una posible solución urbanística

MIGUEL FISAC.

El permanente programa de la ciudad, como lugar de vivir y convivir, se altera, muchas veces sustancialmente, por algunos factores circunstanciales que imponen a su morfología unas características muy acusadas. Tal es el caso de las ciudades amuralladas medievales o el trazado radial de las renacentistas, con centro en el Palacio del Príncipe.

Hoy es evidente que es la circulación rodada, en su doble aspecto de marcha y estacionamiento, el factor que ha de configurar la ciudad en un próximo futuro.

LA SITUACION ACTUAL

De momento, este factor de la circulación rodada no ha configurado la ciudad existente; la ha arrasado, la ha eliminado como tal ciudad. Ha tomado las calles, las plazas, todos aquellos lugares en que era posible la convivencia y los ha transformado en inmensos garajes, por supuesto, insuficientes.

Las calles, cuya anchura nunca se calculó para aquella rápida y densa circulación, se han visto reducidas a una tercera parte de su aforo, al usar de sus márgenes para estacionar automóviles.

Las plazas se han transformado en lugares exclusivos de estacionamiento de vehículos y un anillo de peligrosidad mortal nos rodea por todas partes.

Paralelamente a esta situación, el factor económico, de gran importancia urbanística en todas las épocas de la Historia, ha saltado no a un primer plano de importancia en el desarrollo de la ciudad, sino a ser la exclusiva motivación de su crecimiento.

Los barrios antiguos de las ciudades, totalmente inadecuados a los problemas de la circulación rodada actual y con instalaciones de alcantarillado, agua, luz, etc., totalmente insuficientes para las necesidades de hoy, se han visto enormemente agravados en todos sus problemas de adaptación a la vida actual, al consentir, y, muchas veces, alentar y promocionar, las propias autoridades del urbanismo la vitalización de esos núcleos viejos que, con una vida tranquila y marginada de los ajetreos de hoy, podrían haberse mantenido dentro de un cierto decoro urbanístico.

En resumen: se han deshecho las ciudades y en su lugar ha quedado un amasijo informe de viviendas mal acondicionadas, circulaciones pésimamente resueltas y estacionamientos insuficientes; en donde las gentes vegetan amargadas.

Al *slogan* bien intencionado, pero bobo, de "sonría, por favor", que han lanzado las autoridades que han sido incapaces de atajar este caos urbanístico que padecemos, comentaba una conocida escritora con su habitual gracejo: "¡Sonría! ¿Por qué?"

EL URBANISMO TEORICO

Esta situación urbanística se ve agravada por el fracaso rotundo de unas teorías que, en lo poco que han podido ponerse en práctica, han demostrado su insuficiencia y su deshumanización.

Las teorías de Bauhaus, con un Hilberseimer a la cabeza y la carta de Atenas con sus planteamientos de disposiciones abiertas, no han conseguido ni resolver los problemas que plantea la circulación rodada ni, mucho menos, los de vivir y convivir con las exigencias necesarias a nuestro tiempo.

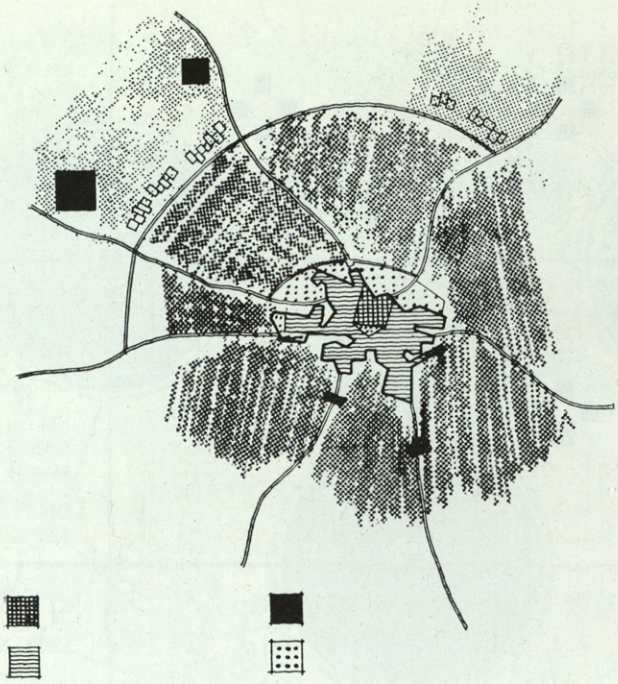
Algunos urbanistas de talento, de vuelta, intentan ahora actualizar soluciones antiguas o populares como la de la Kasba árabe, pero que no pueden pasar de ser—suponiendo que sean un acierto—más que soluciones para casos muy específicos y concretos, de clima, de economía, de idiosincrasia, etc.

UNA POSIBLE SOLUCION

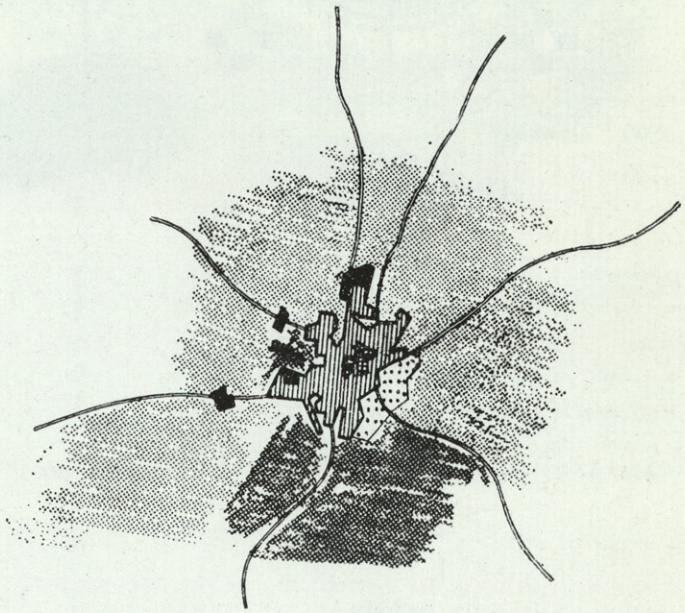
A la vista nuestra situación actual, y teniendo en cuenta que el urbanismo no es problema cuyo éxito o fracaso pueda conocerse en unos meses, interesa mucho coger un camino serio y bueno, pero interesa, más aún, evitar los desastres irreparables que un urbanismo a remolque de la especulación y el interés particular de las empresas inmobiliarias nos están imponiendo en el rápido crecimiento urbano que exige la necesidad de viviendas.

No es fácil inventar una nueva teoría de trazado de ciudades, ni son generalmente las soluciones extremas las que contienen mayores posibilidades de aciertos, tanto técnicos como humanos.

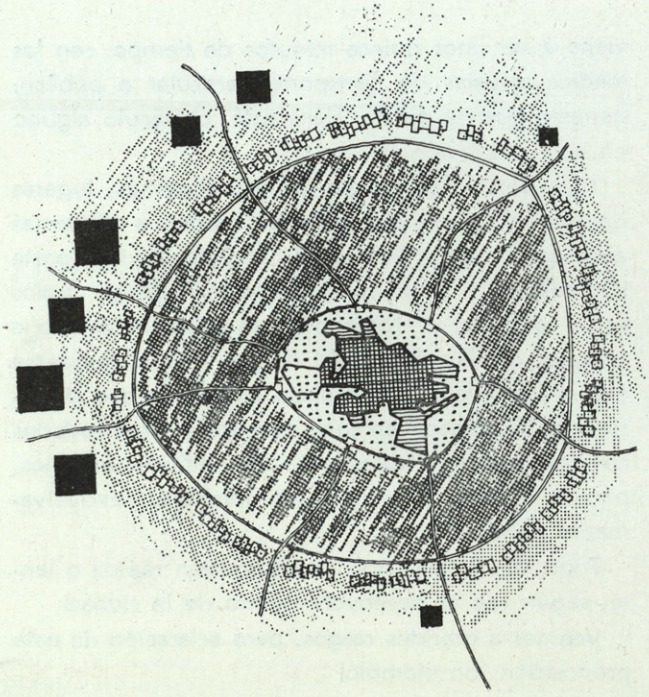
Pienso que la situación actual de nuestras ciudades, sobre todo, de nuestras grandes ciudades: Ma-



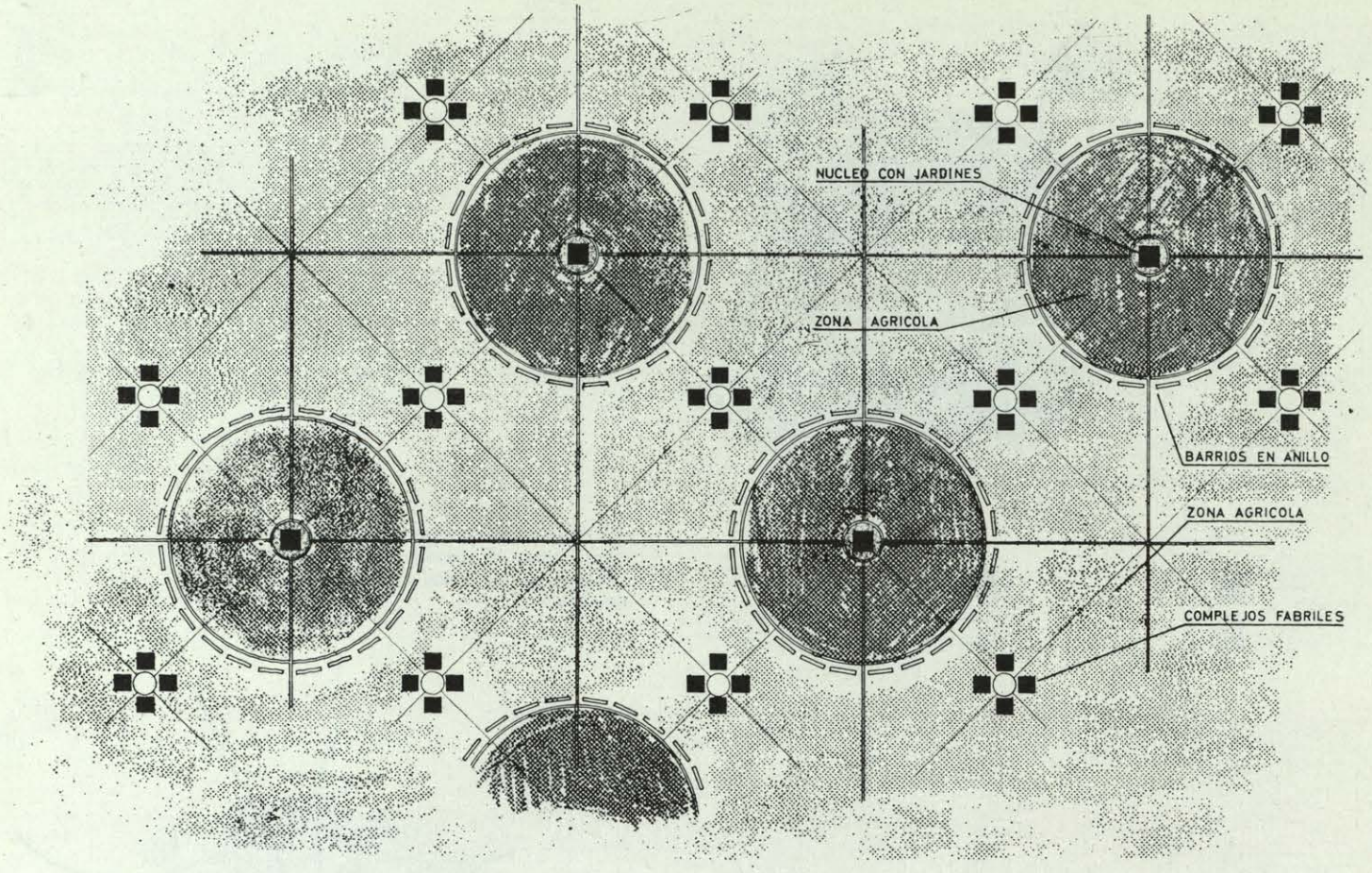
Situación actual de Madrid, en donde se indica la zona de convivencia ciudadana y la situación de las masas más importantes de industria.



Este esquema respondería a un período de desarrollo de la ciudad. El núcleo de convivencia ciudadana se habría homogeneizado algo. Algunas zonas industriales actuales habrían desaparecido. Se habría comenzado a crear, a 25 kilómetros del centro, el anillo de barrios de 10.000 habitantes y se habría también iniciado la creación de los anillos de autopistas y un comienzo de traslado de industrias.



Este esquema respondería a la situación final. La vivienda y la convivencia ciudadana en barrios se habría instalado en su casi totalidad en una corona circular periférica, a 25 kilómetros. El casco de la ciudad se habría convertido, en su casi totalidad, en corazón de la ciudad. Las circulaciones rodadas en este centro serían exclusivamente colectivas: monocarriles aéreos, metro, etc. La circulación rodada particular quedaría en los puntos de llegada a la autopista de circunvalación de este centro de la ciudad. La industria habría desaparecido totalmente de ese centro y se habría instalado en lugares adecuados y a la conveniente distancia de los barrios. El crecimiento total de la ciudad podría llegar perfectamente a seis millones de habitantes, en cuanto a posibilidades espaciales, aunque, por supuesto, sería recomendable que no se rebasaran los tres millones y, si es posible, menos.



El esquema teórico de esta concepción urbanística sería: un núcleo o corazón de la ciudad, para convivencia ciudadana, rodeado de parques y jardines. Una ronda de circulación en donde quedaría interceptada la circulación de vehículos particulares y los medios públicos de enlace con los barrios. Una zona agrícola y forestal hasta unos 25 kilómetros, atravesada por autopistas para el enlace con los barrios en anillo y también enlazados entre sí por una autopista de circunvalación, y, por último, en la zona agrícola interciudadana, una disposición adecuada de los complejos fabriles, según sus características y circunstancias.

drid, Barcelona, Valencia, Sevilla, etc., y también de nuestras ciudades monumentales y en general de todas aquellas que presentan un crecimiento urbano rápido, exige una medida drástica y urgente: la delimitación concreta del casco actual y la congelación *total*, dentro de ese casco, de toda vitalización y nueva construcción de edificios de vivienda.

Esta medida sería un primer paso para separar la vivienda y la convivencia vecinal de la convivencia ciudadana, que a la velocidad que exigiera el crecimiento urbano en cada caso, iría transformando el casco de la ciudad corazón, para la convivencia ciudadana de la nueva ciudad, en la que la vivienda y la convivencia vecinal se haría en una corona de barrios a escala humana—de 10.000 habitantes, por ejemplo—y con una densidad también humana de unos 300 habitantes-hectárea y a una distancia de unos 25 kilómetros del corazón de la ciudad, que viene a ser unos quince minutos de tiempo, con los medios actuales de transporte particular o público, siempre que no exista, claro está, obstáculo alguno en esta circulación.

Convivencia vecinal en barrios dispersos, lugares de trabajo enlazados con esos barrios a distancias adecuadas, según los casos. Medios de transporte particulares y públicos que pueden enlazar todos estos centros y el corazón de la ciudad y centro o corazón de la ciudad en donde pueda realizarse *exclusivamente* la convivencia ciudadana con disposiciones de llegada en cuña para los enlaces rodados con los barrios y tratamiento de edificios, espacios, paseos, plazas y transportes interiores exclusivamente públicos.

Todo ello creado por transformación rápida o lenta, según sea el desenvolvimiento de la ciudad.

Veamos a grandes rasgos, para aclaración de esta proposición, un ejemplo: