

Pero vale la pena, y es preciso discurrir a toda neurona sobre las soluciones nuevas y distintas—justamente las que no surgen como la solución Reston, que hace brotar ciudades bellas y normales como son bellos y normales los acianos en los trigos. Vale la pena considerar las soluciones otras que arrancan desde hace... dos guerras mundiales hace que empezaron a brotar, cuando menos. Y son soluciones como los postes de telégrafo, ahincados en los trigales, que los tronchan antes de ser alzados. Valdría la pena que hubiese entre nosotros, en Madrid, aquí y ahora, gentes pensando, investigando acerca de más posibles soluciones, y no sólo sobre papel y con instrumentos de dibujo, sino sobre libros, sobre gentes que viven...

Y es que a mí, personalmente, ninguna de las soluciones que conozco me satisface en su totalidad. Tal vez porque no soy técnica en hacer ciudades, sino en vivirlas.

Algunas de estas soluciones a que aludo quiero mencionarlas en estas páginas.

Manifiesto futurista. Todavía no había guerra mundial primera. "Toda generación debe construir su propia ciudad... ágil, flexible, dinámica en todos sus elementos" (ciudad en la misma linotipia en que se componían los caligramas y otras obras poéticas, sin duda).

Le Corbusier: "Una ciudad es un instrumento. Y las ciudades de hoy ya no son el instrumento que exige el vivir."

La guerra mundial lleva cifra II.

Y se busca algo en que arraigar, algo que sea ciudad y pueda situarse a la vera de las cápsulas espaciales y los computadores, algo que rime con la edad atómica. (Pero en Polonia, en nuestra atómica edad, se han reconstruido piedra a piedra, cascote a cascote, las ciudades arrasadas, y han quedado como chalecos viejos vueltos a tejer...)

Kenzo Tange se ocupa de dar una solución a Tokio, que, sobre el papel, es preciosa.

Buckminster Fuller, a todo trance, se ingenia para rehabilitar y volver a hacer habitables sin traumas las ciudades existentes.

Fitzgibbon es el hombre de las ciudades-puente, remediador de Nueva York, se dice.

Quinn ha hecho ya algo en Raleigh (Carolina del Norte).

El equipo de la Universidad de Princeton tiene todas mis simpatías: su corredor de Jersey me parece por de pronto de in-

mensa belleza. Tiras de rascacielos, y entre ellas medias millas de bosque.

Malcolm Wells sienta un grave principio: "Todo pedacito de bosque vale más que cualquier arquitectura construida." El sabrá, después, dónde nos da de vivir, si sobre río, sobre mar o en la cima cimera de los montes.

Katavolos propugna una arquitectura química.

Frei Otto, a puras redes de cables, asegura que serán vivibles las ciudades.

Víctor Lundy es el hombre de las cubiertas que se soplan y crecen hasta la medida deseada, y a nadie matan si se derrumban. (Ya estuvieron en la Feria de Nueva York).

Los *enfants terribles* ingleses "Archigram", que ya no son nada niños, hace años que se aseguraron la simpatía inglesa afirmando que no pensaban arrasar la Abadía de Westminster, que viene a ser la versión urbanística del célebre: niebla sobre el Estrecho; el Continente está aislado. Y "Archigram" se debate entre sus bultos, colores, móviles de sus posibles ciudades de materias nuevas y sin peso. Ciudades para que vivan como el pez en el agua las Twiggy del día y sus enjoyados pares. El interés de este proyecto no es menguado, una vez que se le sopla toda la beatería que encierra.

Muchos de estos proyectos, y de cien más, supongo, se han probado en la Feria de Nueva York y en la Expo 67 de Canadá, y nuestra Revista ha dado cuenta de ello, debida y oportunamente.

Como usuaria de ciudad, de Madrid, y como analfabeta en Urbanismo, sólo he querido citar unos nombres señalados y fijar la atención sobre unos puntos que a mí me parece merecían atenderse, ahora, "en Madrid y en una calle", dicho lopescamente. Y séanme perdonadas mis muchas faltas "técnicas", porque la intención de estas líneas mías no puede ser mejor. Madrid, como ciudad, se nos muere a todos. Está enferma grave por sus vías interiores y por sus vías de circulación y porque ya ni siquiera es posible en Madrid tener una buena pulmonía del Guadarrama, aire fino que mata a un hombre y no apaga un candil. Nuestro aire de Navidades, denso, infectante, no es transparencia que perfila contornos como debiera, sino saco rasposo en que vive el miasma del día. Por Madrid, todo es debido. ¿Verdad?

C. C.

NOTAS DE FILOSOFIA

P. ALFONSO LÓPEZ QUINTÁS

LA CALLE Y EL PASEO

El indudable buen éxito que ha tenido la medida tomada recientemente por el Ayuntamiento de Madrid de cerrar unas calles céntricas de la ciudad al tráfico rodado no responde al azar o al capricho de los habitantes de la real Villa y Corte. Si bien se miran, todos los fenómenos sociales tienen a su base un preciso y hondo "por qué", digno de ser examinado con la len-

titud propia de lo verdaderamente importante. El fenómeno que hoy nos ocupa no se reduce a una medida disciplinar de ordenación urbana, sino que moviliza razones que afectan al modo mismo de ser de las gentes, pues el hombre—ser nacido para la comunicación—se agrupó desde siempre en los recintos acotados de las ciudades para huir del desamparo del campo y hallar un

refugio en el plenificante cobijo de la intercomunicación social.

Cuando en la actualidad, a la vuelta de muchos progresos espectaculares en la técnica, el hombre ciudadano se ve acosado por las calles y acorralado en su hogar, como animal dañino, siente, decepcionado, que algo ha fallado en el planteamiento cultural de los llamados "tiempos modernos".

Porque desde un principio la calle no fue ideada como mero lugar de tránsito, sino de comunicación, ámbito apropiado para la apertura del hombre al conocimiento de las cosas y de los demás hombres, y a la práctica cotidiana del indispensable quehacer del pasear. La calle es campo abierto hacia el mundo, camino siempre disponible para posibles encuentros del hombre con los seres todos del Universo.

EL CAMINO Y SUS FORMAS

Todo camino es una posibilidad y una renuncia: la posibilidad de estructurar un espacio desde un determinado haz de perspectivas, y la renuncia a quedarse en franquía para adoptar cualquier punto de vista. El camino es, por ello, símbolo de la vida humana vista en conjunto como el precipitado de múltiples actos de elección entre indefinidas posibilidades.

Los caminos pueden ser de muy diferentes condiciones: un sendero abierto en la maleza virgen para hacer posible la marcha; la carretera firme, que ofrece base sólida a los vehículos pesados; la calle, que ordena un espacio en orden a la recta distribución de casas y vías de circulación; las autopistas, que significan la victoria absoluta del vehículo sobre el peatón, de la velocidad sobre el ritmo estrictamente humano del caminar, la prevalencia definitiva del pasar sobre el estar.

Bajando de los Alpes bávaros a la riviera francesa puede hacerse un bello estudio práctico de los diferentes géneros de caminos. Los senderos abiertos entre los tupidos bosques de abetos en las montañas alpinas hacen posible ganar múltiples perspectivas extraordinariamente sugestivas mediante el esfuerzo reconfortante de la escalada, del descenso—a veces casi en vertical—, del múltiple rodear en espiral los altos riscos. Las empinadas calles de muchas aldeas y ciudades suizas están abiertas a la sorpresa constante en cada recodo. Trazadas con amoroso cuidado a lo largo y a lo ancho de las colinas, enjoyadas de bellísimos hoteles y jardines, estas calles son balcones alzados sobre una naturaleza exuberante que conjuga con equilibrio próximo a la ternura la condición agreste de las altas montañas nevadas y el carácter idílico de las praderas siempre verdes y la placidez de los lagos que uno sospecha profundos bajo su azul intenso. Una forma singular de camino es el puente y el túnel. De ahí la sen-

sación indefinible de poder y libertad que se experimenta en la autopista italiana "del sol", cuando, en los alrededores de Génova, se alternan sucesivamente los puentes y los pasajes subterráneos en medio de un paisaje agreste. Al deslizarse rapidísimamente por estas vías no cabe sentir el camino como *delimitación*, sino como *apertura*, cauce de energías y voluntad de acción. Sólo al pensar en los anchos caminos siempre abiertos, por indefinidos, del mar y del aire, delimitados exclusivamente por la fijación obligada de rutas y cotas, es posible sentir la *angostura* de la carretera o vía férrea. Cuando uno atraviesa a 160 kms. por hora la ciudad de Génova, quieta al fondo bajo los altos arcos de la autopista que la cruza de Oriente a Poniente, cae en la cuenta de que hay algo de ineludible y necesario en esta genial obra de deslindamiento riguroso del estar y del pasar, del reposado andar y del febril correr. En la Costa Azul francesa se ofrecen al transeúnte dos posibilidades: la de entregarse al vértigo de la velocidad sobre una carretera apropiada, y la de revivir la emoción de la vecindad del mar al ritmo lento que impone el curso zigzagueante de la carretera de costa.

Cada forma de camino es una posibilidad de moverse a diversos niveles, con diferentes actitudes y fines. Todos los caminos coinciden, no obstante, en una condición singular: su capacidad de abrir ámbitos inéditos a la vida humana. E. Dardel ha escrito: "El movimiento real o posible que está implícito en el camino se manifiesta como 'apertura' de espacios." No se trata evidentemente de espacios físicos, sino de ámbitos humanos, y esto plantea la importante tarea de precisar qué tipo de ámbito funda cada forma de movimiento. Las perspectivas que abre al hombre su andar son lentas, reposadas, plenas. El paisaje entorno penetra en el hombre que pasea a través de todos sus sentidos, y ya sabemos el hondo papel que desempeña el olfato y el oído en la captación de ambientes. El paseo en carroajes de tracción animal o en bicicleta permite dar una mayor movilidad a la perspectiva sin perder el contacto pleno con el entorno que caracteriza al pasear. En el automóvil la relación con el paisaje se reduce casi al sentido de la vista. La perspectiva visual gana en amplitud cuando el viaje se realiza en avión, pero, a medida que éste se perfecciona y gana cotas más altas, la amplitud degenera en distensión amorfa y el paisaje

real cobra la dimensión impersonal del mapa en relieve. Dentro de poco tiempo, los viajes en avión se reducirán a un mero traslado de país a país sin vivencia alguna intermedia. El movimiento dejará entonces de abrir espacios, pues los caminos del aire perderán toda escala humana para limitarse a ser meros lugares de tránsito.

Para comprender el verdadero sentido del camino conviene analizar cómo han surgido las diversas formas de rutas humanas. En definitiva, toda apertura de caminos es un acontecimiento en la historia humana, en cuanto significa el alumbramiento cultural de nuevas posibilidades.

En la selva, los animales trazan con seguro instinto sendas para su desplazamiento. En el campo, los hombres forman sin cálculo previo y anónimamente senderos que hacen posible una cierta facilidad de movimiento. A medida que el desplazamiento cobra importancia, se acelera el trazado de vías y se perfecciona su técnica. En toda forma un tanto desarrollada de cultura humana, la red de comunicaciones desempeña el papel de un sistema de circulación arterial totalmente indispensable para la vida de la comunidad.

Antiguamente, las necesidades del intercambio comercial instaron al hombre a abrir rutas por el desierto y por el mar. Plácidamente, el mercader se plegó durante largo tiempo a las incidencias del terreno y se expuso a los riesgos de la navegación. Sólo cuando el hombre romano hubo de estructurar todo el mundo conocido, abatido por el poder de las armas, se hizo necesaria la intervención violenta en el paisaje para trazar rutas firmes. De la violencia de la guerra nace la carretera como cinturón pétreo ajustado coactivamente al campo. El hombre dominador de pueblos es por lo mismo planificador de vías. No sin hondas razones, el sistema ordenador del Imperio romano es el sistema de sus vías, construidas para la eternidad como esqueleto firme de un imperio perenne. Durante siglos la estratégica planificación vial de los romanos sirvió de pauta a los pueblos europeos para trazar sus rutas, y sólo con el advenimiento de nuevas posibilidades técnicas y, sobre todo, de nuevas concepciones políticas y poderes administrativos se alteró esencialmente el sistema y sentido de las vías de comunicación.

El trazado de ciertas conocidas calles de París y de Madrid en tiempos, respectiva-

mente, de Napoleón III y Alfonso XIII indica que la planificación racional en este campo debe ir aliada con un notable poder político, y deja al descubierto el nuevo concepto que tienen de la calle los tiempos modernos. Un sencillo paseo por París nos basta para advertir que las calles trazadas a cordel no están dispuestas a plegarse a las incidencias del terreno, antes manifiestan una coactiva voluntad de dominio. La necesidad de dar fluidez al nuevo tipo de tráfico impone crear artificialmente unas condiciones óptimas. Lo mismo cabe decir de las autopistas alemanas, construidas bajo el régimen nacionalsocialista.

Esta autonomización de las vías de comunicación se acrecentó de tal modo en los últimos tiempos que la red de carreteras principales se extiende a través de un paisaje propio creado artificialmente. Puentes de paso elevado, estaciones de servicio, restaurantes de carretera, cruces en espiral, etcétera, constituyen una forma específica de paisaje dinámico, centrado en torno al fenómeno del viajar absolutamente especializado. Cuando atravesamos en coche las calles de nuestra ciudad en busca de la autopista nos encontramos todavía como en la prolongación de nuestro hogar. Pero al enfilar la ancha ruta de la autopista nos sentimos inmersos en la atmósfera pura del viajar. Las ciudades y pueblos quedan a lo lejos, y sólo hacen sentir su presencia en la autopista a través de las señalizaciones. Hasta hace poco tiempo, las carreteras tenían como fin unir las ciudades y pueblos entre sí. El viajero veía interrumpida la marcha rápida a través de los campos por el lento discurrir hogareño entre las casas de los pueblos. Actualmente las carreteras bordean los lugares habitados para no romper el ritmo de las altas velocidades, cuya posibilitación decidió su trazado. Este género de carreteras ya no son el camino confiado que une dos lugares bien conocidos; son el símbolo de la apertura inquieta del hombre actual a horizontes lejanos.

EL HOMBRE Y LA CALLE

Vistas las diferentes formas que hay de vías de comunicación, se impone preguntar qué clase de camino es la calle. En principio, la calle es el lugar nato de vinculación de los hogares que la circundan, sistema circulatorio del organismo cuyas células son las distintas familias de la ciudad, punto in-

termedio entre el retiro de la casa y el ámbito comunitario de la plaza. En toda cultura de ágora—como son las mediterráneas—, las calles y, sobre todo, las plazas son lugares de encuentro, de reposado coloquio al aire libre. La calle y la plaza ofrecen al peatón la libertad de un espacio de tres dimensiones, anchuroso y sereno. Cuando la ciudad queda a merced de la circulación rodada, la calle, e incluso las plazas, sólo conservan—y muy mermada—una dimensión, la que lleva al hombre a evadirse, a desaparecer hostigado por la masa que circula en una forma de fatal y constante huida.

El hombre acosado debe refugiarse, para hablar y hacer unidad con su prójimo, en el recinto angosto de las cafeterías. Late un impresionante poder simbólico en los caminos de dirección única, porque esa inexorable marcha hacia adelante se opone en perpendicular a la movilidad y riqueza de actitudes propias del diálogo humano. La dirección única es la postura típica de la huída en masa. Su lema viene dado por un implacable "siempre adelante", que, si en casos significa una actitud de superación, aquí es un grito que no invita si no a consumar la fuga colectiva. Cuando en ciertos países de Centroeuropa se ven sus espléndidos parques casi desiertos mientras por las carreteras serpentean jadeantes columnas interminables de autos que se agitan en busca de lejanos parajes atestados de turistas, uno piensa que el sino del hombre supercivilizado es la evasión sin sentido.

Uno de los secretos del hechizo de Venecia es, por el contrario, su mano tendida al diálogo en todo momento y lugar. Sus estrechas callejuelas son como pasillos de un inmenso palacio que ofrece en sus anchas plazas—recoletas y pintorescas como escenarios de teatro—lugar propicio a la expansión fecunda del coloquio. Sólo hay movimiento motorizado en los canales, pero el agua amortigua su sentido de agitación y da al bullicio del tráfico un plácido carácter festivo. Pocos espectáculos más confortantes que dejar mecer el espíritu—desde una terraza del Canal Grande, el "río", dicho en dialecto veneciano de reminiscencia española—el ir y venir de las góndolas, motoras, barcazas, etc., en abigarrada y multicolor armonía. La equilibrada división entre canales y calles hace que éstas puedan conservar su sentido primitivo de lugares de tránsito y encuentro. Sus típicas ca-

racterísticas—sobre todo, su carácter meántrico—y la constante ruptura rítmica de los puentes invitan a demorar la marcha, a hacer incluso un alto en el camino y contemplar las múltiples perspectivas que abren los canales entre los viejos palacios.

En estos lugares se remansa el tiempo, y el hombre vive en el presente. La calle de dirección única lanza, en cambio, hacia adelante, impone la ley de vivir en el futuro, y, por tanto, inevitablemente enerva, consagra la prisa y el nerviosismo como actitud vital y hace al hombre sentirse en situación penúltima, en marcha hacia formas de convivencia que debieran constituir el modo estable del vivir cotidiano. Nada extraño que la capacidad de "succión" que tiene la carretera sea actualmente un tema frecuente de estudio en las revistas psiquiátricas. El hombre siente el conjuro de la velocidad, y se entrega a la embriaguez del riesgo compartido con los compañeros de viaje. "La autopista exige gran velocidad, rudeza, embriaguez, y da un sentimiento nuevo del mundo" (M. Hausmann).

Suele decirse que "la carretera tira", y sucede a veces que el caminante, al pasar del sendero a la carretera, experimenta un cambio brusco en su actitud, y del caminar abierto al paisaje pasa al mecánico "hacer kilómetros". La gracia, el misterio escondido del caminar es la comunión cada vez más intensa que se gana con el paisaje a medida que se logran nuevas e inéditas perspectivas. Esta comunión exige una actitud de serenidad y apertura que haga posible el diálogo y el sobrecojimiento ante los fenómenos originarios de la naturaleza. El empeño en lograr a ultranza formas muy rápidas de desplazamiento corta de raíz toda posibilidad de vinculación fecunda con los seres del entorno. Para el conductor veloz el paisaje no es la atmósfera real, densísima, en que se mueve el caminante; es un mero "panorama", telón de fondo de la única acción importante que realiza: correr. El mero pasar cobra preeminencia, y esto altera evidentemente la escala de valores.

Lo importante es notar que desde el recinto acotado del automóvil la realidad externa pierde densidad: el hombre se reduce a mero peatón, las casas a límite que encuadra la carretera, el campo a paisaje. El hecho de que el automóvil sólo tenga como lugar posible de deslizamiento la franja estrecha de la carretera hace que para el conductor sobre ésta un valor preeminente de

realidad, quedando todo lo demás reducido a elemento decorativo. El caminante, por el contrario, siente la naturaleza toda como una realidad viviente, y el fin de su marcha es entrar en contacto vivo con ella, en la llanura abierta y en las quebradas montañas, en la calle y en el campo, en suelo firme y en el mar.

Lo antedicho nos permite entrever que la diferente manera de moverse provoca dis-

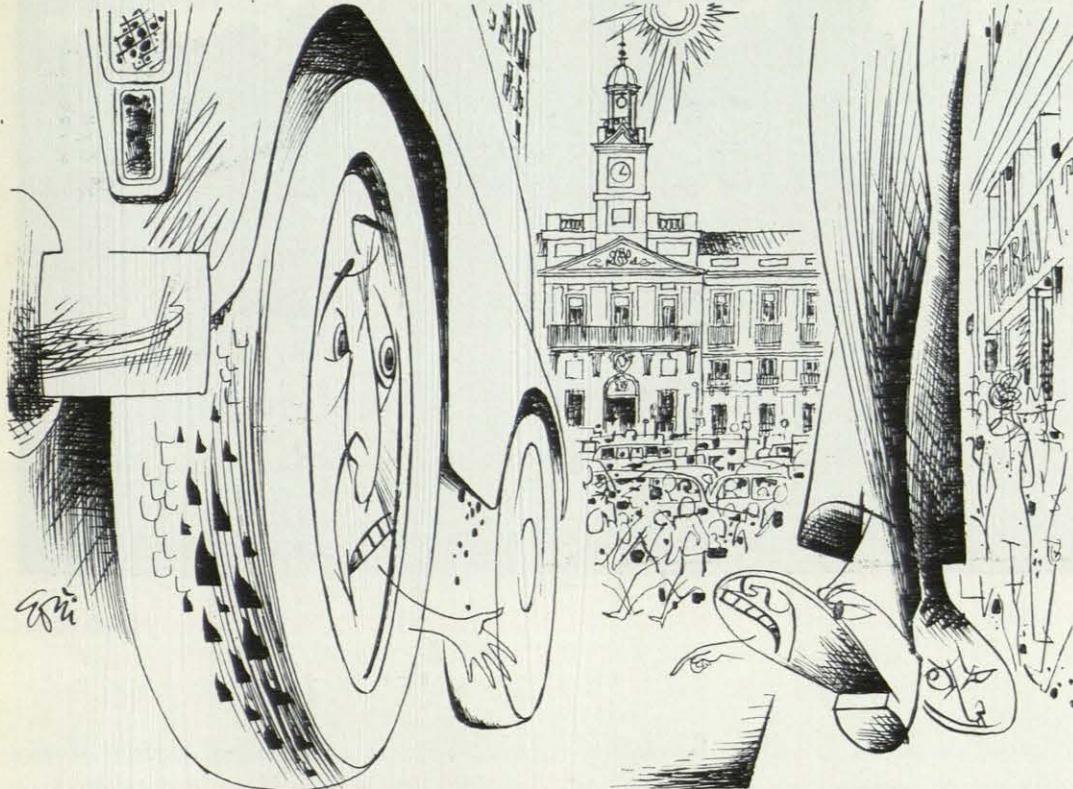
tintos modos de vivir el espacio, el tiempo y el paisaje y de relacionarse con el prójimo. Bastaría un ligero análisis de lo que es y significa una excursión a través del campo para ver todo esto con plasticidad y relieve.

Si se tiene en cuenta que la ciudad debe ser ante todo un lugar de comunicación y mutuo encuentro, no de fuga mutua, se comprende la necesidad de lograr una forma de estructura tal que queden perfecta-

mente delimitadas las calles de mero tránsito y las calles de comunicación, las plazas que son meros nudos de carreteras y las que ofrecen albergue a la necesidad humana de diálogo y convivencia. Sólo así se conseguirá que la arquitectura de nuestras ciudades se incorpore orgánicamente a la vida de los ciudadanos y deje de ser fugaz visión decorativa.

A. L. Q.

LO QUE VEMOS
JULIAN PEÑA



De la misma manera que un día, para nosotros ya algo lejano, nos enteramos que quienes "traían" los juguetes la noche de Reyes no eran Melchor, Gaspar y Baltasar, sino papá y mamá, así otro día, de repente, sabemos que la madrileñísima calle de Preciados no termina en la plaza del Callao, sino que continúa, girando su eje un ángulo de casi noventa grados, para acabar, según nos informa el callejero, en la Costanilla de los Angeles, muy cerca ya de la plaza de Santo Domingo. La solución de continuidad que la plaza supone en la edificación de la acera de los pares de la calle, unida a la abertura visual que representa, es la causa, nos parece a nosotros, de que los madrileños permanezcamos años y años, a este respecto, sumidos en la ignorancia. Así, generalmente, cuando se habla de esta calle

nos referimos a su primer tramo Sol-Callao. A él va dedicado este comentario, con motivo de la supresión del tráfico rodado, ocurrido estas últimas Navidades.

El Ayuntamiento madrileño decidió, a título de ensayo, hacer la experiencia de dicha supresión en determinadas calles del tradicional centro comercial de nuestra ciudad, con el fin de ordenar, previsoramente, la circulación de vehículos y peatones. El anuncio de las medidas que se iban a tomar fue acogido con gran expectación por la ciudad en general. Por nuestra parte, en la Revista ARQUITECTURA, con verdadero júbilo. No en balde, ya en el año 1959, en el número 12, se pedía la supresión del tráfico rodado por la calle; y, más recientemente, en el número 94 de octubre de 1966, el que suscribe lanzó su "Propuesta al Se-

ñor Alcalde de Madrid", en el mismo sentido, que terminaba con un: "¡Animo, Señor Alcalde!", que, nos parecía había sido considerado favorablemente. Nuestro alcalde, conveniente y eficazmente asesorado por los técnicos municipales, había tomado una decisión que, a nuestro juicio, sólo podía proporcionar ventajas a la ciudad. La sensación palpable de que el tema de la circulación está, aquí en Madrid, en buenas manos, se nos confirmaba.

Conviene advertir que cuando hablamos de la circulación en una ciudad nos referimos a toda ella, y no solamente a la de los vehículos; también pensamos en la circulación de los peatones, cosa que nos parece natural. Este enfoque del tema sería muy conveniente se tuviera en cuenta por aquellos que andan metidos en estos menesteres.