRUCCES Y SALTARAN ALLI PELUDOS.

ISAÍAS: Siglo VIII, a. d. C.

Los mismos aparatos destinados a unir unas ciudades con otras a velocidades cada vez mayores, circulan por dentro de ellas. Menos mal que con un saltito nos subimos a la acera y nos ponemos a salvo. Es tan cómodo el ir a un palmo del suelo..., ¿de qué suelo? Esta es la cuestión: ¿del mismo que pisamos con nuestros pies? No, hay que crear otro suelo para estos artificios, tan funcionales por lo demás, un "dominio" para ellos. Pero como una carretera, una pista, una línea separa la superficie del terreno en dos y no queremos que nuestra CIUDAD resulte *seccionada*, es necesario recurrir a la tercera dimensión para cruzar la línea por encima o por debajo, sin hollar su "dominio". Cruces a distinto nivel, soluciones caras, pero soluciones, que podrían pagarse al mismo tiempo que el vehículo, el carburante, el billete...

Ya los hemos separado de nuestros cuerpos, de nuestros sentidos, tan endeblés, tan sensibles. Pero hay que volver a encontrarlos para su utilización. Puntos donde el vehículo detiene su marcha y en los que los usuarios pueden subir o bajar; y puntos donde el vehículo para por más tiempo, "playas" donde el vehículo y su usuario se encuentran después de una corta separación.

Es necesario que, de esta forma diferenciada, los ejes cívicos dispongan de su "canal" de circulación rodada por encima o por debajo del cual puedan pasar los que no van en coche (no necesariamente por cualquier punto del mismo, sino por algunos determinados). Y es necesario que a lo largo de él aparezcan las "playas", los aparcamientos, en donde los peatones y los vehículos se mezclen, se unan o se separen.

Los *barrios* necesitan un acceso rodado. Acceso que puede quedar muy diferenciado de la red viaria propia de los *ejes cívicos*. Podría situarse aquél por dentro de los mismos de tal forma que de él se accediera a las viviendas por "detrás", consideradas éstas orientadas hacia los ejes cívicos de penetración. Es decir, que dicho acceso tendría la dirección de las *vías de penetración*. Pero no puede denominarse así porque no tiene ningún carácter de tal, es tan sólo un *fenó-*

meno mecánico de canalización y conducción, como la tubería del agua o cualquier otra instalación "urbanística".

Si la finalidad de la circulación rodada es la *velocidad*, habrá que prever cruces entre las distintas vías a distinto nivel, siendo menos necesarios éstos cuanto más cerca estemos del punto de destino del vehículo, de una "playa".

Así el fenómeno de la aparición de la circulación rodada dentro de LA CIUDAD resulta un descomunal fenómeno que, aunque nos repugne, tenemos que tener en cuenta. ¡Qué diferencia en sus exigencias con el de la aparición de la electricidad, el gas, el teléfono, etc., tan útiles como aquélla! O con el de la aparición del helicóptero...

III. ORDENACION DE LA ZONA HABITABLE

...PUEDE HABER REALIZACIONES ILUSORIAS EN LAS CUALES SE MODIFIQUE MUY POCO EL VERDADERO CONVIVIR HUMANO. LA VERDADERA CONVIVENCIA SOLO PUEDE PROSPERAR ALLI DONDE LOS HOMBRES EXPERIMENTEN, DISCUTAN O ADMINISTREN EN COMUN LAS COSAS REALES DE SU VIDA, DONDE EXISTAN VERDADEROS NUCLEOS DE HABITACION Y VERDADEROS GREMIOS DEL TRABAJO.

MARTÍN BUBER. 1950.

Puede que, con el tiempo, *habitar* vaya perdiendo su sentido opuesto a *convivir*. De hecho viene ocurriendo lo contrario: para el hombre actual, en general, el habitar es una crispación de su vida total en unos límites de familia: "de puertas adentro", aunque pocos lleguen a alcanzar este su ideal ("problema de la vivienda").

Creemos que esta tendencia es el desastroso resultado de una imposibilidad de convivir y que al Urbanismo le cabe, en gran parte, la responsabilidad de hacer dicha convivencia posible.

...EL INTENTO DE LLEVAR LA CONVIVENCIA DE LOS HOMBRES A LA UNION EN LIBERTAD A BASE DE UN ESPIRITU COMUN... PARA EL ESPIRITU SOLO HAY UNA MORADA EN LA MEDIDA EN QUE EL SUELO VUELVA A SER EL PORTADOR DE LA VIDA Y DE LA OBRA COMUNES DE LOS HOMBRES.

LANDAUER. 1910.

Aparecen los *barrios* apretados dentro de la trama de los *ejes cívicos ensanchados*. En estos barrios, dentro de unos límites bien definidos, los habitantes de LA CIUDAD llevan su "vida de puertas adentro". Un *Urbanismo total* haría desaparecer dichos límites, diluyendo la vida particular en una vida colectiva, *ensanchando los ejes cívicos hasta su fusión*, y volvería LA CIUDAD, por sus pasos, resueltas por fin las desgarraduras aparecidas en su seno por las grandes innovaciones del progreso, a ser lo que el hombre reconoce como tal.

...HASTA AHORA NADIE HA SIDO EDUCADO SEGUN PRINCIPIOS QUE LE PERMITAN ACTUAR EN UNION; COMO NO SEA PARA DEFENDERSE O PARA ANIQUILAR A OTROS, MAS UNA NECESIDAD IGUALMENTE PODEROSA OBLIGARA A LOS HOMBRES A EDUCARSE PARA ACTUAR JUNTOS, PARA CREAR Y CONSERVAR.

OWEN. 1835.

Imposible, por ahora, pretenderlo; no nos llevaría más que al caos más absoluto, porque el hombre ha liberado fuerzas que aún no controla. Pero se ha de procurar no entorpecer el camino de una evolución. Mientras tanto, *ensanchemos* los ejes cívicos tanto como nos sea posible para acoger en ellos la mayor cantidad de actividades colectivas y "mantegamos las diferencias": habitar por un lado, cultivar el espíritu por el otro, trabajar delante de un papel lejos de donde se trabaja delante de una máquina, cultivar el cuerpo en otra parte. ...Y volvamos a la realidad: *habitar por un lado*...

Un problema bien definido y planteado: *una familia* permanece en un espacio *artificial, suyo*, donde dispone de maravillosos útiles para resolver sus necesidades y donde deja entrar, *a voluntad*, a personas ajenas a la misma, a la *luz*, al *sol*, al *aire*... si es que pueden llegar hasta ella. Y llegarían si no fuera porque, a veces, unos con otros los edificios se lo impiden. Hay que impartir justicia y hacer que todo el mundo disponga, en el último reducto de su seguridad, en su casa, de aquello que es de cada uno por el hecho de haber nacido: la luz, el sol y el aire y la libertad de movimientos...

...NO SE TRATA DE CREAR MEDIDAS DE SEGURIDAD DEFINITIVAS, SINO DE CREAR UN GRAN EQUILIBRIO GENERAL Y LA VOLUNTAD DE ESTABLECER PERIODICAMENTE ESTE EQUILIBRIO.

LANDAUER. 1910.

Aunque el hogar sea perfecto de puertas adentro, hay que conseguir que todos los hogares disfruten del sol, del cielo luminoso o estrellado, del aire y de la luz, y que el acceso a los mismos pueda recibir tal nombre: el acceso a pie o en coche. Hay que establecer una *ordenación del espacio habitable*. Pero...

...QUE HAYA UN PEQUEÑO PAIS CON UN PUEBLO QUE SEA SILENCIOSO, DONDE LA PROVISION DE MERCANCIAS SEA EL DECUPLO O EL CENTUPLO DE LO QUE PUEDEN USAR. QUE LA GENTE APRECIE SU VIDA Y NO EMIGRE LEJOS. AUNQUE HAYA BOTES Y CARRUAJES, QUE NO HAYA NADIE QUE LOS UTILICE. AUNQUE HAYA ARMAS Y ARMADU-

RAS, QUE NO EXISTA OCASION PARA EXHIBIRLAS.

QUE LA GENTE NUEVAMENTE ANUDE CUERDAS PARA CALCULAR, QUE GOCE CON SU COMIDA, EMBELLEZCA SU ROPA, SE SIENTA SATISFECHA CON SUS HOGARES.

COMPLACIDA CON SUS COSTUMBRES. LAS ALDEAS VECINAS SE VEAN LAS UNAS A LAS OTRAS.

DE MODO QUE PUEDAN OIR EL LADRIDO DE LOS PERROS Y EL CANTO DE LOS GALLOS DE SUS VECINOS.

Y LA GENTE HASTA EL FIN DE SUS DIAS NO HABRA SALIDO NUNCA DE SU PAIS.

LAORSÉ: *La Pequeña Utopía*. Siglo v. a. d. C.



Ya nunca seremos solitarios, pero no es menos cierto que tampoco el hombre puede prescindir de la belleza...

(ALBERT CAMUS, 1948.)