

LOS SERVICIOS URBANOS EN LA SOCIOLOGIA URBANA

Por JOSE E. PAZ MAROTO,
Ingeniero de Caminos y Abogado.

El presente trabajo ha sido presentado al Congreso de Sociología Urbana, que se ha celebrado en este mes de diciembre en Monterrey (México), al cual fue invitado su autor personalmente por el Instituto de Sociología Urbana de aquella nación.

Se trata en el mismo de justificar la preponderante influencia que en los problemas de Urbanismo tienen los Servicios Urbanos, para que las modernas poblaciones reúnan los debidos requisitos de habitabilidad y confort.

En él se ponen de manifiesto los conocimientos prácticos de quien ha dedicado su vida profesional casi íntegra al Urbanismo español.

El avance que se ha visto obligada a dar en estos últimos años la disciplina que trata del funcionamiento, reforma y extensión de las ciudades, ha sido tan extraordinario, que es lógico que haya llegado a constituir todo un ramal del saber, agrupado en el título de "Sociología urbana".

Es hora ya de decir que el Urbanismo no está vinculado exclusivamente a ninguna técnica y ha dejado de ser lo que tantos años se ha querido sea: un conjunto de planes más o menos bien estudiados, más o menos bien trazados, más o menos lógicos, para pasar a tener como definición la siguiente: "Ciencia que tiene por finalidad favorecer el desarrollo sanitario, moral y económico de las ciudades y pueblos, y procurar el mejor reparto del bienestar social".

Ello hace acoger en su seno una serie de técnicas parciales, pero todas coordinadas con la idea general; y determina una serie de relaciones de la sociología urbana con diversas ramas de otros dos tipos de sociología: la urbana y la rural, que aunque similares, no son del todo iguales, aunque también obligan a una relación con otras disciplinas sociales.

Es, pues, evidente, que los problemas de urbanismo han de acometerse en equipo, debidamente ponderado, de unas y otras técnicas, tales como: Ingeniería, Arquitectura, Jurídica, Administrativa, Financiera, Sanitaria y Social.

Ahora bien, es evidente que el proceso necesario para transformar un medio rural o urbano, o para extender y ampliar los núcleos ya existentes, como consecuencia del rapidísimo proceso de crecimiento que vienen experimentando, cabe agruparlo en cinco etapas, a saber:

- 1.^a Planeamiento urbanístico o trazados urbanos.
- 2.^a Régimen jurídico, administrativo y económico del suelo afectado por estos trazados.
- 3.^a Servicios urbanos que constituyen la urbanización en sí.
- 4.^a Intervención y estímulo de la edificación.
- 5.^a Organizaciones sociales de todo tipo para la vida de relación urbana.

Con esto queremos decir que la gestión urbanística no cabe limitarla ya, hoy día, a una aprobación de trazados (o planificación, como ahora se llama) y dejar después a toda clase de iniciativas: oficiales y privadas, la responsabilidad del resultado de la urbanización y construcción.

Tampoco cabe limitarnos a urbanizar, instalar servicios urbanos e intervenir en la edificación, sin que antes hayan sido determinados los objetivos del planeamiento.

Y finalmente, tampoco debe aceptarse el que las municipalidades planifiquen y urbanicen con arreglo a normas acertadas y terminen ahí su labor, sino que, por el contrario, ésta debe ser completada con una actuación y estímulo adecuado para que todos los intereses públicos y los particulares colaboren en estas obras complejas de la transformación y crecimiento de ciudades.

Lo primero que procede, pues, es estudiar los diversos aspectos sociológicos de las urbes y la relación mutua de unos con otros.

Es fijar cuáles han de ser las características de las ciudades, analizando detenidamente su tipología, para no llegar a normas demasiado unificadoras, que, como todo lo igualatorio, es (o suele ser) más injusto y menos acertado que lo diferenciado.

Es estudiar cuál es la estructura actual de la ciudad y cuál aspiramos a que sea una vez extendida y transformada, en función de las características especiales de cada una y del aspecto social que en las mismas predomine.

Es tener en cuenta las influencias que el factor geográfico pueda tener en el tipo de ciudad a planificar; y especialmente, en las grandes ciudades sobre todo, la interdependencia o interinfluencia recíprocas que las áreas circundantes y el campo periférico puedan ejercer sobre la villa propiamente dicha.

De no hacerlo así, el grave problema de la despoblación del campo, que hoy se presenta, más o menos atenuado, en casi todas las naciones del mundo, seguirá su desarrollo produciendo perjuicios de gran consideración a la economía nacional en primer lu-

gar, a la tranquilidad social en segundo y al propio *confort* de la vida de los ciudadanos en tercer lugar.

Es evidente, también, que la demografía urbana tiene una importancia sociológica de primer orden, seguida de otra, no menor, de las composiciones étnicas urbanas, así como de las características heterogéneas posibles: raciales o religiosas, e incluso en algunas ocasiones de la influencia que la población extranjera pueda determinar sobre la planificación a prever.

Por ello, pues, repetimos, los problemas urbanistas actuales caen dentro del dominio de las siguientes técnicas fundamentales.

La Sanidad, que, por muchas que sean las opiniones sobre si su influencia ha de ser o no la preponderante, es evidente que es la que ha de dejar sentadas las bases fundamentales para que las otras técnicas más interventoras de forma visible, como son la Ingeniería civil sanitaria y la Arquitectura, consigan el desarrollo sanitario, que es el primer fin que hemos asignado al Urbanismo, mediante una adaptación al ambiente del suelo, del subsuelo y del vuelo de las ciudades.

La Ingeniería sanitaria, que es la que con su técnica y con su ingenio ha de procurar un adecuado emplazamiento para las nuevas ciudades o para la extensión de las actuales, en forma a que las condiciones telúricas para la edificación sean las debidas, y que los espacios y áreas, así como los servicios del suelo y subsuelo sean los normales; y permitir una posterior explotación sanitaria, técnica y económicamente adecuada. Y en el caso en que dichas condiciones no sean correctas, conseguir que reúnan un mínimo de garantías mediante la ejecución de obras que son eminentemente ingenieriles.

La Arquitectura ha de procurar, generalmente en colaboración con la Ingeniería, que sus trazados estén de acuerdo con las normas que la Sanidad señala como más convenientes para lograr una perfecta iluminación, aireación y soleamiento de las construcciones urbanas.

Es también la que ha de orientar la zonificación en forma más adecuada, para un buen funcionamiento de la urbe y de sus ensanches.

Y es, asimismo, la que dentro de cada zona de uso ha de estudiar las manzanas y sus parcelaciones, con el fin de que los edificios, tanto públicos como privados, que en las mismas hayan de construirse, reúnan las condiciones de habitabilidad señaladas por la Sanidad para dichas viviendas.

Y por último, naturalmente, ha de ser la que proyecte y construya dichas viviendas de todos tipos, con las adecuadas características de superficie, de ventilación, de sequedad y de capacidad, en función de la clase de vecindad a que sean destinadas.

Naturalmente que todo ello puede ser armonizado con el punto de vista estético y de belleza urbana, pero sin olvidar, como irónicamente indicó no hace mucho un gran político inglés, que la Arqui-

tectura ha de construir unas ciudades modernas adecuadas, pero "sin detenerse en las fachadas".

La Ciencia Jurídica es la que ha de estudiar y promulgar las leyes que permitan la realización de las obras de urbanización y la instalación de los servicios fundamentales urbanos, mediante una adecuada política del suelo.

Es la que ha de dar las normas para que, sin lesión (o con la menor posible) de intereses particulares, siempre respetables, puedan realizarse la adquisición de terrenos para la constitución de patrimonios públicos municipales, para el estímulo de la edificación en la forma que a la ciudad convenga; así como para la reserva de espacios libres y expropiaciones cuando resulten obligadas y para la construcción de edificios de carácter público.

Y finalmente es la que ha de señalar los caminos a seguir para la aprobación de proyectos, tanto de las urbanizaciones como de los servicios, dentro de una sujeción a leyes de mecánica administrativa, de la que (por mucho que abominemos en ocasiones por lo que puede representar de freno en la rapidez de realizaciones urbanas) no puede prescindirse a menos de caer en el riesgo de la arbitrariedad, que quizá produjera resultados peores que la relativa lentitud burocrática.

La Ciencia Administrativa es la que ha de encargarse de la puesta en ejecución de las disposiciones legislativas, de la tramitación ordenada de los expedientes a que las urbanizaciones y servicios urbanos dan lugar. Y ha de ser la que resuelva mediante normas regladas generalmente, o mediante recursos oportunistas justos, los incidentes numerosísimos que las obras de urbanismo plantean.

Finalmente es la que ha de intervenir en la marcha administrativa de la explotación de estos servicios urbanos, sincronizándola con la de las restantes necesidades de la vida municipal.

La Ciencia Económica ha de tener a su cargo las fórmulas económicas a implantar para que una adecuada política de urbanizaciones evite el que tal labor se convierte en pesada carga para los municipios. Es la que ha de estudiar y aplicar las reglas a seguir para la obtención de recursos con que hacer frente a la implantación de los servicios urbanos. Y finalmente es la que ha de señalar las exacciones, contribuciones especiales, impuestos y tasas derivados de prestación de servicios y, sobre todo, fórmulas financieras que, basadas en dichos ingresos y en los de otro carácter, permitan a los Ayuntamientos obtener recursos para la instalación, transformación y puesta en marcha de urbanizaciones y servicios.

Finalmente es la Ciencia de la Sociología Urbana la que, como hemos dicho, ha de intervenir para orientar las normas y características fundamentales de las ciudades y de su vida funcional, ya que una de las funciones del Urbanismo es la de atender al aspecto moral y al mejor reparto del bienestar social.

En cuanto al planeamiento urbanístico, es eviden-

te que actualmente se encuentra en plena evolución.

Ya no son los trazados puramente geométricos los que constituyen la base reguladora de la expansión urbana, sino que el esfuerzo urbanista se orienta hacia el planteamiento orgánico de los problemas que aúnen todas las gamas de ideas, así como recojan los impulsos de renovación inherentes a la modificación que viene siendo constante, de criterios y exigencias en lo que afectan a la morfología de la ciudad moderna y de la futura.

La evolución de esta gestión urbanística sigue tres líneas fundamentales, a saber: amplitud territorial necesaria, complejidad creciente de las cuestiones planteadas y modalidades técnicas, estéticas y peculiares, derivadas de las aspiraciones y sentimientos del hombre y sociedad actuales.

La amplitud territorial ha crecido enormemente, y ya no se limita a un perímetro en la periferia urbana, sino que desborda ésta, abarca todo el término municipal, y ha saltado, en las poblaciones importantes, hasta abarcar la comarca de influencia de las mismas.

Claro está que en esto, de momento al menos, no cabe pensar en planos vastísimos que desborden la escala nacional y aplicar otra internacional a base de comunidades geográficas que llevarían poco menos que a la ordenación urbanística del planeta, pero sí es evidente que las vinculaciones entre las diferentes urbes de una región y de unas regiones con otras en una nación, son tan fuertes, que tiene que haber algún organismo que, desbordando la intervención del elemento urbano, actúe dentro de un ámbito comarcal, coordine exigencias, establezca limitaciones mutuas, imponga obligaciones colectivas, etc., para lo cual se requiere una visión conjunta y superior que no puede ser otra que la de confección de planes regionales y nacionales de Urbanismo.

La complejidad es enorme, porque el crecimiento urbano afecta a la totalidad de intereses de los que componen la sociedad. Por ello los programas urbanísticos de necesidades y de actuación han de abarcar consideraciones que tengan en cuenta todos los factores de la vida, como son: los propios del ámbito familiar, los de sus vínculos con sus vecinos, los derivados de las necesidades de producción y consumo, los que se originan por sus obligaciones laborales, los que atiendan a sus legítimos esparcimientos espirituales y corporales y, finalmente, los que afectan a su dignidad de hombre y a su participación en la organización social y política que le permitan intervenir correcta y adecuadamente en su lucha por fines terrenales y trascendentes.

Si a eso se une el que hay determinadas leyes: económicas, sanitarias, estéticas y morales, pero de carácter natural, que rigen los conciertos humanos y de cuya armonización en adecuadas organizaciones dentro de una jerarquía de valores correspondiente a una concepción ortodoxa de la vida y de la sociedad,

depende el éxito de sus iniciativas urbanas, se comprenderá la evidente complejidad del Urbanismo.

La transformación o régimen administrativo del suelo plantea en primer lugar el problema de la incorporación a la influencia urbana de terrenos rurales.

Si una gestión urbanística de una ciudad está establecida sin la adecuada consideración de este punto, existe el grave riesgo de que la incorporación se haga por la propiedad en una anárquica libertad de actuación, de la que, como es lógico, no puede pasar: pues la condición humana es así, ya que la Humanidad se rige por motivos de "atracción" y casi nunca de "contracción", y que, por tanto, las únicas consideraciones que pesen en esta incorporación sean las correspondientes a los intereses particulares del propietario y no al uso, sino al abuso absoluto del suelo, conforme a sus deseos.

Es evidente que esta solución conduce a una anarquía de trazados, de edificaciones y de usos; a una carencia total (o al menos a una deficiencia de primer orden) en la instalación y explotación de servicios; a una ausencia de espacios libres y viales adecuados a las necesidades de los sectores a urbanizar y a una carestía enorme de terrenos, que dificultan la construcción.

Y aunque en esto, como en tantas otras cosas de la vida (nese a las distintas teorías políticas hoy en uso en el mundo), la ley de la oferta y la demanda deja sentir su específico peso, la consecuencia final es la proliferación de "barrios malditos", de "villas latas" y "suburbios infrahumanos", en los que, recordando a nuestro escritor que hablaba de aquel lugar en que "toda incomodidad tiene su asiento", aquí también la subversión y miseria tiene su *habitat* propio.

Es, por tanto, evidente que esta organización administrativa del suelo ha de atender a paliar, por un lado, la desigual distribución de beneficios y cargas del planeamiento entre los propietarios afectados, para evitar lo que podríamos llamar lotería urbanística, que tantos enconos, dificultades, tráfico de influencias y resistencias pasivas produce a la urbanización.

Ha de atender a la conservación del carácter rural, en las parcelas que no sean destinadas a uso urbano o a la transformación de las mismas en otras adecuadas cuando el momento es llegado.

Ha de hacer frente a la necesidad ineludible de mantener o de crear espacios libres de amplitud, emplazamiento y características adecuadas a la población que han de servir.

Ha de armonizar el derecho de los propietarios a retener terrenos sin darles el destino que les corresponda por los planes de expansión urbana, con la necesidad de que cese este derecho cuando los intereses generales de la ciudad así lo exija.

Y ha, finalmente, de intervenir discretamente en una regulación de los valores arbitrarios del suelo,

sin llegar, como es lógico, a la socialización del mismo ni al desconocimiento de los derechos de la propiedad privada.

Pero lo que más nos interesa en este trabajo es fijarnos en las labores de urbanización, entendiendo por tales las que afectan a la instalación, ampliación, conservación y explotación de los grandes servicios urbanos.

Podemos clasificar estas obras en cuatro grandes grupos:

a) Planes de conjunto que afecten a la totalidad de la ciudad y a sus expansiones previstas.

b) Dotación de servicios dentro de los planes de conjunto que afecten a la dotación de un polígono parcial urbano.

c) Obras fundamentales de conservación y explotación de los distintos servicios.

d) Medidas y obras de renovación y perfeccionamiento técnico y estético.

El hacer, como hoy suele ser corriente en muchas poblaciones: bien por escasez de visión, bien por falta de decisión, no acometer un plan general temiendo a la carencia o penuria de medios económicos, sin pensar que casi siempre pueden éstos encontrarse si se aplica el refrán castellano de que "a escote no hay nada caro", o bien por impaciencias localistas o deseo de lucimiento personal de algunos regidores de la vida urbana, es causar un grave perjuicio a la sociología urbana. Pues las obras realizadas de esta forma, aparentemente más baratas porque permiten salir del paso, resultan más caras y muchas veces opuestas y contraproducentes a las verdaderamente necesarias para el desarrollo de la ciudad.

Y, naturalmente, el bienestar, la facilidad de vida de relación que estos servicios bien establecidos determinarían en los ciudadanos, no aparecen por ningún lado; y ello, aparte del perjuicio de carácter material, causa otro perjuicio moral enorme, cual es la desconfianza del público medio hacia los servicios necesarios y la oposición de las Corporaciones a correr el riesgo de acometer nuevos planes, y, sobre todo, a la implantación de los definitivos y adecuados.

En la primera etapa de obras podemos incluir las de: vialidad, transportes, abastecimientos de agua, evacuación de residuos, suministros de todo género y las de carácter propiamente sanitario.

Generalmente, la vialidad comprende una serie de medios de comunicación por tierra, mar y aire, de los cuales los que, podríamos llamar, generales suelen estar a cargo del Estado, y los urbanos y suburbanos a cargo de los Municipios: o, a veces, a cargo de entidades mixtas estatales y municipales.

De que las vías de relación externa respondan a planes coordinados con los de urbanismo local, regional y nacional, o se sujeten únicamente a planes generales del Estado sin la debida ponderación de las necesidades urbanistas de los municipios, dependerá que su eficacia y su rendimiento, al servicio de las colectividades urbanas, sea mayor o menor.

De que las vías arteriales, que constituyen la estructura fundamental viaria en una ordenación urbana, respondan a las características de trazado, de pavimentaciones, de servicios del subsuelo suficientes y con previsión para un futuro más o menos inmediato, dependerá que su uso sea socialmente más o menos apetejado, y que la vida de relación de los vecinos, así como el aspecto social de la misma sea más o menos confortable.

El que los transportes modernos interurbanos y urbanos, como son: las líneas aéreas con sus aeródromos y enlaces con las poblaciones: ferrocarriles de interés general o local; autobuses de grandes recorridos, con sus estaciones unificadas o su anarquía en los puntos de arranque: metropolitanos con sus trazados adecuados para servir zonas ya urbanizadas o cuya urbanización se desee estimular, y el que la armonización de tranvías (allí donde existan y no puedan ser sustituidos por trolebuses), con autobuses urbanos y vehículos particulares, sea efectiva y estén dotados de aquellas instalaciones que requieren grandes obras previas y normas de explotación directa o en concesión de cada uno de dichos servicios, depende el que una ciudad y su expansión sea habitable, simpática y confortable, o se convierta en campo de cultivo de enojos, protestas, malos humores y reclamaciones que en nada benefician a la sociología urbana.

El que los vecindarios tengan siempre a su disposición adecuadas y crecientes cantidades de agua, tan fundamental para el desarrollo y para la vida ciudadana; que reuniendo las debidas condiciones de potabilidad, garantía e higiene, y con la tranquilidad de que las obras de captación, conducción, depósitos y distribuciones están previstas en forma que en cualquier momento la ciudad puede ir por delante de las necesidades del consumo, en lugar de ir (como ahora ocurre en muchos sitios, por no decir en casi todos) a remolque de este consumo, puede representar no solamente una disminución grande del índice de morbilidad y mortalidad (tan fundamental en el bienestar urbano), sino, además, una tranquilización de espíritus que socialmente es deseable, para evitar reprimendas y protestas justificadas de quienes se ven alterados y frenados en el uso del agua por causas que ellos no comprenden.

Y naturalmente que como las obras de alcantarillado van íntimamente ligadas con las de aguas, pues se las puede aplicar la tan conocida frase, popular ya en Madrid en nuestro metropolitano, de "antes de entrar dejen salir", es evidente que el disponer de planes de conjunto de estas redes de evacuación de residuos líquidos en las adecuadas condiciones de capacidad y velocidad que eviten sedimentaciones o erosiones; impermeabilidad que no permita contaminaciones del subsuelo; ventilación que, unida a una buena conservación y limpieza, no determine malos olores ni gases perjudiciales; y con instalaciones complementarias que permitan un normal fun-

cionamiento, y con la seguridad de que están previstas las ampliaciones futuras sin que las instalaciones construidas o que se construyan resulten insuficientes cuando la expansión de la ciudad sea una realidad, es evidente que la población adquiere una confianza sociológica que solamente beneficios puede deparar, aunque reconozcamos que quizá una de las distracciones urbanas más frecuentes, especialmente en nuestros países de origen latino, cual es la de criticar, murmurar y "meterse" con los Ayuntamientos y con los regidores municipales con algún fundamento de razón salga perdiendo.

Pero como de todos los modos y por mucho que la cultura se imponga y la ciencia se perfeccione no evitaremos que los eternos protestantes prescindan de su deporte de criticar a la autoridad, venga o no venga a cuento, no creemos que este inconveniente sea muy grande en la sociología urbana.

El adecuado tratamiento de las aguas residuales e instalaciones bien concebidas, económicamente planteadas y racionalmente construidas, para evitar humana o cristianamente, perjuicios a los usuarios de aguas abajo; para cumplir así las legislaciones que existen en casi todos los países y que en pocos se cumplen como Dios manda; y para acabar así con el salvajismo económico que representa el que las ciudades se gasten sumas ingentes en la aportación de grandes caudales de agua para abastecimiento, que no son consumidos más que una mínima parte y luego no aprovechen las aguas debidamente depuradas en otros usos, especialmente agrícolas o industriales (y, por el contrario, las convierten en un vehículo de enfermedades para los que tienen la desgracia de estar aguas abajo), tiene una marcadísima influencia como expresión de un sentimiento de solidaridad humana, de respeto al prójimo, que tanto se dice tener y que en realidad tan poco se tiene, y de cordialidad sociológica, no sólo dentro de la ciudad, sino de unas ciudades con otras.

La adecuada implantación de un servicio de limpieza, barrido, riego y evacuación de basuras urbanas y viarias, así como un higiénico y más económico posible tratamiento de estas basuras, para disminuir al mínimo los gastos de esta operación sanitaria (que, como todas las sanitarias, es gravosa), y para recuperar para la economía nacional la mayor cantidad de productos posible, aparte de suprimir un peligro latente siempre de producción de enfermedades: bien por contaminación directa de los residuos; bien por la propagación de enfermedades a cargo de vectores alados, como son las moscas; bien por supresión de espectáculos poco edificantes desde el punto de vista no va sanitario, sino simplemente estético o social, tendrá la ventaja de no poner ante la vista de los vecinos irritantes diferencias sociales, semilleros de rencores que en momentos determinados pueden producir daños y perturbaciones.

Las obras de conjunto de carácter sanitario, entre las que podemos señalar especialmente la ade-

cuada disposición de cementerios; la implantación y conservación lógica de espacios libres y de esparcimiento; las instalaciones sanitarias de uso público, como piscinas, casas de baños, evacuaterios, campos de deporte, etc., es evidente que contribuyen a hacer más grata la vida de la ciudad, y hoy no se concibe ya que exista ninguna sin que se presten adecuada y substancialmente estos servicios, cuyas condiciones técnicas y modalidades administrativas están sujetas cada vez más a una especialización, pero que han de responder, también cada vez más, a un concepto sociológico urbano de conjunto.

Las obras de dotación de servicios a sectores parciales, si se ejecutan sobre la base de existencia de los planes generales, no son más que aplicación de estos beneficios a nuevas superficies urbanas.

Lo normal es que ellas sean realizadas por las mismas municipalidades, sin perjuicio de que en casos determinados se realicen por la iniciativa privada. Si bien en esto hemos de expresar nuestro criterio de que precisamente en aras de una sociología bien entendida, todas las obras a realizar en el suelo y subsuelo de las vías públicas para la urbanización, deberían ser desarrolladas, o intervenidas de una manera efectiva e inspeccionadas, por los servicios técnicos municipales, ya que, a la corta o a la larga, son ellos los que han de recibir para su conservación y explotación dichas obras, aun en los casos en que las entidades privadas aseguren que las han de mantener constantemente en buen estado a su costa.

La influencia de las obras de conservación y de explotación en las relaciones sociales con los vecinos es evidentísima: si esta conservación no es realizada debidamente y los pavimentos están en malas condiciones, las inundaciones y baches múltiples y las redes de agua sufren fugas extranormales y producen accidentes o averías en la vía pública. Si los alcantarillados, sin dar lugar a hundimientos por su mala conservación, no se mantienen en el adecuado estado que garantiza aquel aislamiento, ventilación y ausencia de olores que hemos citado.

Si las instalaciones móviles del servicio de recogida, como son los cubos colectivos, el material moderno de transporte con cierre hermético, no se mantiene en estado aceptable, es evidente que la sanidad, la estética, el tono y la comodidad urbanas salen perjudicadas, y ello se refleja en las relaciones sociales, produciendo esos climas de protestas y reclamaciones, que antes hemos citado, que es conveniente evitar.

Finalmente, las obras de renovación y perfeccionamiento técnico y estético son aquellas que surgen necesariamente, pues un uso parcial de una urbanización durante una etapa más o menos larga, unido a la imposibilidad de prever exactamente la fisonomía final de los barrios en desarrollo, determina el que los sectores periféricos se vayan quedando céntricos y vayan transformándose y exigiendo la renovación de sus servicios con calidades técnicas superiores, y recibiendo elementos decorativos u ornamentales, que

si en principio no fueron precisos, ahora ya las exigencias urbanas los reclaman.

Uno de los aspectos interesantes a cuidar en las obras y planes es el de su financiación, en forma a que su administración sea justa y su distribución entre los usuarios equitativa.

Las de urbanización general son de necesidad social y deberán ser afrontadas y englobadas en la economía estatal, local, o, en algunos casos, de Empresas privadas. No pueden desprenderse de su carácter de obligación pública y, por tanto, sus recursos han de nutrirse de las Haciendas estatales y locales, principalmente al menos.

Las de dotación de servicios, incluidas en la categoría *b)*, es lógico que tengan el fundamento de su financiación en los beneficiarios directos, mediante la aplicación de contribuciones especiales y demás recursos que las leyes municipales ya van reconociendo a las Corporaciones, y desde luego, de los que las leyes españolas tienen establecidos con una amplitud a nuestro juicio suficiente.

Las de conservación y explotación de los servicios también debe tenderse a que sean dotadas de recursos basados en aquellos más directamente beneficiados por los servicios, mediante la imposición de tasas, cuya característica fundamental sea la de ser suficientes para el pago de los servicios y para su ampliación en el futuro, y justas en cuanto a los sujetos pasivos de la imposición: sin que en ello sea permitido que la política ponga sus pecadoras manos para conseguir subterfugios y trucos productores de injusticias irritantes, que tanto perjudicarían a la sociología de la masa urbana que hubiese de presenciar impasible estas desigualdades y estas injusticias.

Finalmente, las medidas y obras de renovación y perfeccionamiento técnico y estético rara vez producen aumentos de beneficios privados, aunque tampoco pueda decirse de una manera terminante que no los determinan; pero hay que reconocer que en su mayor parte es el interés general y es el tono social urbano el más beneficiado; y, por tanto, el que ha de cargar en su mayor parte con las repercusiones económicas.

No hay que perder de vista que la gestión urbanística ha de tener muy en cuenta el punto de vista económico y acoplar su acción a las posibilidades reales de la nación. Sus realizaciones e inversiones no han de desequilibrar las necesarias en otras actividades nacionales importantes, sino llevarse en el paralelismo más perfecto con ellas.

Empeñarse en disputar la primacía a otras actividades o en menospreciar el apoyo público de las producciones agrícolas o industriales que puedan atender las necesidades colectivas, puede ser, sociológicamente tan perjudicial como dedicar a aquellas u otras parecidas actividades los recursos sin proporcionar a las poblaciones el ambiente de dignidad y satisfacción humana y urbana necesarias.

Es, pues, indispensable buscar la solución de ponderación y de equilibrio, así como de colaboración con otras actividades.

Dentro ya del régimen interno de obras y servicios, hay que procurar también que no se ofrezcan grandes desequilibrios y que la gestión urbanística sea sensible a corregir desajustes económicos, y no agravar situaciones injustas por considerar los problemas con visión mezquina y unilateral y, sobre todo, que no estén desamparadas en ningún sector las atenciones fundamentales.

