

Ingeniería Municipal: Toca madera... que no vuelvan «los grises»^(*)

Por J. L. GOMEZ ORDOÑEZ

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

La urbanización no es rutinaria aplicación de soluciones sino problema sujeto a experimentación, reflexión y observación. La actuación urbanística de los ingenieros de Caminos ha atravesado históricamente etapas muy distintas, a cuyo análisis se dedica el siguiente artículo.

Cuando entre los ingenieros de Caminos se reivindica una mayor participación profesional en la construcción de la ciudad la actitud es por desgracia más de reclamación de un derecho que de exhibición de una capacidad. Cuando se quiere mostrar este saber hacer también es recurso reiterado aludir a los tatarabuelos Cerdá y García Faria, ilustrados prohombres cuyos civilizados cromosomas parece que hayan tenido que ser repartidos en la unción de grado de los ingenieros de Caminos. ¿Hasta cuando durará esta genética de la nostalgia? ¿Cuándo se comenzará un autocrítica profesional que, separando el buen hacer del discreto ó el desafortunado, cimente la ilusión y el oficio de los jóvenes ingenieros?. En el ejercicio de esta crítica, y en esta Revista, dejo para otro momento el trabajo de explicar qué rasgos tiene hoy el concurso técnico en la construcción de la ciudad, para hacer también un particular recurso a la historia.

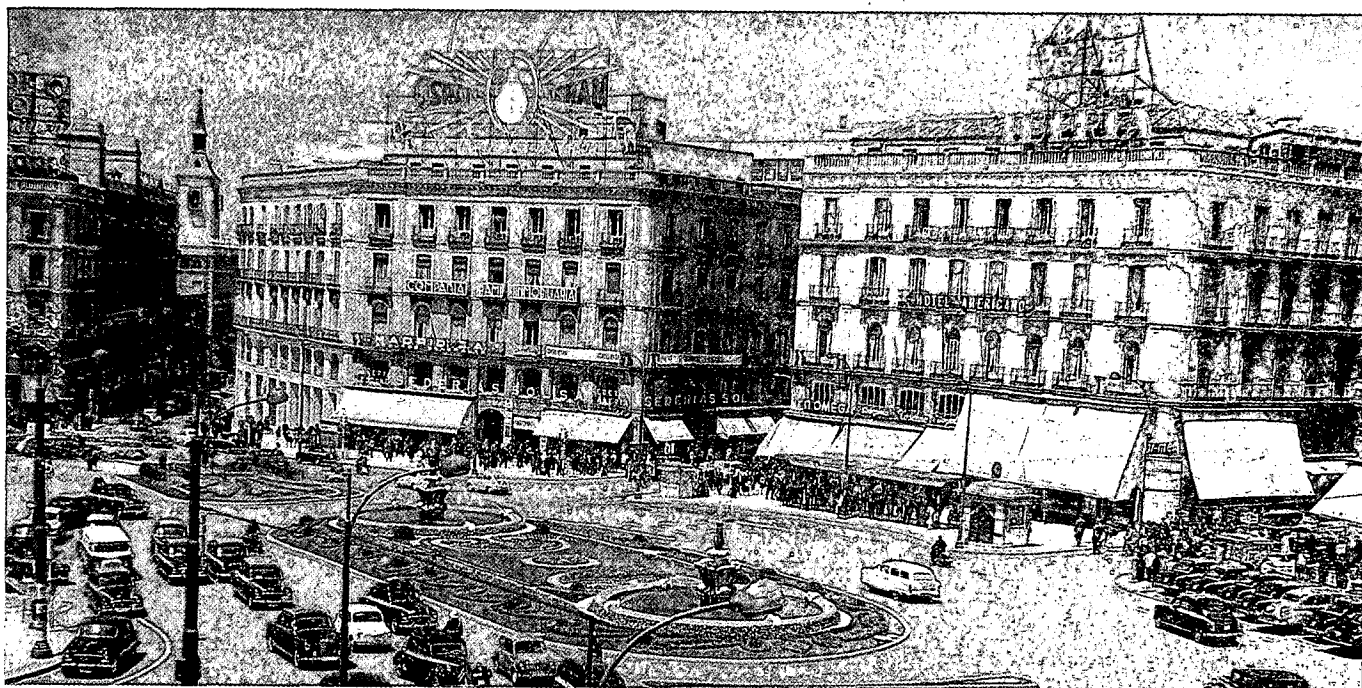
Aún creyendo que el recurso a la historia es, demasiado frecuentemente, olvido del presente y táctica escapista del futuro a proyectar pero permítaseme el recuerdo... Porque historiar es imprescindible para entender donde estamos y a donde podemos ir. Dejemos de mirar un siglo atrás, empero, para recordar dos grandes transformaciones en la ingeniería municipal más reciente: la que registra el cambio de los 30 a los 60 y la que tiene lugar entre los 60 y este final de siglo.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de agosto de 1988.

1. DEL ESTATUTO MUNICIPAL A LA TECNOCRACIA

En los años 20 hay unos cuantos ingenieros de Caminos en España, preocupados y con responsabilidad sobre la gestión urbana: Paz Maroto en Madrid, Cabestany en Barcelona, Jiménez Lombardo en Málaga, Machimbarrena en San Sebastián (que han sido particularmente referidos en mi tesis doctoral «El urbanismo de las Obras Públicas», 1982), son técnicos que dirigen departamentos de Viabilidad urbana y desde ellos se responsabilizan en la ciudad de la urbanización de los espacios públicos, de los servicios, del transporte público... Es sumamente aleccionadora la lectura de la minuciosa *Memo-ria*, difundida en la Revista de Obras Públicas, de la actividad municipal de Machimbarrena que recoge su trabajo entre 1921 y 1946; cuestiones como los pavimentos, la conservación y la limpieza, los jardines, la intervención en la periferia de la ciudad, el saneamiento... aparecen de una manera peculiar en las páginas de su libro: una manera técnica, diríamos, en la que la urbanización no es rutinaria aplicación de soluciones cuanto problema sujeto a laboriosa experimentación, a preocupada reflexión, a cuidadosa observación tras su ejecución.

En la unitariedad de su hacer técnico, estos ingenieros de la primera dictadura, no pierden de vista el plan o de la ciudad como plan de intervenciones dispersas, heterogéneas y concretas; es curioso como se critican ahora equivocadamente las intervenciones urbanísticas de



La Puerta del Sol (Madrid), a comienzos de la década de los 60.

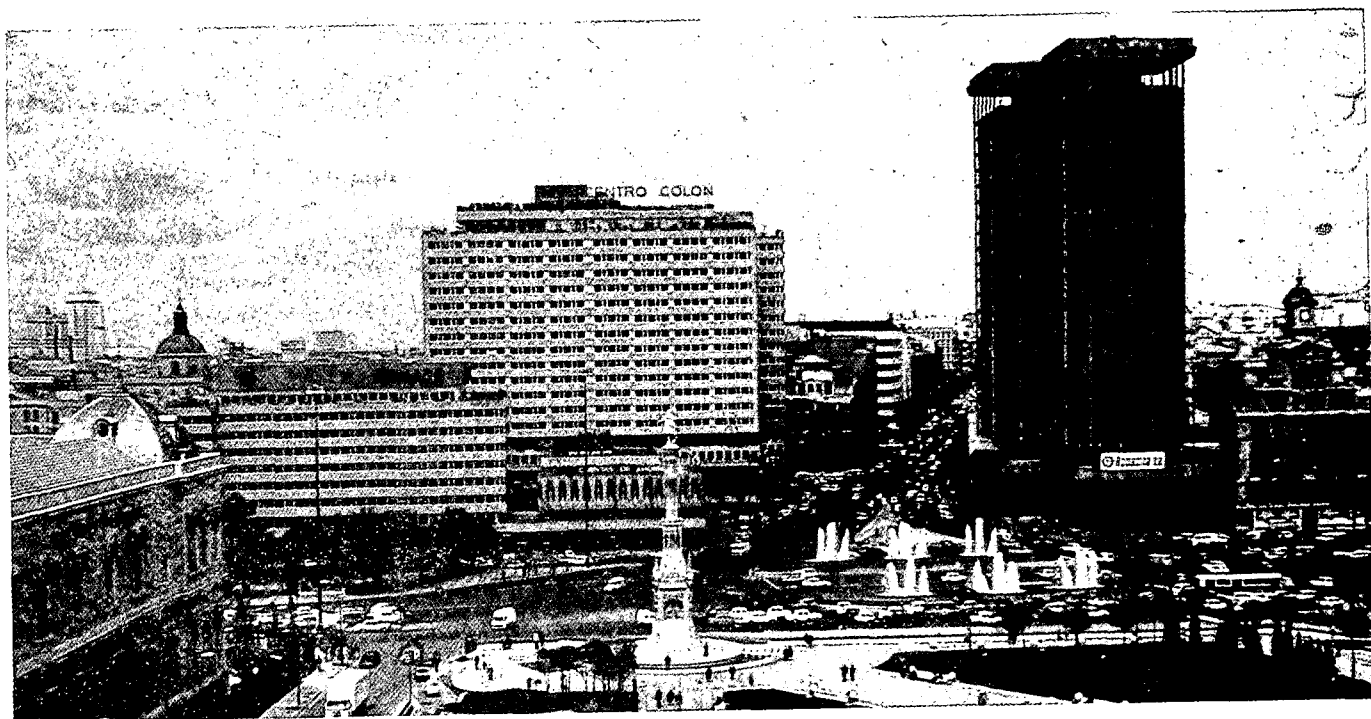
«las plazas» en lo que tienen de escala pequeña, de detalladas, de cortos vuelos frente a lo ausente, se dice, al planeamiento de escala grande, de las vías, de las infraestructuras.

Que no hubiese preocupación por las infraestructuras sería grave, ciertamente; pero la crítica es ignorante de que del atributo urbanístico puede gozar tanto lo pequeño como lo grande si es que están preocupados por su encaje en el plano global, por su engarce al contexto, por su cuidado de su relaciones con «lo otro». No es bueno ignorar el antiurbanismo potencial de las operaciones viarias ó de saneamiento ó de transporte. A veces preocupaciones bien detalladas, concretas, «pequeñas», cimentan un buen hacer urbanístico notable; por ejemplo la de los pavimentos: en aquellos años ya se habían impuesto los asfaltos y beturnes como capas de rodadura de pavimentos de hormigón en sustitución de los adoquines (sobre todo donde los adoquines no eran duros y no toleraban una base rígida) pero los ingenieros municipales aún no habían perdido el sentido del pavimento como color y textura de un lugar más complejo que era la calle. La condición experimental de los pavimentos, aún no cristalizada en rutina administrativa, cargaba de sentido su

elección y era preocupación común la rigurosidad, el color, la granulometría, la procedencia de los áridos.

Tal esfuerzo, es claro que era incompatible con el reduccionismo tecnológico de las soluciones: Había una riqueza propositiva en las secciones de las calles, calles con platabandas centrales con farolas, calles con farolas ornamentales, preocupación por el arbolado y la jardinería, calles con jardineras, aceras coloreadas, bancos en paseos, calles peatonales.

Esta unidad ambiental de materiales y espacios funcionales diversos se construía y se conservaba, también unitariamente. Pintar los bancos y las farolas, los postes de señalización de un paseo era una práctica habitual cuando se acercaba el verano y las lluvias eran más escasas; como el cuidado de las esculturas, la limpieza y restauración de las fuentes... La limpieza y el buen orden general de la ciudad eran así hasta los cincuenta una práctica urbanística a la que contribuían notables ingenieros atraídos a la ciudad por el dominio profesional de las opciones técnicas pero convertidos en urbanistas desde otras cualidades superiores como el sentido común, el equilibrio y sentido de la mesu-



Plaza del Descubrimiento (Madrid).

ra, la sensibilidad comunitaria y el buen gusto. No es ciertamente la mayor competencia del ingeniero, y nadie se la exige, la capacidad artística pero aquellas otras cualidades más comunes le permitirán recabar el asesoramiento necesario y transmitir la responsabilidad decisoria a otros profesionales cuando las circunstancias lo exijan.

En los 60 el *ingeniero que urbaniza* es sustituido por los que asfaltan ó alumbran ó construyen isletas para el tráfico; cuando el ingeniero municipal descompone su actividad en un pléyada de servicios como tráfico, pavimentación, saneamiento, alumbrado, se están poniendo los cimientos de la desurbanización de la ingeniería; cuando parece que se otorga peso en los presupuesto y en las nóminas a los ingenieros, efectivamente se les está incapacitando para tener una relación globalizante con la ciudad. Se piensa que se está creando un experto en pavimentos cuando se está en realidad impidiendo a una persona con capacidad técnica pensar y elaborar un espacio urbano.

Esto ha pasado así porque al empuje de la sectorialización técnica han respondido ingenieros «urbanistas» que han sido más gerentes,

administradores o políticos que ingenieros; y estas figuras liderando la compartimentación administrativa que han creado han sido incapaces de orientar los saberes técnicos. Así le ha ido a la ciudad desde los 60.

2. DE LOS AÑOS GRISES DEL URBANISMO AL MOLL DE LA FUSTA^(*)

La ciudad se abrió al aluvión de polígonos en su periferia y al empobrecimiento de su espacio público desde la torpe gestión del tráfico. Circunstancias presionadas desde el desarrollo económico y la inmigración pero apoyadas en la insensibilidad ó rudezas técnicas, el abusivismo en la edificación, la incuria de servicios, la ignorancia de prototipos urbanizadores que la cultura urbanística europea ha ido generando en la primera mitad del Siglo XX, la torpeza de los planes de transporte, la tecnocracia en la administración de la ciudad —administración ejercida muchas veces desde los organismos estata-

(*) El muelle donde se apilaban tablonés de madera hoy reconvertido en espléndido paseo marítimo de Barcelona. La nueva «madera» que habríamos de tocar, en la sugerencia del título de este artículo.

les—, impregnan unos años de urbanismo de los que no quedan memorias como las de Machimbarrena sencillamente porque sus responsables no tienen nada que contar: *son los años grises del urbanismo* en afortunada expresión de un ilustre urbanista. Ha habido buenos ingenieros, en esta época, perdidos en un caos administrativo y tecnocrático de los Ayuntamientos, creado por los directores político-administrativos, auténticas piezas de enlace entre los ministerios de Madrid y el poder municipal, de forma que en muchas ciudades, los años 60 han sido contruidos por el MOP, sea en las viviendas sea en el saneamiento, en el transporte ó el viario arterial.

Efectivamente, en las ciudades grandes y medianas era la Red Arterial del MOP la inversión urbanística básica; la crítica de estas Redes Arteriales desde posiciones mínimamente cultas no admite hoy discusión.

Los grandes planes de transporte no le van a la zaga en torpeza urbanística: véase el plan de metros de Barcelona de los 65. La entrada en España de las empresas dedicadas al saneamiento en los 70 es de tipo colonización tercermundista; la primera depuradora de Barcelona, suntuosa si, del Bogatell, no llega hasta el año 72 y aún está por explicarse la batalla emisarios-depuradoras de estos años que no va a permitir la llegada de posturas más equilibradas hasta bien entrados los 80. La gestión del tráfico atrozmente dominante: y en el ámbito de la arquitectura, y en paralelo a esta barbarie tecnológica, la desgracia de tantos polígonos.

No ha quedado memoria de estos años. El ingeniero o el arquitecto municipales «iban» sin planos y la información de la ciudad, del estado de los servicios, de los diferentes proyectos, sólo estaban junta, si es que lo estaba, en su cabeza. Estos años 60-75 han sido, en verdad, grises ó negros para nuestras ciudades. Los planes de ordenación han sido de una torpeza técnica sin precedentes; es en el vacío generalismo de estos documentos donde se ha de encontrar el desafecto urbanístico de los buenos profesionales de la arquitectura y de la ingeniería.

Se produce una inflexión cultural profunda que no se puede confundir con una moda pasajera ni con un estilo temporal, a mediados de

los 70. El empuje de la cultura urbanística europea curtida en la práctica del mejor y también del peor racionalismo, en la experiencia de la reconstrucción de las ciudades en la posguerra, en las nuevas ciudades, en el crecimiento exponencial, y al fin frenado, del automóvil, es sincrónico de una equivalente reflexión española, de germen catalán desde luego y más específicamente, originada e impulsada desde el Laboratorio de Urbanismo de la E.T.S.A.B. que elabora el método de enfocar los problemas urbanos en las nuevas condiciones de autonomía municipal.

Es un urbanismo de arquitectos, ciertamente, pero un urbanismo abierto como ha habido pocos a cualquier capacidad culturalmente válida; mi experiencia particular como ingeniero dentro de este colectivo ha sido profundamente solidaria. El nuevo urbanismo que tanto se ejemplifica hoy con «las plazas», han sido fundamentalmente los planes generales de la mayor parte de las ciudades importantes de Catalunya de la mejor calidad, planes sectoriales de distrito, de reforma interior, revisiones de operaciones de infraestructura viaria y de saneamiento importantes (vd. Il Cinturón y Túneles del Tibidabo, saneamiento casco antiguo, depuradora Besós e interceptor Badalona y San Adrián...) y, ciertamente, también las plazas. Magníficos ejemplos son también los planes y proyectos urbanos de diversas capitales españolas.

Y una operación que yo en este artículo quisiera convertir en expresión programática y por esto es aludida en el título: del Moll de la Fusta, el nuevo paseo Marítimo de Barcelona, creo que cabe decir que debe emocionar a los ingenieros de Caminos que trabajan en la ciudad y que no hagan del corporativismo cuestión previa ó padezcan de ignorancia urbanística. Es una obra pública en la que el complejo programa circulatorio y funcional que debía satisfacer se ha resuelto con un valor añadido fundamental: se ha construido, de hecho, un lugar agradable de estar, de pasar y de pasear. Además poniendo al día un sector obsoleto del puerto. Y con una ejecución de obra de calidad y en un medio urbano que no ha dejado de estar sometido a un uso intenso durante la ejecución de la obra. Un proyecto que es un tratado de rasantes, de cimentación, de estructura, organizado to-

do ello globalmente en una arquitectura que ha creado un ambiente tan tradicional como moderno. Pienso que este trabajo del arquitecto Manuel de Solà-Morales, maestro de urbanistas, ha de explicar mucho en el futuro qué es el urbanismo y cuál es la manera de ordenarse los saberes profesionales para conseguir este resultado en la ciudad. A buen seguro que este trabajo da lecciones y permite lecturas que no se instalan en su singularidad ni en la del espacio urbano que recrea, que le convertirían en un gesto inimitable. No es la simple negación de la velocidad ni la trivial decoración vegetal de su traza lo que caracterizan una gran arteria urbana como pretenden a veces ingenuas propuestas. A mi juicio, es lo más importante que el dominio del buen gusto, y la orientación hacia el bienestar público sean aceptados como criterio indiscutido de intervención en la ciudad y no nos hagan refirir a los ingenieros con estos valores en el respeto de los cuales se ha de inscribir nuestra correcta acción técnica. Al fin y al cabo si una persona se preocupa y elabora con cuidado y pulcritud su trabajo técnico

co se encontrará inmerso en una práctica armoniosa con otros objetivos. No es tan importante mandar, gobernar, ser el profesional director cómo saber ocupar el lugar insustituible que a uno le asigna su época. El lugar en el campo técnico, claro, porque «màs allá de la técnica» hay otras ambiciones que por mucho que el colegio profesional quiera poner en nuestro horizonte corporativo, están más en el ámbito de unas capacidades hacia las cuales el concurso de la educación universitaria y de nuestros programas docentes no debieran nunca orientarse.

J. L. Gómez Ordóñez

El autor, ICCP, es profesor de Urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, miembro del Laboratorio de Urbanismo y profesor de Urbanismo hasta el año pasado de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Fue premio nacional de Urbanismo en 1981 y ha terminado una participación destacada en la nueva y fecunda experiencia urbanística española.

