

NOTAS PARA JESUS SUEVOS

Juan A. Ridruejo.

No es corriente que un teniente de alcalde de Madrid se ofrezca a dialogar sobre temas profesionales con nosotros, los arquitectos y urbanistas. Este hecho, ya de por sí especial, adquiere mayor trascendencia porque el Sr. Suevos ha de ser pieza clave en la nueva Comisión de Urbanismo.

Su conferencia fué, a juicio de todos los que asistimos, simplemente magnífica. Los puntos que en ella se tocaron, vitales; la visión y el enfoque, decididamente renovadores y llenos de sentido. Este Comité de Redacción cree que todo esto no debe quedar sin respuesta, o por lo menos sin un intento de comentario.

MADRID, CAPITAL

"Si quieres conservar tus reinos, deja la capital en Valladolid. Si quieres aumentarlos, llévala a Lisboa. Y si los quieres perder, ponla en Madrid." Se dice que Carlos V aconsejó de esta manera a su hijo Felipe II. Valladolid, supongo, sería una capital para Europa, como Toledo había sido la capital del Mediterráneo en tiempos del Emperador. Lisboa podría haber sido la capital del mundo; Madrid era una capital para España. Felipe II escogió Madrid, pero no escogió España: su política no fué del todo consistente con su elección de capital. Felipe II escogió una capital nueva para una política hasta cierto punto heredada.

Madrid hubiera podido ser la nueva capital de una España nueva. Madrid, por ser una ciudad recién nacida, como tal ciudad, no era ni regionalista ni paritiana. (Toledo, con situación geográfica semejante, había creado el problema de los Comuneros.) Pero Felipe II se orientó, en su política exterior, al mundo entero, mientras que fracasó, en el interior, en sus intentos de conseguir una auténtica unidad política.

En eso se diferencia el caso de Madrid del de Ankara; la renovación de Ataturk no se limitó a la creación de un nuevo centro administrativo. Por lo que se refiere a Brasilia, parece que uno de los objetivos primordiales que se persiguen con su establecimiento es la vitalización e incorporación de las regiones centrales del Brasil. Dudo que Felipe II tuviera un propósito análogo respecto de la meseta castellana; entre otras razones, porque en aquellos tiempos no existía en ella el vacío relativo que hoy existe. Hoy, además, es difícil saber si la creación de Madrid tuvo un efecto generador sobre las comarcas anejas, o si, por el contrario, absorbió de ellas una población que de otro modo estaría afincada en la meseta. La estadística actual parece indicar que este último ha sido el caso. Lo que no sabemos es si, de no haber existido Madrid, las corrientes migratorias centrífugas no hubieran sido aún más potentes de lo que son actualmente.

En cuanto a la situación central de Madrid, es muy discutible que la capital sea el centro geográfico real de la Península. Es evidente que está muy cerca de serlo, sobre el mapa, y con los trazados existentes de comunicaciones; pero no lo es, ciertamente, si se computan tiempos-distancia, o costos-distancias, sobre trazados alternativos desde otras ciudades. La orografía ibérica va, en general, de Este a Oeste; el sistema radial que emana de Madrid corta a esta orografía siguiendo líneas que son casi de máxima resistencia. Las vías férreas que parten al norte de Madrid, por ejemplo, tienen que salvar desniveles de unos quinientos metros en los primeros cien kilómetros de su trazado. Una ciudad marítima hubiera sido, a mi juicio, una capital más eficiente desde un punto de vista de transporte. Una capital costera hubiera disfrutado, primero, de la posibilidad de comunicación por mar con la periferia y con el exterior;

y, segundo, de un acceso más fácil a los puntos del interior, según las direcciones de los valles.

Dice bien el Sr. Suevos que "Madrid ha sabido ser una verdadera capital, donde ningún español se encuentra extraño". (Como madrileño que soy, me cuesta poco trabajo encontrar verdad en esta amable aseveración.) Pero si la "simbiosis entre la aristocracia y el pueblo" ha podido ser efectiva en otros tiempos que él menciona, creo que hoy la estructura socio-económica de Madrid y quizá de España entera es muy otra y menos admirable. Existe, quiero sugerir, no una simbiosis entre aristocracia y pueblo, sino más bien una coalición entre aristocracia y burguesía.

Paul Baran, economista inglés, neomarxista según algunos (según Galbraith, neomarxista porque el marxismo ya no está de moda), ha descrito una sociedad hipotética en la que creo que encaja bien nuestro Madrid. Esta estructura social—este comportamiento—que se define como una "coalición conservadora", es para Baran la causa íntima del retraso de las llamadas economías subdesarrolladas. Puesto que el desarrollo económico es tema vital en España, creo que merecerá la pena que me extienda un tanto sobre la hipótesis de Baran.

La revolución social, dice, que puso en desarrollo a los países avanzados se debe al crecimiento y toma de poder (poder formal, como en el caso de la Restauración Meiji en el Japón, o bien poder informal, en la mayor parte de los países europeos) de una clase media, socialmente reconocida, que establece una serie de instituciones reformistas. Este cambio, que no tiene por qué ser violento, y que de hecho no lo fué en el Occidente, crea una estructura de poder en la que cuajan las políticas de desarrollo.

El desarrollo económico, se sabe, implica la desaparición del *status quo*, y acarrea la ruptura de una serie de elementos y ligazones tradicionales. Implica, especialmente, un proceso de cambio en los modos de distribución del poder y de la riqueza, y en los modos de redistribución de los ingresos nacionales.

En los países que hoy están más atrasados respecto de otros—sigue Baran—, este cambio no se ha llegado a producir; en la mayoría de los casos se ha producido a medias tintas y sin entusiasmo. Las razones para ello son sociológicas: las clases aristocráticas, que disfrutaban de un cierto poder heredado del sistema, evidentemente no buscan reformas. La clase media, cuyo número es pequeño, debería buscarlas, pero no las busca, porque, "atemorizada por los *slogans* laboristas", teme una reacción violenta de extrema izquierda. El resultado es la coalición conservadora entre estos dos grupos, que bloquea el des-

arrollo al aferrarse al *status quo*. ¿Por qué? Porque la clase media asimila los valores de la aristocracia, en vez de identificarse con el pueblo. Estos valores están bien lejos de los que motivan al capitalista de Adam Smith—*thrift and parsimony*—y mucho más lejos aún de los del moderno *entrepreneur* schumpeteriano. La aristocracia de Paul Baran quiere seguridad, que no se lleva bien con el gusto al riesgo inherente en el inversionista; busca el consumo conspicuo, que es incompatible con el ahorro. Busca *status*, lo cual inmoviliza las estructuras sociales, y resta incentivos al restar oportunidades.

Al asimilar estos valores, la clase media pierde su histórico papel progresivo, y se limita a "buscar un puesto en la sinecura". El resultado es una polarización de la sociedad: de un lado, la coalición conservadora, del otro el resto del país. (Baran no es el único economista que denuncia al dualismo sociológico como uno de los parámetros del retraso económico.) Existen, es verdad, dentro de este esquema, algunos grupos ilustrados de clase media y aristocrática que no participan del inmovilismo; pero su escaso número o bien su alejamiento de las estructuras de poder les impiden asumir un liderazgo efectivo.

¿Es así la sociedad madrileña? Indudablemente la hipótesis de Baran, que he descrito de manera incompleta, es exagerada y excesivamente simplista; pero hay en ella una gran parte de verdad. Creo, como dije antes, que la sociedad madrileña no es simbiótica, sino dual y polarizada. Creo que no existe apenas comunicación entre las clases altas y el pueblo, aunque esta comunicación esté formalizada a través de organismos e instituciones oficiales. Es evidente que nuestras estructuras son rígidas, y que la movilidad entre clases es penosa. Como es indudable para mí que la mayoría de los que pertenecemos a la clase media somos más conservadores que progresivos, y más que afines a un sistema de valores que estoy tentado de llamar feudal.

Dice el Sr. Suevos que no todo lo que hay en Madrid es hermoso; que Madrid "no es una ciudad tan bonita como suele decirse". Y es cierto. Madrid es una ciudad sumamente expresiva, y su trama urbana acusa claramente la polarización de su contenido social. En las ciudades norteamericanas, la segregación espacial entre los distintos grupos económico-sociales es sin duda más acentuada que en las europeas. Sin embargo, esta segregación no resulta visualmente tan dramática, porque existen muchas medias tintas entre uno y otro extremo de la escala. Un *slum* americano es tan desagradable como, o más que, cualquier suburbio madrileño. Pero hay en la ciudad americana tantos términos de comparación, y no todos bonitos, que el *slum* no produce una sensación de fealdad excepcional respecto del conjunto. En Madrid, donde la segregación espacial es



(Fotos Gómez.)

menos tajante, la discontinua estructura social ha creado una forma física que es a veces muy hermosa, y a veces extraordinariamente desagradable. Pero rara vez inocua o aburrida.

MADRID, METROPOLIS

Opino, con el señor Suevos, que Madrid no debe ser una ciudad especializada en la sola función de la capitalidad. La esencia de la ciudad es heterogenei-

dad, división del trabajo, movilidad, diversidad. La ciudad es para Max Weber el lugar que "contiene elementos de las más variadas situaciones sociales". Una ciudad especializada es, pues, por definición, ciudad sólo a medias.

Pero tampoco creo que Madrid deba ser una ciudad industrialmente importante, por lo menos en el sentido usual de la palabra "industria", que suele equivaler a "industria manufacturera". Ahora bien;







si se extiende el significado de "industria", para incluir dentro de él a cualquier actividad económica, opinaré entonces que sí, que Madrid debe ser una ciudad con "gravitación demográfica y económica importante". Porque el mero tamaño, *ceteris paribus*, favorece la creación de economías de escala y economías externas, crea un mayor número de oportunidades, y aumenta en general el ámbito de control sobre el entorno. Porque no creo en el mito agrarizante de la ciudad pequeña, y porque creo que Madrid está todavía muy lejos de llegar al "gigantismo desparramante" que tanto temen Mumford y sus discípulos. En una ciudad grande pueden sobrevivir, gracias a la especialización y a la interdependencia, unas actividades que no son viables en la romántica ciudad pequeña.

Si admitimos que Madrid debe ser una gran metrópolis, el problema, y no pequeño, estribará primero en decidir qué actividades le van y cuáles están fuera de lugar; problema que en este pequeño comentario no me atreveré a abordar, y que compete a los especialistas en análisis regional y economía de localización. Según Hoover, toda actividad económica puede clasificarse dentro de tres categorías, desde un punto de vista de localización: industrias orientadas a las materias primas, industrias orientadas al mercado e industrias orientadas a la fuerza obrera. (Esta clasificación está basada en los costos relativos de los tres factores weberianos, lugar de consumo, distancia de distribución y componente laboral.) ¿Qué es lo que Madrid ofrece, pues? Materia prima, creo que no, exceptuando quizá a la industria cerámica. Mercado, el de mayor capacidad agregada de compra de todo el país. Fuerza obrera, sólo hasta cierto punto, puesto que una gran parte de ella está

compuesta de inmigrantes sin oficios técnicos, y por tanto de alto índice de costo-efectividad. Madrid ofrece bien poco de lo que Isard ha llamado "economías de aglomeración", porque en Madrid no existe una atmósfera industrial comparable a las de algunas ciudades de la periferia. Madrid ofrece simplemente economías de escala y economías urbanas. Sospecho por todo esto, y que me corrijan los expertos, que en Madrid sólo hay lugar para los servicios y para las industrias de consumo de alto costo de distribución; algunas de éstas han estado tradicionalmente en la capital, i. e., las artes gráficas, las relacionadas con la construcción, las alimenticias. Sospecho también que algunas de las plantas de manufactura que vemos en las afueras de Madrid deberían estar en Bilbao o en Barcelona.

Así, la propuesta del señor Suevos de crear una gran metrópolis, suelta pero estructurada, alrededor de la capital, me parece en principio magnífica: un centro, rodeado de una cadena de núcleos satélites con carácter propio. A juzgar por los nombres de las ciudades que menciona, esta metrópolis ofrecería fundamentalmente servicios, sobre todo culturales y de turismo. Su idea de conectar estos núcleos por medio de un especial sistema de autopistas coincide además con las últimas teorías de algunos urbanistas dedicados al problema de las grandes áreas metropolitanas. Kevin Lynch, por ejemplo, propone utilizar las vías de comunicación como elemento principal de diseño, ligando con ellas grandes extensio-

nes urbanas que de otro modo resultarían informes. El aspecto y la trama de estas autopistas ayudan a construir una imagen visual de la región entera, expresando las distintas intensidades de actividad en el centro y a lo largo de los sectores de la estrella metropolitana. Esta es también la forma de crecimiento que se ha adoptado en Copenhague. La experiencia visual de una ciudad—coincide por fin Gyorgy Kepes—no es un cuadro estático, sino una secuencia, cuyo simbolismo se va interpretando a medida que el espectador atraviesa los distintos sectores de la ciudad. Así, pues, resulta importante conectar las partes inteligiblemente; tan importante como diseñar estas partes con un concepto estático, que es lo que hacía el urbanismo tradicional.

El segundo problema que se presenta ahora es el de organizar jurídico-administrativamente el gran complejo urbano. Es evidente que para llevar a cabo un plan es necesario disponer no sólo de una política urbanística uniforme, sino también de unos medios de control cuya jurisdicción abarque un área territorial mayor que el área sobre la que se ha de aplicar dicha política. Hay que disponer, pues, de un organismo cuya competencia debe abarcar un radio de unos cien kilómetros. Dentro de este radio se deberán crear nuevas industrias; es posible que tengan que cambiar muchas estructuras tradicionales (creo que en Madrid y en toda la Meseta) no sólo debido al crecimiento de la metrópolis, sino debido al desarrollo del país entero y a las nuevas orientaciones del comercio exterior. Sin embargo, estos cambios deben hacerse de un modo consistente consigo mismo: el establecimiento de industrias, en el sentido usual de la palabra, puede acabar con los recursos, históricos y naturales, de los núcleos existentes. Se desprende, pues, que la política urbanística aplicada a esta región debería estar encuadrada dentro de, y coordinada con, los planes nacionales que en su día estén en vigencia.

Surgen además los siguientes interrogantes en lo referente a régimen interno de funcionamiento del posible organismo urbanístico: en primer lugar, ¿qué funciones se deben centralizar, y cuáles deben permanecer en poder de los municipios en cuestión? Y, simultáneamente, ¿de qué recursos se debe apropiarse el organismo central, y de cuáles no? (Implícitamente he desechado la posibilidad de anexión total, o gobierno metropolitano, por demasiado lejana.) En los países anglosajones, que tienen una mayor experiencia de metropolitano, los problemas de régimen jurídico han resultado de más difícil solución que los males físicos, económicos o sociales que hayan podido crear las grandes aglomeraciones urbanas. El área metropolitana de Boston contiene, por ejemplo, más de centenar y medio de municipios; sin embargo, una larga tradición de autonomía local impide que pueda ejecutarse una

política urbanística unificada, con excepción de algunos distritos de servicios públicos.

En el caso de Madrid, es posible que el deseo de autonomía local no crease un obstáculo grave, puesto que muchos pequeños municipios trocarían de buen grado un poco de libertad a cambio de personal y fondos centrales. Surgiría, en cambio, creo yo, un difícil problema de representación de intereses locales, estando como está la estructura de poder totalmente vencida del lado de la capital. Suponiendo que la agencia central asumiese funciones puramente de planeamiento, serían de esperar desequilibrios durante las fases más cruciales: durante la elaboración de objetivos, la colección de datos, la identificación de necesidades, la asignación de inversión en obras públicas, etc. Si bien éste es un problema inherente a cualquier plan que afecte a una colectividad.

Pero el hecho de que la propuesta del señor Suevos presente estas dificultades no es sino un punto más a su favor; recordemos si no la frase de Daniel Burnham, uno de los pioneros del urbanismo moderno: "No hagáis planes pequeños. No tienen el poder de estimular la imaginación de los hombres."

MADRID, CORAZON

El señor Suevos aboga luego por la descentralización de lo que hoy entendemos por Madrid, y con ello demuestra su buen sentido urbanístico. Pues bien; yo creo que la descentralización de Madrid es inevitable, con o sin planes de descongestión del centro. (Creo que el comienzo de este proceso, por el que han pasado todas las ciudades importantes, fuera de España, puede observarse ya en Madrid sin gran dificultad.)

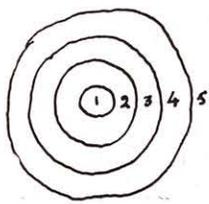
Con todo, Madrid sigue siendo, sensiblemente, una ciudad focal y concéntrica. En la tipología urbanística norteamericana, el modelo concéntrico, que Park y Burgess desarrollaron para el Chicago de los años veinte, dejó de tener vigencia en los años treinta. ¿Por qué responde Madrid a una forma tan primitiva? Los factores que han mantenido a Madrid dentro de su tremenda compacidad no seguirán actuando por mucho tiempo. En primer lugar, opino, el control de alquileres ha permitido a ciertos grupos utilizar más espacio urbano del que hubieran podido costear dentro de un puro régimen de mercado. (Contribuye también la abundancia de servicio doméstico, otro exponente de nuestra sociedad inmadura.) Estos grupos son precisamente aquellos cuyo nivel de ingresos es lo suficientemente elevado para crear demanda de viviendas en las afueras de la ciudad; estos son los grupos que motivaron la explosión suburbana en otros países. Madrid es una

de las pocas grandes ciudades en las que todavía no se ha suburbanizado la clase media.

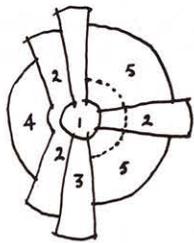
No se ha suburbanizado, además, por la escasez de parque automovilístico y por la falta de medios y canales de transporte público. No se ha descentralizado—podría argüirse—porque suburbia no ofrece los mismos servicios (comerciales, culturales y de transporte) de la metrópolis. Creo, sin embargo, que suburbia los ofrecerá cuando la demanda para viviendas suburbanas cree un umbral suficiente para

ofrecer beneficios a los industriales en el extrarradio. Si el comprador sale del casco urbano, el vendedor le seguirá sin pérdida de tiempo; éste ha sido un fenómeno corriente en todas las ciudades que pudiéramos llamar maduras. Concluyo entonces que Madrid se descentralizará masivamente si se dan las siguientes circunstancias: primero, que los alquileres urbanos entren en un régimen de mercado; segundo, que crezca la renta nacional y mejore su distribución, para que con ello aumente la demanda efec-

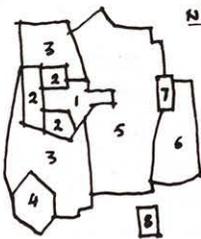
ALGUNOS MODELOS CLASICOS DE USO DEL SUELO



CONCENTRICO
(Burgess, Park)



RADIAL
(Hoyt)

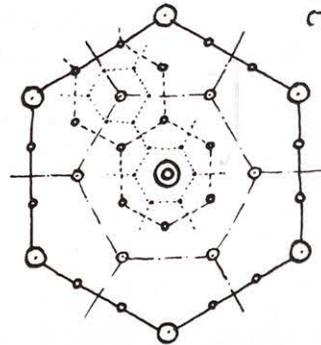


NUCLEOS MÚLTIPLES
(Harris & Ullman)

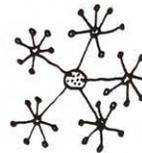
- 1- CENTRO NEGOCIOS
- 2- TRANSICION.
- 3- RESIDENCIA, MEDIA.
- 4- " " , ALTA.
- 5- INDUSTRIA.
- 6- RESIDENCIA, BAJA.
- 7- COMERCIO SUBURBANO.
- 8- SATELITE INDUSTRIAL

CHRISTALLER :

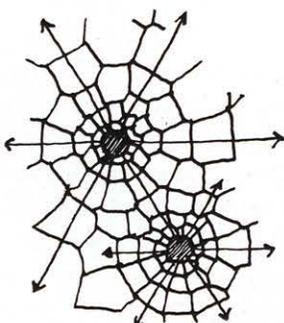
LOCALIZACION TEORICA DE CENTROS REGIONALES.
(TAMANO Y JERARQUIA DE ACTIVIDADES.)



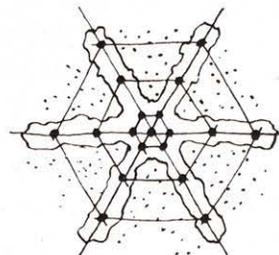
- ⊙ 500,000
- 100,000
- 30,000
- 10,000
- 4,000



KEVIN LYNCH :
ORGANIZACION FOCAL.



ISARDI
RED DE DISTRIBUCION DE DENSIDADES



KEVIN LYNCH
ORGANIZACION METROPOLITANA EN ESTRELLA.

tiva de vivienda unifamiliar; tercero, que aumente el índice de motorización privada; y cuarto, que mejore la situación del transporte público. Opino que todas estas condiciones están hoy en proceso.

Y si Madrid se va a descongestionar por sí solo, ¿qué les queda por hacer a los urbanistas? Evitar que se convierta en una masa urbana informe como tantas ciudades que han pasado ya por estos tragos. Evitar que se deteriore el centro, que surjan barrios de transición; impedir que la periferia se desarrolle a saltos, como está ocurriendo ya, malcontrolada a veces por la especulación y a veces por ordenanzas anticuadas y poco razonables. Evitar que pierda su personalidad, rodeada de un cinturón de urbanizaciones y colonias todas ellas iguales, como pequeños *Levittowns*.

¿Y cómo conseguirlo? Yo no creo que sea necesario impedir o dificultar el acceso al centro; ya es bastante difícil llegar a él tal como está. Creo que hay que facilitar la suburbanización ordenada, más bien proporcionando incentivos que poniendo cortapisas para lo contrario. Opino, en primer lugar, que hay que darle a suburbia la infraestructura de la que hoy carece: carreteras, agua, alcantarillado. Y, paralelamente, que hay que revisar las ordenanzas excesivamente restrictivas que en ella rigen. No puede esperarse que suburbia se pueble simplemente de viviendas unifamiliares, puesto que esto requiere la motorización de prácticamente todos los servicios del hogar; tampoco puede pretenderse que los servicios se establezcan en zonas de baja densidad, donde la demanda previsible es menos que suficiente. Y, por último, hay que darles a los no motorizados la oportunidad de suburbanizarse sin que ello implique sacrificios sobrehumanos. Hoy hay en Madrid una serie de "ciudades" y barrios cuya altísima densidad justificaría un servicio de transporte público mucho más generoso. Sabido es que el transporte público, y en especial el subterráneo (por su inflexibilidad), no genera más que densidades altas. He aquí el mejor instrumento para conseguir un crecimiento controlado y ordenado, sin imponer realmente controles.

Llegamos ahora al tema de los aparcamientos. Mi punto de vista es aquí más liberal. Pecaré de estrafalario, pero opino que al tema de aparcamientos, como problema, lo mejor es ignorarlo. En Nueva York se ha ignorado (por pura necesidad, desde luego), y el resultado es que el problema no existe, porque nadie intenta aparcar; nadie intenta aparcar porque es imposible, y, por tanto, nadie conduce. No intentaré aplicar esta teoría a Madrid, pero es indudable que encierra una buena lección. El problema de los aparcamientos, como todos los problemas de tráfico, es un síntoma, y por tanto sólo se resuelve atacando la causa. El problema de los aparcamientos se resuelve por el lado de la demanda, modificándola, eliminándola, o llevándola a otro lado; pero no aumentan-

do la capacidad del lado de la oferta. Si es cierto lo que dice la vieja ley de Sayers (la oferta crea su propia demanda), lo que se consigue así es aumentar el número de automovilistas dispuestos a aparcar. (Esto no quiere decir que yo esté contra las medidas puramente de policía, ni contra la norma de construir garajes para los usuarios en edificios de nueva planta.)

El transporte—han demostrado Mitchell y Rapkin sin dejar lugar a dudas—es una función de la utilización del suelo. Cada tipo de establecimiento es origen y destino de un tipo distinto de movimiento, y genera, por tanto, un modo distinto (en cuanto a volumen de demanda, tiempo y distancia) de aparcamiento. El plan de Chicago fué en cierto modo un fracaso, porque se intentó resolver el transporte aumentando simplemente la capacidad de la red, para cubrir el crecimiento de demanda de movimiento que se observaba. El Detroit Metropolitan Area Study, por el contrario, tuvo un éxito notable, porque en él se atacaron los problemas de tráfico manipulando no las redes, sino los modos de utilización del suelo; no la oferta, sino la demanda de movimiento. Este mismo ha sido el enfoque seguido por el equipo de Colin Buchanan en su reciente estudio sobre el tráfico urbano en Inglaterra. El transporte no es una meta, sino un instrumento; los objetivos implicados en cualquier política de transporte son siempre instrumentales—implícita o explícitamente—a propósitos más intrínsecos o esenciales. Si bien es verdad que toda política urbanística tiene consecuencias en el ámbito del transporte, lo importante es que cualquier política de transporte debe contener, y servir, objetivos de carácter general.

Así, me parece que nuestro teniente alcalde ha dado con la mejor solución a los problemas circulatorios y de aparcamiento de Madrid al proponer la descentralización de las actividades hoy localizadas en el centro de la capital. La tarea que se les presenta ahora a los urbanistas y arquitectos no es, pues, la de proyectar grandes recintos, subterráneos o elevados, para albergar un número de automóviles, siempre superior al previsto, en las zonas congestionadas de la ciudad; ni la de reformar o ensanchar estas calles, invitando así a usarlas a un número creciente de automovilistas, y a establecerse a su margen a una mayor cantidad de industriales.

La tarea importante es la de planear el crecimiento de las actividades de Madrid; la de agruparlas luego en complejos viables y compatibles con lo que existe ya en la ciudad. La de diseñar luego estos complejos, dándoles una forma física expresiva y diferenciada. La de conectar, por fin, estos complejos con unos medios y unos canales de transporte, deducidos cualitativa y cuantitativamente en función de las actividades previstas; y la de conseguir, finalmente, que estos canales sean capaces de facilitar al usuario la intelección de la estructura madrileña.

