



Nombrado Doctor Honoris Causa el día 3 de febrero de 2006

En busca de la energía sostenible

Magnífico y Excelentísimo Sr. Rector de la Universidad Carlos III

Autoridades.

Queridos compañeros y amigos

El ser investida doctora honoris causa por esta universidad Carlos III es para mí un honor y una ocasión de gratitud, de reconocimiento, de testimonio de afectos. Ante todo, gratitud y afecto a la propia Universidad en la persona de su Rector magnífico. Me consta del final de mi corta etapa de Rectora, hace ya más de veinte años, el esmero con el que se preparó este proyecto. A la vista está la realidad de una universidad joven, pero de prestigio muy consolidado en todos los órdenes. Que la Universidad Carlos III me haya juzgado digna de un doctorado honoris causa no puede sino llenarme de orgullo.

Porque, además, tengo aquí muchos afectos, mucha complicidad intelectual. Ante todo, con el Rector, con quien me cabe el haber compartido espacios de estudio y de juegos en aquel Liceo Francés de la calle marqués de la Ensenada cuando todavía el palacio de Uceda o Medinaceli no había sido derribado, cuando por la calle Génova circulaba el tranvía y en la plaza de las Salesas ociábamos sin que nos cohibiera demasiado la proximidad del Palacio de Justicia. A esta Universidad acudió pronto el que fue conmigo Vicerrector de extensión universitaria, el profesor Eusebio Fernández García, tras haber compartido aquella experiencia rectoral apasionante. Confieso que cuando a su vez partió de la Autónoma con este mismo destino mi querido amigo y decano Carlos Thiebaut, a mí me costó rehacerme, también me consta que a otros, aun sabiendo que venía a tan buen lugar.

Con el paso de los años, mis lazos con esta Universidad se han fortalecido en afinidades y profesión. Hace unos años se incorporaba a ella Guillermo Morales, unsingular geógrafo itinerante, la condición más noble, por cierto del geógrafo singular porque es capaz de echar raíces por allí por donde itenera, como le ocurrió con Asturias y que ha encontrado en esta universidad la oportunidad de sumarse al original y transversal diseño curricular de las humanidades, que está permitiendo el desarrollo de una geografía atenta a la vez a lo más consistente de su tradición y a la innovación, la ordenación territorial, el turismo, los otros usos. Gracias, Guillermo, por esta iniciativa y por tu laudatio, sin duda desmedida pero para mí emocionante,

No puedo sino estar orgullosa de que en esta universidad estén algunos de los que han sido mis alumnos más queridos y con los que me unen años de trabajo investigador. Permítanme que los cite a todos por su nombre, aunque para no alargar este acto, no me detenga en elogiar su valía, calidad humana y capacidad como geógrafos y como universitarios. Carlos Manuel, que me consta que ha contribuido mucho al programa de doctorado en colaboración con Antonio Morales, ese gran amigo que, pese a su juventud, ha tenido la coquetería de jubilarse; Jacobo García Alvarez; Santiago Fernández Muñoz, Daniel Marías, todos ellos de la cantera de la Universidad Autónoma, aunque han tenido la satisfacción de encontrar aquí a otro geógrafo de la categoría de Agustín Gámir. Algo han tenido que ver todos ellos en este honor que se me hace y quiero darles las gracias por ello.

Una investidura como doctor honoris causa resulta una inevitable razón de mirar hacia atrás en la propia trayectoria. Yo no he podido evitar recordar mis principios universitarios, mi incorporación a la Universidad Complutense en unos años en que todavía se "juraban" los principios del movimiento, pero cuando también el empuje de los cambios apenas lograba ser contenido por el régimen de la dictadura. Para empezar cambiaba Madrid, estaba cambiando la ciudad a ojos vistas. Mi maestro, Manuel de Terán, explicaba entonces con enorme claridad y pasión las dimensiones y las circunstancias de la expansión urbana de Madrid, fijando el patrón madrileño del modelo de casco, ensanche,

extrarradio y municipios suburbanos. También en aquellos años uno de sus discípulos, el de mayor capacidad para acompañarle en la percepción de lo urbano, y que hoy me honra con su compañía, Francisco Quirós Linares, había escrito su primera investigación sobre "Getafe. Proceso de industrialización de una villa de carácter rural en la zona de influencia de Madrid", trabajo que vio la luz en los años sesenta en un número de la revista Estudios Geográficos consagrado precisamente a caracterizar el fenómeno metropolitano. No es fácil concebirlo desde la actualidad y desde este magnífico Campus de la Universidad Carlos III, una villa de carácter rural de industrialización reciente. Quirós caracterizaba a Getafe como una villa agrícola y caminera, itineraria, que había sido satelizada por Madrid a través de la actividad industrial, lo que estaba borrando su antigua fisonomía campesina, aunque todavía de forma incompleta de modo que había era un paisaje edificado muy alterado en el que convivían formas arcaicas y más actuales, un crecimiento anárquico que no había conseguido todavía borrar la impronta originaria de pueblo pero que sí estaba dando un carácter más amorfo e indefinido a su fisonomía.

Razones de distribución y desarrollo de los programas de investigación en el grupo de Terán me llevaron en mi primera indagación en los años setenta hacia el NE de la aglomeración, hacia lo que entonces todavía no se llamaba corredor del Henares, y que yo caractericé de tal, en concreto hacia las transformaciones inducidas por la competencia ejercida por los usos urbanos sobre una agricultura periurbana frágil. Me aparté pues del centro de Madrid y desde luego del sur de su área. Pero con respeto y algo de envidia oía a Terán hablar de las primeras tesis verdaderamente madrileñas que dirigía, la de Eulalia Ruiz Palomeque sobre las transformaciones del centro de Madrid, la de Rafael Mas sobre el Ensanche de Salamanca, la de Dolores Brandis sobre el paisajeresidencial madrileño, o la de Isabel del Río sobre el sur industrial. A mí, y a otros, el derrotero investigador nos llevó hacia áreas y temáticas de frontera, las periurbanas, las de colonización, el regadío, los espacios forestales. Hasta que el interés por las ideas y las representaciones culturales de los paisajes y su influencia sobre las prácticas de ordenación territorial y ambiental me han devuelto con mirada distinta al estudio de la ciudad.

En los últimos años, en efecto, redescubro con pasión la naturaleza urbana y los discursos sobre la ciudad. Tomen pues esta corta lección que les voy a proponer, no tanto como un retorno a los orígenes, sino como una extensión al ámbito urbano de reflexiones sobre los paisajes y la naturaleza de la intervención técnica y administrativa. Me voy a referir a las grandes doctrinas de reforma urbana del XIX, de las que me atrevo a decir, a la vista de lo que pasa, que no carecen de actualidad.

EN TORNO A CERDÁ. DISCURSOS Y PAISAJES URBANOS.

La magnitud y la trascendencia de los cambios de la ciudad decimonónica no dejan de excitar el interés de los estudiosos. Quirós ha escrito que el siglo XIX renueva, o crea ex novo, espacios para la residencia, para el trabajo, para el ocio y la educación, la salud, la beneficencia, para prevenir el mal, y para castigarlo, de acuerdo con los criterios de la nueva estructura social nacida de la revolución industrial. Cuando Fernando Chueca pasea por Madrid a la búsqueda de la ciudad anterior a la isabelina, tiene que rendirse a la evidencia; todo el caserío de Madrid o se edificó, o se reedificó, hasta en los barrios más humildes, durante el siglo XIX. La superficie de Madrid se multiplicó por tres, la de Barcelona por diez. Pero, además, las ideas y las prácticas urbanas habían sufrido una revolución. No es de extrañar que David Harvey acabe de consagrar uno de sus últimos libros a ese momento central del siglo en que emerge de forma dramática París, capital of modernity. Está emulando, con otro método, con otra perspectiva al Fin de siècle Vienna en el que Schorske escribió la historia definitiva de la emergencia de la ciudad moderna.

Un hecho que llama poderosamente la atención de propios y extraños es la precocidad y la novedad de la legislación y de la teoría urbanística en España, una aparente paradoja, en un país con unos índices de industrialización y de urbanización bajos. Cerdá ha sido, así, considerado paradigma fundador del urbanismo moderno hasta el punto que para André Corboz mientras el siglo XX político se retrasaría hasta 1914, el urbanístico habría empezado, sin duda, con la publicación en 1859 de la Teoría general de la urbanización. "El siglo XX del urbanismo nació en Barcelona con ocho lustros de antelación (sobre el siglo político)". Por su parte, la legislación de ensanche de 1864 con su antecedente frustrado de la ley de Posada Herrera constituiría la singularidad anticipatoria de la legislación comparada.

Este punto de vista es básicamente correcto y sobre todo tiene la virtud de ayudar a resolver la flagrante injusticia histórica cometida, por su siglo en general y por Barcelona en particular, con Ildefonso Cerdá, caracterizado por Estapé como figura descomunal de la ingeniería, de la ciencia urbana y de la doctrina social. Los estudios sobre Cerdá y los ensanches, sobre todo desde la publicación de sus obras no conocidas –publicación impulsada en buena medida por Luciano Parejo y por Javier García Bellido– se han multiplicado con rigor y brillantez y han venido a aclarar muchas cosas. Con todo mantengo la hipótesis de que, con ser verosímil una cierta españolidad del urbanismo que se fundaría en la teoría urbanizadora, y, sobre todo, en el alumbramiento y desarrollo de los ensanches y en la voluntad de convertir el patrón de ensanche en ley general de planeamiento y la legislación de ensanche en ordenamiento urbanístico, dedicarle en exclusiva la atención corre el riesgo de ocultar la visión de una realidad más compleja. Contextualizar la obra cerdiana no significa disminuir su figura, sino entenderla mejor, como ha dicho Laurent Coudroy de Lille un experto de los ensanches españoles

. El esquema evolutivo que se suele proponer de la historia urbana decimonónica en España es el siguiente: el fracaso o la imposibilidad de la reforma de la ciudad vieja habrían determinado el desplazamiento de la atención y de la acción desde el centro de la ciudad hacia los márgenes, empezando en los cincuenta el desarrollo del planeamiento y de la legislación de ensanche; en cambio, a final de siglo, agotadas las políticas de ensanche, se volvería de nuevo hacia la reforma interior con el avance de un urbanismo prioritariamente de saneamiento. Esta lectura lineal se suele presentar por oposición a la experiencia contemporánea más famosa, que es la transformación de París por parte del prefecto

Hausmann, entre 1853 y 1870, una intervención enérgica y traumática que a su vez trataba de contrarrestar la inquietud suscitada por el desplazamiento anterior de la centralidad parisina hacia la banlieue. Una y otra lecturas, la española y la parisina, son demasiado esquemáticamente duales, contraponiendo en exceso centro y ensanche o centro y comunas suburbanas. Para Coudroy para evitar este esquematismo habría que ir leyendo lo que él llama "literatura gris", mucho menos conocida que la obra de Cerdá u otros grandes nombres del momento, pero que se estaba planteando coetáneamente cuestiones parecidas.

En algo de esto vengo trabajando en los últimos tiempos, en la lectura de "literatura gris", (que no siempre es tan "gris"), o más exactamente en la lectura del propio Cerdá en paralelo con escritos menos conocidos y documentación de archivo, y a la vez sobre los casos de España y de Francia o más en concreto de Madrid, Barcelona y París. De este trabajo es del que voy a avanzar algunas ideas.

En cierto modo, las cosas que aquí me interesan empiezan con las disposiciones para levantar los planes geométricos de las poblaciones y para fijar sobre ellos las alineaciones de calles. En Francia se trató de una ley napoleónica de 1807, mientras que en España la equivalente no llegaba hasta 1846. Monumental empresa de técnica cartográfica y urbanística que como ha advertido Luciano Parejo contenía el germen de un planeamiento general. La fuerza de las cosas obligó a abandonar la pretensión de formar planes generales de alineación optándose por alineaciones parciales o incluso singulares de cada calle, lo que sin duda llevó a ayuntamientos, técnicos y propietarios prácticamente al colapso y quizá al caos. Por otra parte, el plan de alineaciones obligaba a establecer el régimen de indemnizaciones que quedaron entonces, tanto en Francia como en España, restringidas al suelo necesario para los trabajos

Desde el punto de vista geográfico es interesante señalar que los planos supusieron una nueva visión del territorio susceptible de ser medido, ordenado, regularizado. En España como en Francia constituyeron la ocasión para la entrada en el mundo urbano de los ingenieros de caminos, explícitamente citados por la orden de 1846 y que además eran los más capaces de proponer la representación planimétrica previa a la obra pública. Los estudiosos coinciden: se produce la asimilación conceptual y profesional de la vialidad urbana y sus alineaciones con las obras públicas generales (caminos, carreteras y ferrocarriles), asimilación que se extiende a su tratamiento técnico y jurídico y a su ejecución. Los mismos hombres reflexionaron a la vez sobre la organización de la red de transportes -canales y ferrocarriles- a escala nacional y la organización de las redes en el interior de las ciudades, vías, distribución y evacuación de las aguas. Pero la dependencia administrativa de las poblaciones estaba en el Ministerio de Gobernación, de modo que se produjo una cierta confusión y una rivalidad administrativa convertida en conflicto secular: la competencia para las obras públicas radicaba en el Ministerio de Fomento, y por tanto en él estaban como cuerpo estatal los ingenieros de Caminos con su organización facultativa, mientras que la administración local dependía en términos generales del Ministerio de Gobernación, sometida eso sí a una mayor o menor descentralización en función de los vaivenes políticos de. En gran medida, el crónico enfrentamiento entre ingenieros de caminos y arquitectos fue en trasunto de este conflicto de competencias.

Por otra parte, en el mismo año 1846, Ramón Mesonero Romanos, entonces concejal del Ayuntamiento de Madrid presentaba su plan de mejoras para la capital y rechazaba por prematuro, inconveniente, y hasta imposible el primer plan de expansión que el ingeniero Merlo había presentado al ayuntamiento. Para el escritor y concejal madrileño, no era previsible que los propietarios acudieran al envite, corriéndose el riesgo, pensaba él, de un siglo al menos de vacío y perdiendo Madrid la ocasión de hacer algunas ampliaciones dentro del casco y de aprovechar los desahogos de la desamortización eclesiástica, de la que Mesonero fue acérrimo defensor, para abrir barrios.

La irrupción de Ildefonso Cerdá a finales de los años cincuenta con la teoría de la urbanización, el plan de ensanche de Barcelona, su sistema económico para construir ciudad y su teoría de la vialidad para reformarla transformó el panorama urbanístico y técnico español. La opinión de los expertos es que es la fuerza teórica de Cerdá impidió que se siguiera sin más el modelo que Hausmann estaba aplicando en París y que se erigiera en paradigma europeo. En efecto, ya en 1861, tras una visita a París apenas iniciadas las transformaciones, escribía Ildefonso Cerdá: "La administración que pasa por ser la mejor organizada, la más paternal y hasta oficiosa [...], la administración francesa [...] emprendió para reformar París el derribo de centenares de edificios sin curarse de la suerte que había de caber a los millares de almas lanzadas de sus hogares" Lo que se proponía precisamente el ingeniero era evitar esos daños en los casos de Barcelona y Madrid que ocupaban su atención. Pero, en mi opinión, este juicio de Cerdá no impide al caso parisino funcionar como un modelo. Veamos las cosas un poco más de cerca.

En primer lugar, algunas referencias a la mirada literaria sobre las ciudades. Pocos años antes de la Comuna, Balzac había levantado de París una verdadera topografía literaria en la que apoyar su *Comédie Humaine*. Para Walter Benjamin, en *The Arcades Project*, los personajes de Balzac, sus banqueros, sus médicos, sus cocottes emergen del plano geométrico de un espacio mítico que está minuciosamente construido sobre París. Para Balzac, París era una criatura, una criatura monstruosa pero fascinante, y sus calles, personas, ambientes, actitudes, estados de ánimo. Lean sino esas primeras y excepcionales páginas de Farragus en *Histoire de Trece*, ¿Qué ven, en cambio, algunos de nuestros viajeros, los preocupados por la ciudad? Contrasta la percepción ambiental, casi paisajística, y en todo caso pausada, de Mesonero Romanos en su viaje a Francia y Bélgica de 1840 y 1841 con la de Cerdá de tres años después. A Mesonero le parece que a las ciudades francesas les sobra uniformidad y les falta diafanidad, lo que impide ver la armonía de la agrupación y los colores que percibimos en nuestro clima, pero en cambio se disfruta en ellas de los goces de la civilización, y se benefician de la buena circulación, por ejemplo gracias a las arterias fluviales que las atraviesan. Cree el ensayista que con el tiempo se harán bulevares en Madrid y se muestra entre atraído y agobiado por la aceleración de la vida que el ferrocarril va a provocar.

Nada comparable al entusiasmo, el estímulo a la acción que experimenta Cerdá cuando ve por primera vez en 1844 en Nîmes el tren y el movimiento de masas que facilita: "Lo que aquí me sorprendió (...) fue contemplar aquellos largos trenes en quea vueltas con gran cantidad de mercancía, iban y venían multitud de viajeros de todos sexos, edades y condiciones, semejando poblaciones enteras ambulantes, cambiando precipitadamente de domicilio. Este espectáculo (...) elevó mi espíritu a las más altas consideraciones en el orden social, sobre todo al observar la dificultad con que aquel tropel de inesperados huéspedes penetraba por las estrechas puertas, se desparramaba por las angostas calles, y buscaba su albergue en las mezquinas casas de antiguas poblaciones". La convicción del ingeniero de que el maquinismo situaba a su época a las puertas de una civilización nueva, vigorosa y fecunda no tiene límites: "Tal vez no se encontraría un solo hombre urbano que no quisiese ver la locomotora funcionando por el interior de las urbes, por todas las calles, por en frente de su casa, para tenerla constantemente a su disposición.". Dos actitudes, dos proyectos.

La locomotora funcionando, circular se convierte en la gran prioridad. En el paradigma urbano de la mitad de siglo, aquí y allí, en Cerdá y en Haussmann, todo lo que es circulación y movimiento es sano, todo lo que se estanca es malsano. La circulación del aire y de las aguas, la entrada del aire y de la luz evita el aire viciado, los miasmas. A partir de este momento, la calle determinará el edificio; la abertura de calles (lo que se llamó la percée, la horadación), determinará el dibujo de las parcelas, la posición, las funciones; y el espacio público establecerá la distribución del espacio privado. No se trata ya de alineaciones como tratamiento correctivo más o menos sutil, que respetan la trama en sus líneas generales, aunque modifiquen el caserío. La nueva red viaria se superpone a la ciudad antigua, previas grandes demoliciones, o en el caso de los ensanches, los ordena, los organiza.

Sobre esto no tenía dudas Cerdá. La reforma interior de Madrid es cuestión de viabilidad o no y así se llama su propuesta a la reina y al ayuntamiento. Sería anacronismo injustificable, dice, no descargar sobre esos dédalos malsanos de calles tortuosas, baldón heredado de la edad media "el martillo de la demolición". "Acométase de frente esta reforma y que no se limite solamente a abrir a la circulación nuevas vías más practicables que las que tiene hoy día; ábranse nuevos cruceros de salubridad y de orden público a través de los barrios insanos y laberínticos de las antiguas ciudades, refórmense las calles y las poblaciones y se multiplicará la materia imponible". Son palabras contenidas en su Teoría de la construcción de ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona escrita en 1859. Leonardo Benevolo ha creído ver una cierta exageración en la presentación de la sordidez e insalubridad de las ciudades viejas, como si una cierta retórica tendenciosa, detectada para toda Europa, al exagerar la decadencia de las ciudades justificara su derribo para introducir, "luz, circulación, libertad, progreso".

Bien conocido es que el instrumento del que se valió Haussmann para la enorme amplitud de sus reformas fue el recurso a la declaración de utilidad pública por decreto sin pasar por la Asamblea legislativa y extendiendo la expropiación forzosa a zonas laterales para actuar sobre grandes superficies, la única forma de garantizar plusvalías a particulares y al propio Estado. La transformación urbana y social no se logra casa a casa, necesita de grandes obras. No en vano el argumento del que se valió la reforma del derecho a expropiar de 1852 fue precisamente la insalubridad. "Cuando la insalubridad sea por causas exteriores y permanentes y cuando las causas sólo puedan ser resueltas por trabajos de conjunto..." (se podrá recurrir a la expropiación por utilidad pública).

No se le ocultaba el mecanismo a Edmond About que escribió un Guía de París para la exposición universal de 1867: Escribe: "Cuando se hayan barrido los derribos, cuando se hayan abierto las calles largas, el resto se venderá más caro de lo que se ha pagado por todo. Las tres cuartas partes del suelo raso van a tener más valor que la totalidad edificada." porque la gente querrá alojarse sobre los ejes de circulación., quiere circular con las prisas del siglo. Es la destrucción creadora que han teorizado los economistas y politólogos, o en términos líricos el Ceci tuera celà que había sentenciado un rabioso Victor Hugo antes. Grandes Oeuvres, grandes bévues, grandes obras, grandes disparates, denunciaba Jules Ferry en Las cuentas fantásticas de Haussmann.. Los coetáneos más reivindicativos no dejaron de poner de manifiesto los flagrantes desequilibrios creados con cerca de 40 % de vivienda marginal: "On a cousu des haillons sur la robe de pourpre d'une reine Se han cosido harapos sobre el traje de púrpura de una reina. Se han formado en París dos ciudades muy distintas y hostiles: la ciudad del lujo bloqueada por la ciudad de la miseria."

Ya he dicho que Cerdá percibió en fecha muy temprana hasta qué punto las reformas del prefecto parisino condenaban a multitudes a la expulsión y a la miseria. Elogiaba las reformas pero no el modo en que se llevaban a cabo por lo que, desarrolló todo un procedimiento de autogestión fundiaria por parte de los propietarios para evitar al estado pagar a los que iban a obtener las plusvalías. Expertos y técnicos se han ocupado de ello y no es cuestión de exponerlo aquí. Pero sí me interesa la secuencia de la elaboración doctrinal y los argumentos sobre la naturaleza física y social que la sustentan.

En 1853 la Junta Consultiva de Policía urbana dependiente del Ministerio de Gobernación y que en aquel momento presidía Mesonero Romanos ,en un escrito llamado bases para fijar doctrina de carácter general sobre alineación de calles reconoce que el derecho de la propiedad puede ser sagrado, que debe ser garantido y respetado, pero que sobre él está la conveniencia pública, la comodidad y seguridad de las poblaciones. Lo que quiere decir que al indemnizar al propietario que cede terreno para el uso público hay que tener en cuenta el aprecio que puede experimentar el terreno por la obra: "A veces la pérdida de algunos pies de terreno hace adquirir a una finca mediante el ensanche de una calle, la apertura de otra, la formación de una plaza, etc. un valor muy superior al que tenía antes de sufrir esa desmembración".

Es la misma tesis que mantendrá Cerdá aunque este lo haga de manera más radical. Sería, dice "una iniquidad insigne pagar a un propietario el derecho a hacerse más rico" ya que "en cualquier obra de utilidad pública, los gastos que son siempre reproductivos han de correr de cuenta de aquellos a los que hayan de reportar las ventajas provenientes de la

misma obra". Los propietarios deben contribuir a los costes de urbanización e infraestructuras y para ello el ingeniero propone que se les exima de la contribución territorial por treinta años.

Pero lo que me interesa ahora es el razonamiento analógico por el que llega a esta propuesta. Si se exige a los propietarios rurales temporal o parcialmente de contribución, lo mismo se debe hacer con los propietarios y promotores urbanos porque, en definitiva, "edificar es reducir a cultivo urbano". La retórica que despliega Cerdá para sostener su analogía es verdaderamente abrumadora y se puede decir que traduce el espíritu del siglo respecto al uso de los recursos. Sería análogo desecar una laguna que reformar y ensanchar una ciudad vieja porque en ambos casos se elimina la pestilencia para convertir esos ámbitos en un jardín de salud. O también: es comparable plantar terrenos improductivos que sustituir edificios impropios para vivienda y calles y callejones tortuosos, estrechos, sucios y malsanos por otros espaciosos donde penetre el sol y el aire. El cultivo de plantas es como la cultura del hombre, el constructor es, en última instancia, colonizador, roturador y poblador.

Téophile Gautier dijo algo parecido respecto de París: "El París moderno sería imposible sin el París de antaño. La civilización que tiene necesidad de aire, de sol, de espacio para su actividad desenfrenada y su movimiento perpetuo, abre, corta grandes avenidas en el negro dédalo de las callejuelas, de las encrucijadas, de los impasses de la viejecidad; abate casas como el pionero de América abatía árboles. A su modo también coloniza y rotura."

De modo que el ensanche debe, si seguimos la analogía, seguir las reglas de la colonización. Desentenderse enteramente de la ciudad antigua y no tenerla presente más que para conocer sus defectos. No hay que empeñarse en sujetar las nuevas calles a la dirección de las existentes. Lo que hay que hacer es facilitar comunicaciones rectas y desembarazadas entre los varios centros de acción existentes en la ciudad y entre estos y todos los barrios de la misma, ya que la viabilidad es la vida de un pueblo. La circulación y el transporte se convierten en principios configuradores de la construcción urbana y de la gran utopía social.

No voy a entrar aquí en la consideración de las soluciones de trazado cuadrícula de Cerdá en el Ensanche de Barcelona, quizá uno de los mayores logros –sino el mayor– del urbanismo moderno. Hasta qué punto la ciudad cuadrícula era el sistema formal más eficaz, racional e igualitario para cumplir los objetivos mencionados es cosa que ha sido estudiada con detenimiento, por ejemplo por Fernando Terán que ha buscado los antecedentes de este verdadero código de oficio ingenieril. No es casual que a su elaboración sobre distribución de manzanas lo llamara Ildefonso Cerdá: "Construcción geométrica de varios casos de distribución higiénica en una ciudad". El trazado urbano geométrico, la línea recta, la cuadrícula parecen lograr reconciliar, en el paradigma técnico e higienista del momento, belleza con bondad y utilidad.

Voy ahora con ahora con la naturaleza, con el lugar. Para Cerdá, y para otros, urbanizar consiste ante todo en "desmontar para reducir al cultivo urbano", lo he dicho antes. Si algo se le puede reprochar a lo que él llama "topografía artificial" de Madrid es el no ser lo suficientemente artificial: "el genio del hombre civilizado" no habría vencido del todo una topografía natural demasiado "sembrada de accidentes poco favorables a las necesidades de una gran población", no había reconducido "al servicio de una población numerosa (...) colinas y cañadas (...), dominando y subyugando la naturaleza agreste, sus obstáculos y dificultades." Hay que rehacer la topografía, los lugares y los paisajes para que fluya la circulación como fluye la sangre por venas y arterias.

Esta voluntad explanadora es la que desde luego no comparten los textos urbanísticos menos ingenieriles y en particular las bases de la Junta Consultiva de 1853 que antes mencioné. Allí se opta por soluciones muy atentas a las circunstancias locales y por tanto ajenas al espíritu de sistema. El texto, poco conocido, merece cierta atención. Se pronuncia de entrada en el sentido de que no siempre es bueno y útil ensanchar las calles, como parece pensarse habitualmente, como tampoco las calles rectas y llanas son por definición las mejores, sino que todo está en función del lugar. "La salubridad y hasta la comodidad del vecindario piden a veces calles estrechas, calles inclinadas y hasta calles tortuosas: las circunstancias locales, la topografía del terreno, el clima más o menos cálido, más o menos húmedo, los vientos que dominan en cada población, hasta los usos y las costumbres de los pueblos deben preverse en las reglas de la policía urbana; En las poblaciones meridionales, muy dominadas por el sol, y cuyo clima es muy seco, deben evitarse las calles muy anchas, rectas y llanas" y son convenientes en cambio, calles medianamente angostas y que embuden el aire. En los climas húmedos y fríos lo que interesan son pendientes suaves para facilitar los desagües. Y, como parece lógico, en terrenos muy desiguales hay que procurar que las calles estén colocadas en sentido perpendicular a las pendientes, siguiendo las curvas de nivel. Parecen obviedades, pero ¿cuántas veces no las hemos visto contrariadas? En suma, para los miembros de la Junta Consultiva, la "topografía artificial" por utilizar el término de Costa se debe sujetar a la "topografía natural" y la más "exquisita prudencia" debe presidir las actuaciones de diseño.

Todavía hay más. Contra lo que se iba a convertir en norma la Junta dice no compartir que haya siempre que abrir calles atravesando manzanas, porque se podrían conseguir efectos contrarios a los deseados, aumentando la edificación en las manzanas por codicia de los propietarios, suprimiendo patios o espacios de ventilación, reduciendo las casas que en una manzana tienen doble orientación. No deja de ser una advertencia oportuna a la vista de lo ocurrido en los ensanches, cuando se suprimió la obligación de dejar los espacios abiertos que habían previsto sus diseñadores. Con el agravante para el caso de Madrid que tan bien estudió Rafael Mas: como las manzanas eran muy anchas porque se pensaba albergar dentro mucho espacio libre, se dio un desaforado crecimiento de viviendas interiores. Cosa que no ocurrió ni en Valencia ni en Barcelona que lograron mantener parcialmente los patios interiores de las manzanas de sus ensanches,

Es hora de recapitular e ir terminando. Circulación e higiene fueron los principios rectores de las grandes reformas urbanas del siglo XIX. La movilidad se convirtió en la representación dominante de la ciudad. Conducido por una lógica implacable, el urbanismo decimonónico acabó por invertir el orden de factores: los flujos se impusieron sobre las estructuras y sobre los lugares y los paisajes, circular sobre residir. La ciudad aparece más como un sistema de movimientos que como un conjunto finito y organizado de espacios, de edificación.

A lo que viene a unirse el argumento higiénico, el postulado ambiental. Los problemas de salubridad y de hacinamiento de las ciudades históricas y de las ciudades industriales, motivados por prácticas de usura en buena medida y reforzados por las epidemias, justificaron una doctrina y una práctica urbanizadora que plantearon la higiene como aireación, ventilación, lo que empezó entonces a llamarse "pulmones verdes". Argumentos que por otra parte se fueron identificando con grupos técnicos y profesionales. Desde unos puntos de vista más arquitectónicos, más ornamentales y paseístico-recreativos, que eran los heredados de la Ilustración, el siglo fue avanzando hacia otros más ambientalistas y más circulatorios. La ciudad burguesa concibe y planifica los espacios verdes como "depósitos de aire en el espacio edificado", y a los árboles como "agentes poderosos de higiene pública". Son palabras de Castro, el ingeniero autor del Ensanche de Madrid, pero se encuentran términos parecidos en muchos planificadores del momento. Ildefonso Cerdá concebía los espacios urbanos arbolados como "espacios regeneradores del aire" que se debían ordenar en sistemas de parques, plazas y jardines. A la vez que las calles no admitían más reglas de trazado que la de la buena disposición con relación a los vientos reinantes. Pero este indudable sentido ambiental es compatible con un espíritu urbanizador poco sensible a los procesos ecológicos y a las singularidades del lugar y del paisaje. Hemos visto ejemplos de ello.

El movimiento moderno condujo estas premisas del primer urbanismo a la exaltación. La Cité Radieuse de Le Corbusier es la edificación de la ventilación y del soleamiento. De la carta de Atenas se deduce que lo importante de los espacios abiertos es que existan en grado suficiente; dicho en otros términos la presencia y la visión de los espacios verdes bastaría para establecer la relación del hombre, de la ciudad con la naturaleza. La ciudad y sus barrios tienen que cumplir unos estándares de equipamiento en espacios abiertos cuyo verde no pasa de ser adjetivo. Se convierten así en un equipamiento más y ni siquiera importa demasiado la presencia y la calidad de su arbolado. Sin embargo, basta una pequeña referencia. Michael Hough, uno de los grandes especialistas del diseño urbano ecológico, calcula que hacen falta cinco aparatos de aire acondicionado funcionando todo el día para equiparar la transpiración de un árbol grande.

Las conquistas higiénicas fueron sin duda importantes. Pero no debemos llamarnos a engaño: higiene ambiental no es sostenibilidad, no es respeto del lugar ni del paisaje.

"Somos víctimas consciente o inconscientemente, ha dicho el gran paisajista americano J.B Jackson, de una forma de pensar que separa la ciudad de todo género de medio ambiente". Vemos a la naturaleza como algo, una cosa verde que podemos disfrutar como espectáculo pero con la que mantenemos una relación distante". Pero la naturaleza está omnipresente en la ciudad: en el clima, en la topografía, en la vegetación, sumiéndonos en paisajes inasibles de colores, de luz, de sonido, de movimiento, de temperatura, estamos en reacción constante con el medio ambiente.

Hay, por tanto, que prestar mucha atención a las morfologías, a los elementos estructurantes, a las tramas, a las organizaciones territoriales, a los umbrales, a las distribuciones.

Hay también que prestar mucha atención a la historia, a los hechos culturales, manteniéndonos alertas al sentido del lugar. La ville est un livre dejó dicho Victor Hugo, apasionado de arquitectura y de urbanismo medieval, en aquel enigmático capítulo que incorporó a la octava edición de Notre Dame de Paris, Ceci tuera cela. La ciudad es un libro, una crónica de piedra, el libro matará a la ciudad. Antaño París era una ciudad hermosa, tenía una fisonomía general, hoy es una colección de muestras. Escribía esto Hugo en 1830 antes de los grandes cambios. El texto irritó a los utopistas. Para Frank Lloyd Wright en cambio es una de las más bellas páginas de arquitectura que se hayan escrito.

Déjenme terminar con dos consideraciones finales, esquemáticas, casi dos desahogos. Un mínimo ejercicio de honestidad intelectual impondría no intervenir hoy en la ciudad con criterios y primacías de hace más de un siglo. El respeto a Ildefonso Cerdá así lo impone. El gran ingeniero está muy vivo pero reclama ser leído en su contexto. No se puede actuar ya en las tramas urbanas bajo el exclusivo principio de la circulación y de la movilidad. Quizá no se debió hacer entonces. Desde luego no se debe hacer ahora.

El otro desahogo, la constatación de una paradoja. Se reclamó el derecho a las demoliciones en el tejido histórico para facilitar la circulación, para poder circular en los cascos. Cuando se devuelve el centro a los peatones, cuando se prohíbe la entrada de los coches, los cascos son paisajes en los que se han derruido muchas cosas, son paisajes mutilados. Es una lección de historia. Y de geografía