



*Vista de la carretera de la costa en Barcelona, a su paso por Castelldefels.*

# URBANISMO Y ESTÉTICA INDUSTRIAL

André Prothin, Director General de la Ordenación del Territorio. Ministerio de la Reconstrucción y del Alojamiento.

Mi propósito es el de estudiar qué concurso pueden prestarse mutuamente la Estética industrial y el Urbanismo, y, de una manera más concreta, cuál puede ser, ya en el plan de las realizaciones, la contribución que el Urbanismo es susceptible de aportar, desde el punto de vista de una política dotada de medios de acción jurídicos y técnicos, a la Estética industrial.

Sería paradójico afirmar que los diseñadores industriales intervienen en el Urbanismo cuando sus trabajos consisten en máquinas de escribir o en automóviles; pero, incluso en esos casos, es cierto que forman con ellos el sentido estético del hombre, pues le preparan para comprender determinados problemas de Urbanismo.

Esto es asimismo verdad cuando la Estética industrial se aplica a los lugares y a los ambientes de trabajo.

La mayor parte de nuestras ciudades están, en efecto, afeadas por sus barrios industriales. Y todavía el mal es menor cuando las actividades industriales no se han extendido por toda la ciudad y han deteriorado los barrios residenciales.

Con gran frecuencia, igualmente, las perspectivas naturales más maravillosas se ven atacadas irremediablemente por esa especie de lepra que representan algunas instalaciones industriales realizadas sin ninguna preocupación social ni estética.

Los ejemplos de esta deterioración de nuestro patrimonio turístico son numerosos. ¡Ya se los encuentra hasta en Córcega!

El concurso que la Estética industrial puede prestar a nuestros urbanistas y, de una manera general, al conjunto de la colectividad es de dos órdenes: técnico e industrial.

En primer término, en el plan técnico, la Estética puede contribuir a la solución de uno de los problemas de Urbanismo más delicados, que es el de la integración armoniosa en el tejido urbano o en las perspectivas naturales de las células industriales que constituyen los edificios para uso de taller o de almacén, así como en las instalaciones anejas: grúas, depósitos, líneas férreas, etc.

Sería menester analizar aquí el expediente del *permiso de construcción industrial*, cuyo otorgamiento corresponde a los servicios encargados del Urbanismo y del arreglo del territorio.

En presencia de un proyecto de construcción de casas de vivienda, la misión del Servicio de Urbanismo es relativamente fácil.

Pero no ocurre lo mismo en presencia de edificios o de instalaciones destinadas a usos industriales.

En esa materia no sería lógico recurrir a una reglamentación uniforme, cuando las proporciones de cada edificio, ateniéndonos únicamente al problema del aspecto, son impuestas por la naturaleza de la producción y el volumen de la empresa.

Se concibe, pues, la dificultad que presenta la intervención del servicio de Urbanismo para tratar de conciliar las necesidades del aspecto, ya que está en condiciones de apreciarlas, con las de las técnicas de pro-

ducción, las cuales, por el contrario, puede no apreciarlas bien.

Triunfar en un tal propósito es una jugada difícil si el Servicio de Urbanismo tiene que habérselas con un industrial que tiene ya el criterio preconcebido de escudarse sistemáticamente detrás de los *imperativos técnicos*.

El arquitecto, conocedor de la técnica de producción de un sector industrial determinado, y abierto, por definición, a las exigencias estéticas de un Urbanismo bien comprendido, es doblemente el hombre que se necesita en parecida situación. El primer lugar, porque tiene la competencia indispensable para conciliar técnica y estética en un dominio de producción dado, y, en segundo, porque actúa por iniciativa de los industriales interesados, lo cual permite siempre obtener resultados incomparablemente superiores a los que podrían obtenerse bajo el imperio de lo irremediable.

En el plan social, la acción de los arquitectos, en la medida en que corresponde a una justa apreciación de su misión y escapa a la tentación del arte por el arte, se desenvuelve en el mismo sentido que la de los urbanistas. Además, dicha acción apoya la de los urbanistas, por cuanto atiende además al aspecto exterior de los edificios industriales y de las instalaciones accesorias, y hasta permite una cierta unidad urbana, la cual no excluye, por supuesto, la diversidad.

Pero esa acción la prolonga igualmente, puesto que penetra en el interior de los locales y crea en ellos el ambiente favorable a la actividad de los trabajadores, desde el tornero al ingeniero, ambiente que el urbanista se esfuerza por crear en toda la ciudad para el conjunto de las actividades humanas.

Como contrapartida, ¿qué puede dar el Urbanismo a la Estética industrial?

El Urbanismo no sólo es un arte o una ciencia. Es, asimismo, una política dotada de medios de acción jurídicos, técnicos y hasta—desde hace algunos años—económicos.

Por lo pronto, en el plano que le es particular, la Estética industrial no puede progresar más que por la educación, necesariamente bastante larga, del conjunto de los jefes de empresas, de los cuales dependen las decisiones sobre acotamiento de un terreno determinado, ya se trate de la creación y de extensión de fábricas o del lanzamiento de nuevos productos al mercado.

Si los servicios de Urbanismo no pueden ejercer ninguna acción acerca de la fabricación de automóviles o de aparatos propios para el hogar, pueden, por el contrario, intervenir en lo concerniente a los bloques o cercos inmobiliarios, por mediación del permiso de construir. No se trata, la cosa es evidente, de subordinar la concesión de los permisos de construcciones industriales a exigencias estéticas onerosas o contrarias a toda razón. Pero no es menos evidente que la acción concertada de los defensores de la Estética industrial y de los servicios de Urbanismo puede, gracias al ejemplo dado

por algunos jefes de empresas particularmente inteligentes, elevar progresivamente el nivel estético de las construcciones y de las reformas. La conjugación de la iniciativa feliz de los unos y de la administración juiciosa de los otros, podrá lograr que entre así en las costumbres la preocupación de la Estética industrial, por lo menos en el dominio de los edificios.

Sin embargo, donde el Urbanismo puede aportar un concurso más eficaz a la Estética industrial es en el plano económico y social.

En efecto, ya se trate de edificios industriales o para uso de habitación, resulta evidente que la disposición de un terreno bien proporcionado y suficientemente vasto constituye la condición principal para conseguir una buena construcción desde el doble punto de vista estético y funcional.

Ahora bien: en la escala del territorio nacional, nuestra política tiende a un mejor reparto de las actividades económicas, y, en particular, a una localización más racional de los establecimientos industriales.

Esta política tiene por objeto estimular a los industriales a no buscar sistemáticamente las zonas industriales ya saturadas, sin perjuicio de sufrir las sujeciones que les impone un parcelamiento torturado y a orientarse hacia regiones susceptibles de ofrecerles vastas posibilidades de terrenos.

Como primera consecuencia, al disminuir la presión en el mercado de terrenos de los centros industriales,

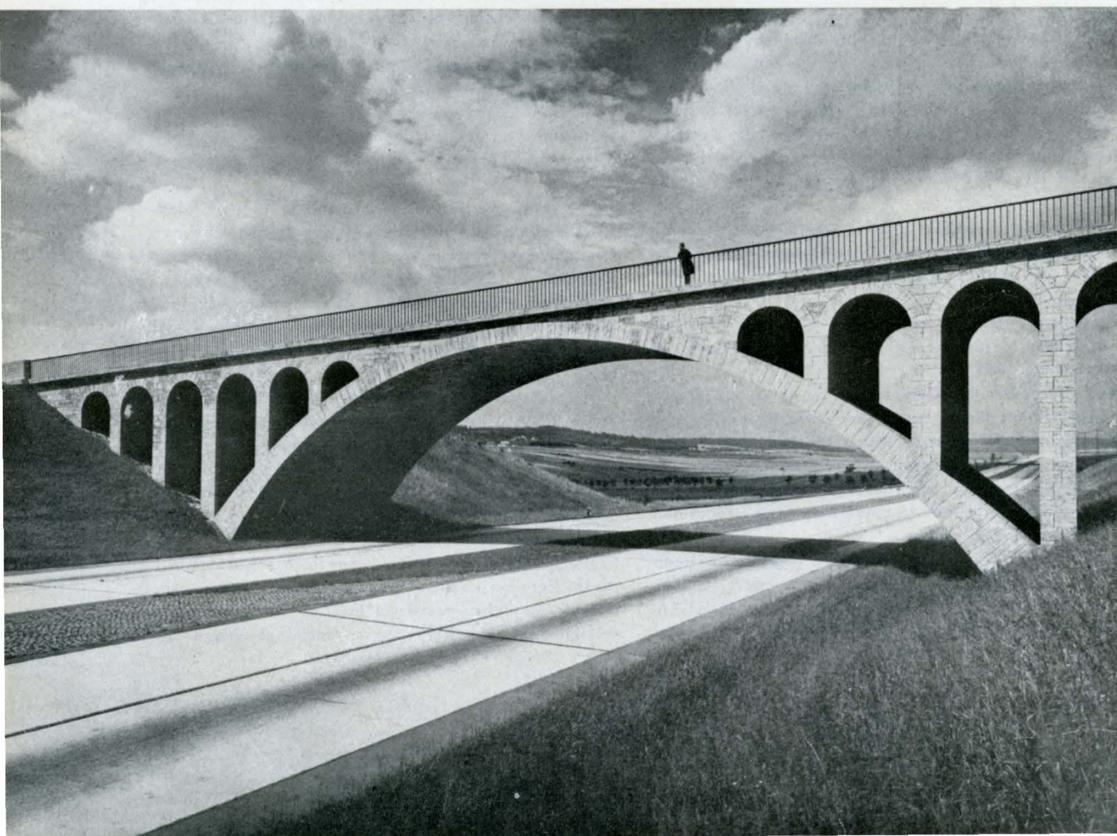
se ha hecho posible una mejor utilización del suelo para los industriales que han permanecido en el mismo lugar. El organismo de la ordenación del territorio, en su lucha contra el gregarismo industrial, prepara un terreno favorable al desarrollo de la Estética industrial.

Por otra parte, en el plano local, los proyectos de arreglo y reparación prevén un reparto más coherente de las actividades, especialmente mediante el establecimiento de una zonificación apropiada del suelo urbano.

Sin esperar a la aprobación de la ley sobre el suelo, nuestra Administración ha tomado la iniciativa de ir a la creación de varias zonas industriales, con el concurso de algunas colectividades locales y, especialmente, de las Cámaras de Comercio. Así se ha procedido en la zona industrial de Rennes, actualmente en curso de realización, y en las de Orleans, Chalon-sur-Saône y Reims, cuya instalación y ocupación por las industrias que habrán de utilizarlas están hoy terminadas o a punto de ser concluidas.

Además, ya se trate de la constitución de zonas industriales o de la adquisición de los terrenos necesarios para la instalación de una empresa aislada que tenga el propósito de descentralizarse, es decir, de fijarse fuera de los centros ya saturados, puede concederse el curso financiero del Estado mediante préstamos deducidos de los recursos del Fondo nacional de ordenación del territorio, cuya gestión y administración corre de nuestra cuenta.

*Las autopistas alemanas constituyen un modelo de cómo la obra del hombre se incorpora y valora el paisaje.*



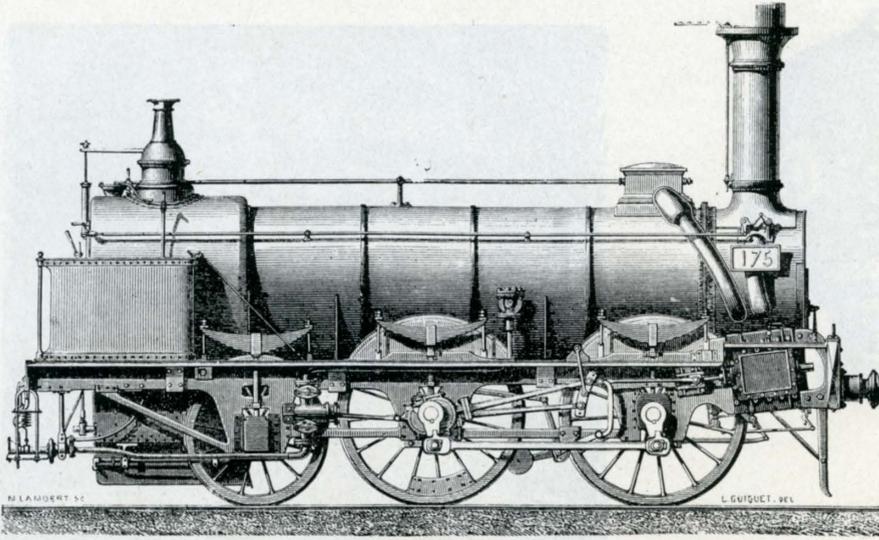


*Ascensión de los hermanos  
Montgolfier en las Tullerías,  
en 1783.*



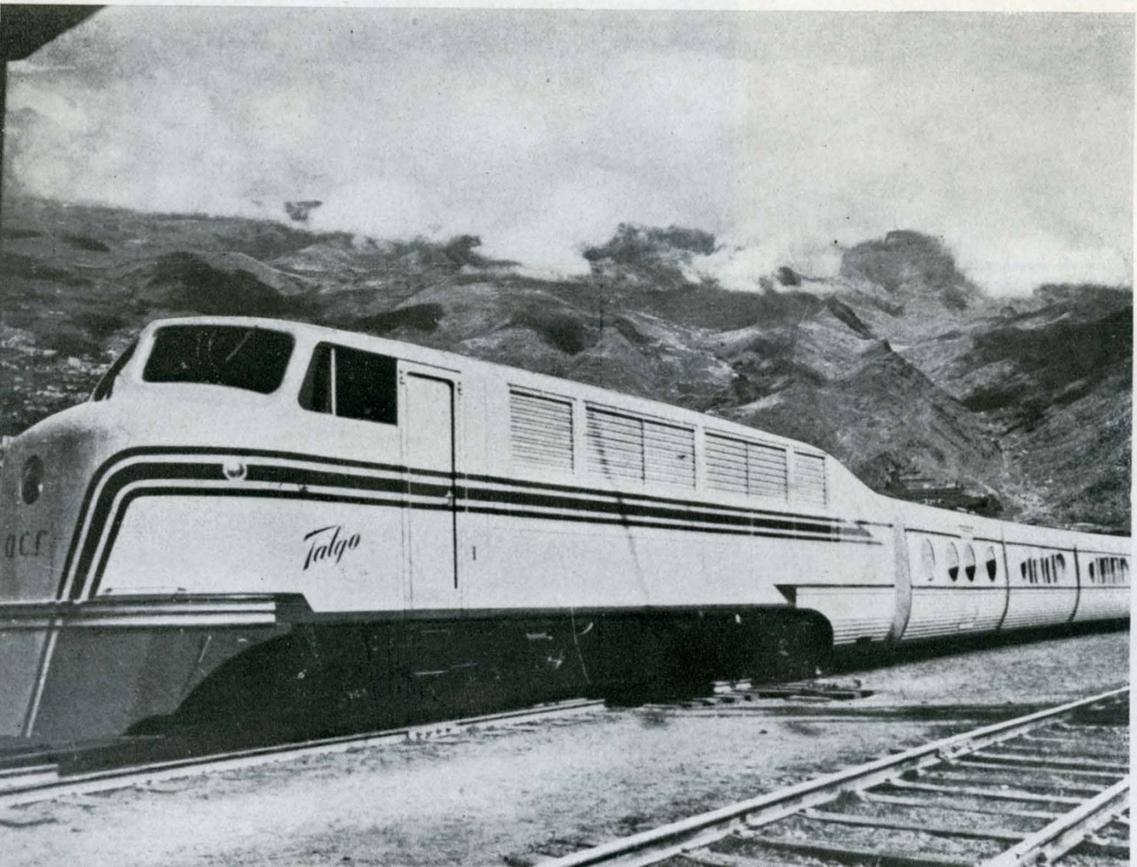
*Avión de bombardeo  
"F 84F Thunderjet".*





*La locomotora del siglo XIX.*

*El tren Talgo, de los ingenieros españoles Goicoechea y Oriol.*

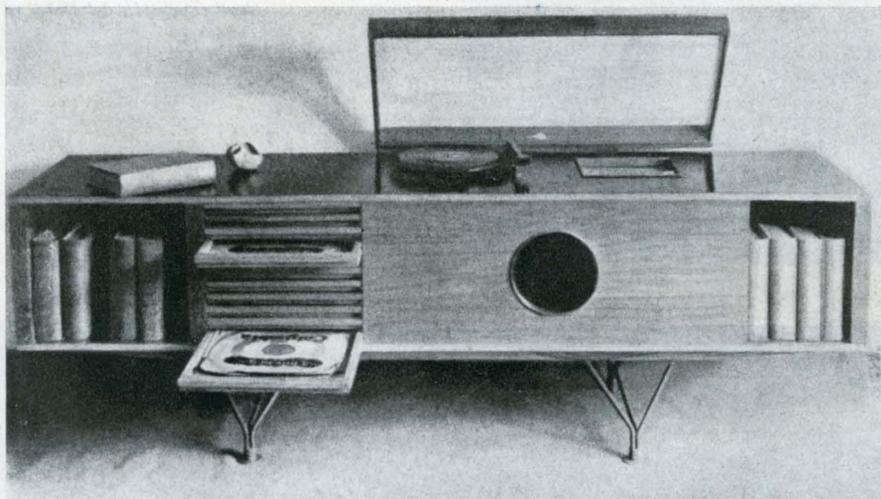




Arriba, estación del Norte en París, y abajo, estación del Oeste, siglo XIX. En el centro, la estación Termini de Roma.



Mueble radio  
y discoteca.



Una de las materias que en este orden de cosas del diseño industrial quedan inmovibles en un aire pseudo-tradicional son los trofeos deportivos y cinematográficos con que se premian las hazañas o los méritos de las personas que en estas actividades destacan.

Y resulta realmente extraño, a poco que uno se pare a considerarlo, cómo se entrega a un mocetón que acaba de ganar una prueba de velocidad sobre unos finísi-

mos y depurados esquís, y con un atuendo muy deportivo, una afligrana y barroca copa de plata, totalmente incoherente con el momento y la ocasión.

En Barcelona, un joyero—A. Serrahima—ha proyectado y construido algunos modelos de posibles premios que están mucho más en consonancia con la actividad vencedora que se trata de premiar, y de los que en esta página ofrecemos dos ejemplos.

