



Traficantes de sueños,
Madrid, ¿la suma de todos?
Globalización, territorio, desigualdad.
 Observatorio Metropolitano, Madrid,
 2007, 703 pp.

El Observatorio Metropolitano está formado por una red de personas y grupos interrelacionados entre sí, que comparten juventud, entusiasmo y una notable madurez, como demuestra esta publicación colectiva. Dentro de esos grupos encontramos nombres evocadores de una nueva conciencia crítica que consigue filtrarse a través de los paradigmas eminentemente formalistas y/o mercantilistas que dominan el panorama de la arquitectura y el urbanismo contemporáneos: Laboratorio Urbano, Área Ciega, Otro Hábitat, Traficantes de Sueños, etc. La publicación que presentan persigue desvelar las lógicas de una región urbana en acelerado proceso de crecimiento y transformación, como es la madrileña. Esta pretensión tiene una finalidad eminentemente política, “quiere ser una herramienta que sirva para localizar, potenciar y sobre todo politizar (las) tensiones” que los autores creen detectar en el magma social de la metrópoli, puesto que, nos dicen, “la carga de explotación, desigualdad y sufrimiento que conlleva el Madrid global (...) parece que todavía no ha encontrado métodos precisos de resistencia y organización política”.

A lo largo de los cuatro primeros y densos capítulos que integran las partes primera y segunda del libro se pasa revista a los aspectos de carácter más estructural: las implicaciones de Madrid como “ciudad global” inserta en la cadena planetaria de mando y control sobre la que ha escrito Saskia Sassen; las nuevas realidades sociales –distribución de la renta, segregación espacial– que configuran el espacio hipertrofiado y fragmentado de la metrópoli; los perfiles de la acumulación de capital y la extremadamente significativa función económica del sector inmobiliario; las tendencias, cifras y mecanismos de la “explosión urbana” que ha sufrido la conurbación madrileña con la consecuente aceleración de los consumos de suelo y la acusada desvirtuación de los mecanismos de control tradicionales (ante un planeamiento territorial inexistente, el planeamiento de los municipios –o sus oportunistas alteraciones ad hoc– se convierte en el mecanismo básico de ocupación indiscriminada de territorios cada vez más lejanos, que ya traspasan las propias fronteras de la Comunidad en dirección a Toledo, Guadalajara y Segovia).

En la tercera parte se revisa la situación de los barrios, centrándose en la evolución del movimiento vecinal entre 1939-1986, fecha que marca su crisis tras culminarse el Programa de Barrios en Remodelación que se ejecuta entre 1979 y 1985. Como casos de estudio se detallan los procesos de derribo y realojo en los Poblados de Absorción A y B de Fuencarral, más tardíos. En la cuarta parte –Otras Miradas– se aborda el tema de las culturas marginales de la ciudad desde los años setenta (contracultura, *punk*, *hip-hop*...) y el de las realidades de la nueva inmigración centrándose en dos barrios paradigmáticos, Lavapiés y San Cristóbal de los Ángeles.

Para terminar en una quinta e interesantísima sección de cartografías alternativas, titulada “Mapeando Mad Madrid”. A partir de un conjunto de 44 símbolos que representan iconos del mundo de las finanzas y los negocios, del consumo, de la inmigración, del territorio/arquitectura/urbanismo, de las infraestructuras y la energía, de la cultura/ocio/turismo, se producen 17 mapas a color que representan visiones complementarias y muy representativas de esas realidades que se ocultan en el laberinto de una metrópoli de seis millones de habitantes extendida sobre un territorio de miles de kilómetros cuadrados surcados por infraestructuras de todo tipo; territorio que alberga centenares de alvéolos de muy distinta significación económica, funcional y social.

Así, podemos vislumbrar los perfiles múltiples de una nueva “ciudad dual” a escala metropolitana; o los hitos que marcan los ejes y lugares representativos de la ciudad global, pero también los del Madrid de la reciente emigración masiva; o la “marca Madrid” en la que confluyen los recintos feriales, los parques temáticos, los emblemas de la arquitectura-espectáculo –con el edificio de MVRDV a la cabeza–, las estaciones del AVE, el aeropuerto y los grandes museos.

Los integrantes del Observatorio Metropolitano achacan a la Universidad –en general con bastante razón– su incapacidad o falta de voluntad para producir, con muchos más medios a su disposición, este tipo de trabajos. El reproche parece especialmente pertinente en el marco de una escuela de arquitectura ensimismada en la estética y obnubilada por las ocurrencias de los arquitectos-estrella que ignoran, o no tienen tiempo para plantearse, los problemas de la ciudad y el territorio. Aunque también es cierto que no deja de haber núcleos en algunos departamentos

de arquitectura, geografía, sociología, etc. –deben corresponder a esos “viejos testarudos de la crítica urbana” a los que se refieren los jóvenes autores– que intentan producir fragmentos de conocimiento comprometido con las realidades sociales.

En todo caso, no cabe sino celebrar la eclosión de una nueva generación que, con herramientas nuevas e insólitos esquemas organizativos, mantengan y, a ser posible, extiendan la llama de la pasión por conocer y mejorar las condiciones terrenales en que se desarrolla la vida de sus conciudadanos. Enhorabuena y ánimo por esta iniciativa y las que con seguridad la continuarán.

R. L. L.



Manuel Herce Vallejo (ed.), Francesc Magrinyà, Joan Miró,
L'espai urbà de la mobilitat.
Edicions UPC, Barcelona 2007, 221 pp.

Este libro lo escriben con una intención abiertamente docente un grupo de profesores del Departamento de Infraestructuras del Transporte y del Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña, encabezado por su director, el ingeniero de caminos Manuel Herce Vallejo. Consta de dos partes bien diferenciadas. Una primera, de carácter más teórico y discursivo, que se plantea los aspectos básicos de la ordenación y urbanización del espacio público: el concepto de la movilidad y el viario, las funciones urbanas del espacio público, instrumentos de ordenación del viario, perspectivas medioambientales de la planificación viaria y criterios de organización de las diferentes redes de movilidad. En la segunda parte se incorporan un conjunto de trabajos de planificación viaria realizados recientemente en Cataluña (todos excepto uno) por los autores y otros profesionales. A su vez esta parte se divide en dos secciones en función de la escala de las intervenciones.

A escala territorial se incluyen cuatro ejemplos: la Red Integrada de Transportes en el Vallès, el Plan Director Viario de Sabadell, el Plan de Movilidad Urbana de Figueras y el Estudio de Impacto Territorial de la variante de la N-240 en la comarca del Alt Camp. A escala urbana se exponen seis intervenciones, incluyendo reformas de sección de grandes avenidas y antiguas travesías (en Terrasa, Cornellà, Igualada), estudios de variantes (Mataró), tramos interurbanos (Sant Boi-Viladecans) y estudios de viabilidad ligados a la revisión de Planes Generales (Alcoi). Casi las dos terceras partes de la extensión del libro se dedican a la exposición e ilustración de los casos analizados, lo que le confiere un carácter muy particular: de materiales de apoyo a un seminario proyectual, que se intuye realizan en vivo los profesores-autores en sus clases.

El enfoque a favor de una movilidad sostenible es muy explícito en todo el libro (en especial en el capítulo que dedica al tema Francesc Magrinyà), lo que no es óbice para que la mayor parte de las intervenciones prácticas giren en torno a la planificación viaria, eso sí, intentando que su implantación territorial sea lo más razonable posible, comprobando sus medidas y capacidad e intentando, cuando es posible, su multifuncionalidad (vehículos, peatones, ciclistas).

Se echa de menos en la primera parte una mayor atención a los aspectos proyectuales y dimensionales básicos: tipología de secciones transversales acotadas, soluciones de intersección, relaciones con las infraestructuras de servicio básicas, criterios de urbanización genéricos (materiales y elementos), aproximación al dimensionado en función de los tipos de vías y características de los tejidos a los que sirven, etc. En la segunda parte, la riqueza del material gráfico no es siempre comprensible debido a problemas de escala de reproducción, ausencia de cartelas explicativas de los planos y parquedad de los pies de las ilustraciones, problemas que seguramente se palian en las explicaciones orales de los autores.

Dada la escasez de este tipo de textos en las escuelas de Caminos y Arquitectura españolas se podría animar a los autores a realizar una versión en castellano en la que solventaran alguno de los aspectos comentados, aunque ello supusiera incrementar el número de páginas en una proporción que anticipo modesta (¿un 15 o 20%?).

R. L. L.