

La guía incluye una amplia introducción a la historia del desarrollo urbano y del planeamiento de la ciudad de Madrid durante el siglo xx, a la que sigue un recorrido por lo que los autores hemos considerado *los diez episodios urbanístico básicos del siglo*, ejemplificados con un número de piezas que oscila entre 4 y 17, hasta completar un total de 80 fichas (más 93 referencias adicionales). Estos episodios son: operaciones de reforma interior y las grandes vías urbanas; colonias históricas y ciudad jardín del primer tercio de siglo; actuaciones pioneras de vivienda colectiva del mismo periodo; barrios de promoción pública de mediados de siglo; grandes actuaciones residenciales de promoción privada de las décadas 1945-85; operaciones públicas de remodelación integral de barrios (1975-90); “nuevos ensanches” (1985-2000); nuevas centralidades terciarias; grandes parques urbanos; actuaciones integradas de reurbanización / rehabilitación de finales de siglo.

Quizás se deba subrayar que los criterios de “representatividad” como paisaje urbano y/o como política pública característica de un periodo juegan un significativo papel en la selección de las piezas, junto con el clásico criterio de interés / calidad de la ordenación urbanística y de las arquitecturas de cada una de ellas.

Cada pieza se describe en planos de grafismo uniforme a escala 1:5.000, acompañados de sus datos básicos, fotos representativas y una corta descripción valorativa. La guía se completa con un plano general de situación, un conjunto de 25 itinerarios temáticos y geográficos, una tabla comparativa y una amplia bibliografía.

R. L. L.



Josep Oliva i Casas, *La confusión del urbanismo. Ciudad pública versus ciudad doméstica*, CIE-Dössat, Madrid, 2005, 253 pp.

El arquitecto catalán Josep Oliva es un auténtico francotirador dentro de la ortodoxia cultural reinante en el submundo de las revistas y publicaciones sobre arquitectura y urbanismo.

Su libro es una dura crítica contra el deslumbramiento de las vanguardias arquitectónicas –comenzando por Le Corbusier y el movimiento moderno– por las rupturas radicales respecto a la forma secular de hacer ciudad. Si la ciudad era un conjunto de manzanas que delimitaban un espacio público acotado, claro y continuo (la red de calles), pensemos ahora –nos vienen a decir– que es mejor que la nueva ciudad consista en una colección de supermanzanas en las que flotan multitud de bloques exentos que configuran un espacio libre hipertrofiado, confuso y discontinuo. Oliva se atreve nada menos que a poner en cuestión la estética vanguardista de la ruptura, la proclividad a la *ocurrencia formal*, la posibilidad y conveniencia de los cambios bruscos en la forma y estructura de la ciudad y de los tejidos urbanos.

Denuncia la falacia del dogma de que “un buen arquitecto es necesariamente un buen urbanista”, es decir, que se puede pasar sin más mediaciones ni apoyaturas teórico-prácticas del edificio inspirado al diseño de un barrio o de una ciudad completa. “Calidad arquitectónica no presupone en absoluto sensibilidad y lucidez en urbanismo”, nos recuerda el autor.

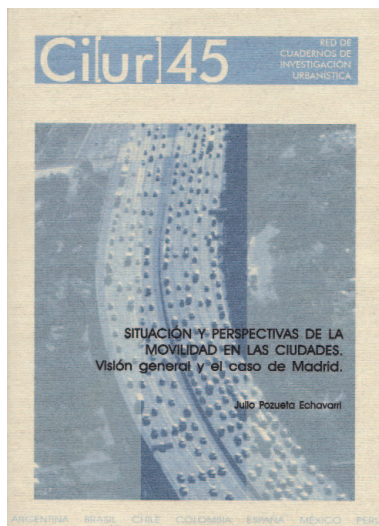
A la vez que critica la “deformación profesional del arquitecto”, su culto por el grafismo, por el diseño en planta, por la frivolidad esteticista; su ignorancia respecto a las complejas mediaciones sociales, culturales y económicas que se expresan en el medio urbano.

La referencia inmediata del libro de Oliva es la contraposición de Chueca Goitia entre la *ciudad pública* (la *civitas* romana, compacta, continua, compleja, densa, como ciudad por antonomasia de la que derivan los paisajes urbanos contruidos hasta bien entrado el siglo xx) y la *ciudad doméstica*, la ciudad diluida en la naturaleza de la tradición anglosajona, que es también la ciudad de la imaginería funcionalista y del marketing posmoderno de la vivienda unifamiliar con jardín. Sin embargo, sus raíces culturales pasan por un universo cultural mucho más amplio (Lefebvre y Mumford, Jane Jacobs y C. Alexander, P. Hall y R. Rodgers, R. Bofill y R. Krier, Wagensberg y Salvador Rueda, M. Gaviria y R. Sennett, entre otros).

Sólo dos notas críticas a este valiente libro. ¿Por qué hablar de *la confusión del urbanismo* en vez de la “confusión de los arquitectos metidos a urbanistas improvisados” o, con más propiedad, de “la confusión de las vanguardias arquitectónicas en materia urbana?”. En segundo lugar, pienso que los arquitectos, más que equivocarse y arrastrar en su error décadas de producción de ciudad, más bien han entrado en *resonancia* con las necesidades y los intereses dominantes en la ciudad capitalista posmoderna. El marketing urbano, tan en boga dentro de la competencia *global* entre regiones urbanas, utiliza la cultura de la imagen de la que son maestros los arquitectos de prestigio, a la vez que éstos pueden expresar la monumentalidad exenta y la insolidaridad espacial de sus invenciones formales sin las cortapisas que suponía el orden más estricto de la ciudad tradicional.

R. L. L.

•



Julio Pozueta Echavarrí, “Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid”, *Red de Cuadernos de Investigación Urbanística, Citur n° 45*, Dpto. de Urbanística y Ordenación del Territorio, E.T.S. de Arquitectura de Madrid, U.P.M., 2005, 84 pp.

Este trabajo viene a complementar otro aparecido en 2000, también en los *Cuadernos de Investigación Urbanística* (n° 30), con el título “Movilidad, planeamiento y diseño urbano sostenibles (...)”. Se trata de un texto de divulgación con multitud de referencias en Internet e interesantes fichas sobre casos concretos de políticas de movilidad alternativas. La ineficacia del transporte privado queda de manifiesto desde las primeras páginas, tanto en términos de capacidad como de costes o externalidades ambientales. Pese a lo cual se señala el continuo y “progresivo aumento relativo del uso del automóvil y la reducción consecuente en la utilización (...) del resto de medios” (transporte público, desplazamientos peatonales, etc). El autor señala el prestigio que sigue manteniendo el automóvil (comodidad, flexibilidad, privacidad), y el “mantenimiento de unas estructuras urbanas que hacen de las infraestructuras para el tráfico rodado el principal elemento de articulación metropolitana y regional, así como el componente esencial del diseño de nuevas áreas urbanas”. Quizás le falte completar el diagnóstico recordando la rapidísima y creciente descentralización de empleos y equipamientos de todo tipo en las periferias metropolitanas españolas, lo que hace que la mayoría de tales lugares resulten inaccesibles salvo en automóvil. Descentralización consentida, si no incentivada, por los planeamientos urbanísticos municipales aprobados, ante la clamorosa inexistencia de marcos regionales de ordenación (en Madrid, desde 1963).

Sin embargo, el grueso de la publicación se centra en la somera descripción de nuevos modelos urbanos y de medidas de promoción de una movilidad alternativa. Se echa en falta una visión más equilibrada entre tales medidas “alternativas” y las prácticas reales de la mayoría de las ciudades, en todo caso de las españolas, con Madrid a la cabeza. Así, por ejemplo, al hablar de la necesaria regulación de los aparcamientos (su existencia es condición indispensable para la promoción de la movilidad privada), se olvida de reflejar, si bien sea sumariamente, la generalizada política de construcción de macrocentros comerciales periféricos, complejos de oficinas descentralizadas, universidades privadas, ciudades de la justicia / sanidad / etc., provistos de aparcamientos para millares de vehículos, con relaciones cada vez más generosas entre el número de plazas ofrecidas en relación a los metros cuadrados edificadas.

En la última parte, dedicada a Madrid, se constata el incesante crecimiento de los desplazamientos en vehículo privado, que suponían en 1996 el 46% del total de los viajes mecanizados (en 2006 están por encima del 50%, como refleja una reciente encuesta). Sorprende asimismo la ausencia de referencia alguna al enorme crecimiento de la red de autovías y autopistas metropolitanas durante las últimas décadas, incluyendo las recientes radiales y la duplicación en curso de la capacidad de la M-30 (soterramiento), fenómenos indudablemente relacionados con tal evolución de los patrones de movilidad.

En todo caso, las conclusiones de Pozueta son claras: “debe procederse a desincentivar o restringir el uso del vehículo privado allí donde hay medios de transporte alternativos”; debe restaurarse el consenso social en torno a una mesa por la movilidad sostenible.

R. L. L.