

Ángel Martín Ramos, ed.



**EN 30 AUTORES CONTEMPORÁNEOS
Y UN PIONERO**

Ildefons Cerdà

Donald Appleyard - Kevin Lynch - John R. Myer - Tridib Banerjee - Reyner Banham - Marshall Berman - Sir Colin Buchanan - Jean-Louis Cohen - Margaret Crawford - Álvaro Domingues - Michel Foucault - David Frisby - Jan Gehl - Adriaan Geuze - André Guilherme - John B. Jackson - Jane Jacobs - Gyorgy Kepes - Henri Lefebvre - Stephen Marshall - Willem J. Neutelings - Philippe Panerai - David Mangin - Amos Rapoport - Bernard Rudofsky - Bernardo Secchi - Grahame Shane - Manuel de Solà-Morales - Michael Sorkin - Robert Venturi - Denise Scott-Brown - Steve Izenour - Alex Wall - William H. Whyte - Mirko Zardini



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Ángel **Martín Ramos**, ed.



**EN 30 AUTORES CONTEMPORÁNEOS
Y UN PIONERO**

Ildefons Cerdà

Donald Appleyard Kevin Lynch John R. Myer - Tridib
Banerjee - Reyner Banham - Marshall Berman - Sir
Colin Buchanan - Jean-Louis Cohen - Margaret
Crawford - Álvaro Domingues - Michel Foucault -
David Frisby - Jan Gehl - Adriaan Geuze - André
Guillerme - John B. Jackson - Jane Jacobs - Gyorgy
Kepes - Henri Lefebvre - Stephen Marshall - Willem
J. Neutelings - Philippe Panerai David Mangin - Amos
Rapoport - Bernard Rudofsky - Bernardo Secchi -
Grahame Shane - Manuel de Solà-Morales - Michael
Sorkin - Robert Venturi Denise Scott-Brown Steve
Izenour - Alex Wall - William H. Whyte - Mirko Zardini



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Son autores de la versión española de los artículos que se presentan aquí, los siguientes:

- Del artículo de D. Frisby: Pol Fité y Ángel Martín.
- Del artículo de G. Shane: Jon Ugarte y Ángel Martín.
- Del artículo de J.-L. Cohen: Ricard Gratacòs.
- Del artículo de R. Banham: Samuel Llovet y Ángel Martín.
- Del artículo de A. Rapoport: Jon Ugarte y Ángel Martín.
- Del artículo de W.H. Whyte: Jon Ugarte y Ángel Martín.
- Del artículo de H. Lefebvre: Pol Fité y Ángel Martín.
- Del artículo de M. Crawford: Jokin Santiago y Ángel Martín.
- Del artículo de J.B. Jackson: Jokin Santiago y Ángel Martín.
- Del artículo de D. Appleyard, K. Lynch y J.R. Myer: Jokin Santiago y Ángel Martín.
- Del artículo de B. Rudofsky: Jon Ugarte y Ángel Martín.
- Del artículo de W.J. Neutelings: Samuel Llovet y Ángel Martín.
- Del artículo de A. Guillerme: Marcos Murillo y Ángel Martín.
- Del artículo de B. Secchi: Eulàlia Gómez.
- Del artículo de M. Sorkin: Samuel Llovet y Ángel Martín.
- Del artículo de T. Banerjee: Pol Fité y Ángel Martín.
- Del artículo de M. Zardini: Eulàlia Gómez.
- Del artículo de A. Geuze: Jokin Santiago y Ángel Martín.
- Del artículo de A. Domingues: Marta Labastida; y
- Del artículo de S. Marshall: Joan Gener, Marcos Murillo y Ángel Martín.

Los traductores de los textos y artículos incluidos aquí editados en castellano con anterioridad son:

- Del artículo de M. Foucault: Horacio Pons. Con adaptación lingüística y bibliográfica de Ricard Gratacòs.
- Del artículo de J. Jacobs: Ángel Abad y Ana Useros.
- Del artículo de J. Gehl: María Teresa Valcarce.
- Del artículo de G. Kepes: Rafael Albisu.
- Del artículo de Sir C. Buchanan: Agustín Gil Lasierra, con adaptación lingüística de Ángel Martín.
- Del artículo de R. Venturi, D. Scott Brown y S. Izenour: Justo G. Beramendi.
- Del artículo de M. Berman: Andrea Morales Vidal.
- Del artículo de A. Wall: Assumpta Anglada et al.; y
- Del artículo de Ph. Panerai y D. Mangin: Inés Sánchez de Madariaga.

Primera edición: diciembre de 2014

Diseño de la cubierta: IDP (UPC)

Maquetación: Joan Gener González

© Del *editor*: Ángel MARTÍN RAMOS, 2014

© De los artículos: Los respectivos autores, 2014

© De las imágenes y gráficos: Los respectivos autores, 2014

© De las traducciones: Los respectivos autores, 2014

© Iniciativa Digital Politècnica, 2014

Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC

Jordi Girona 31,

Edifici Torre Girona, Planta 1, 08034 Barcelona

Tel.: 934 015 885

www.upc.edu/idp

E-mail: info.idp@upc.edu

Producción: Service Point, Pau Casals, 161-163, 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)

DL: B 21617-2014

ISBN: 978-84-9880-498-0

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede realizarse con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista en la ley.

Sumario

Pág.

Presentación 5

Introducción: La calle, común y repetida aunque real e irreal a un tiempo, de Ángel MARTÍN RAMOS 7

Ildefons CERDÀ (1863) La calle 13

I MUTACIÓN

Michel FOUCAULT (1978) Espacios de seguridad 25

David FRISBY (2003) ¿Calles rectas o torcidas? El controvertido espíritu racional de la metrópoli moderna 31

Grahame SHANE (1983) La calle en el siglo xx. Tres conferencias: Londres (1910), Atenas (1933),
Hoddesdon (1951) 45

Jean-Louis COHEN (2007) ¿Fábrica o paisaje? La calle de los modernos 63

II POTENCIA SOCIAL

Jane JACOBS (1961) Usos de las aceras 75

Jan GEHL (1971) Tres tipos de actividades exteriores 87

Reyner BANHAM (1971) Autopía 93

Amos RAPOPORT (1987) El uso peatonal de la calle: cultura y percepción 97

William H. WHYTE (1988) La vida social de la calle 109

Henri LEFEBVRE (1992) Visto desde la ventana 119

Margaret CRAWFORD (1999) Difuminando los límites: espacio público y vida privada 123

III ENTIDAD, SERVICIO Y ARQUITECTURA DE LA CALLE

John B. JACKSON (1957)	La senda del forastero	133
Gyorgy KEPES (1960)	Tráfico y forma simbólica	139
Sir Colin BUCHANAN (1963)	El tráfico en las ciudades: Una teoría de trabajo	145
Donald APPLEYARD, Kevin LYNCH y John R. MYER (1964)	El paisaje de la autovía	151
Bernard RUDOLFSKY (1964)	Elogio de las escaleras	168
Robert VENTURI, Denise SCOTT BROWN y Steve IZENOUR (1972)	El Strip de Las Vegas	174
Marshall BERMAN (1982)	Robert Moses: el mundo de la autopista	183
Willem J. NEUTELINGS (1986)	Cultura del cinturón de ronda. Estudio urbanístico sobre los desarrollos en las áreas situadas sobre las autopistas europeas	191
André GUILLERME (1989)	Calzar la ciudad	197
Bernardo SECCHI (1989)	El espesor de la calle	203
Manuel de SOLÀ-MORALES (1992)	Espacios públicos / Espacios colectivos	209
Alex WALL (1996)	Flujo e intercambio. La movilidad como atributo de la urbanidad	215
Philippe PANERAI y David MANGIN (1999)	Las calles corrientes	221
Michael SORKIN (1999)	El tráfico en democracia	229
Tridib BANERJEE (2001)	El futuro del espacio público. Más allá de calles inventadas y lugares reinventados	237
Mirko ZARDINI (2003)	El carácter de la ciudad	250
Adriaan GEUZE (2006)	La calle	257
Álvaro DOMINGUES (2010)	La Calle de la Carretera: El exotismo en el viejo Portugal	261
Stephen MARSHALL (2013)	Una reformulación de la estructura de la trama viaria	271
	Créditos de las ilustraciones	287

Esta edición reúne, tal como su título indica, 31 aportaciones seleccionadas que toman por objeto común de su atención las calles y vías de nuestras ciudades. Y lo hacen en visiones de conjunto, de perspectiva histórica reciente, o referidas a diferentes aspectos del servicio o la entidad que alcanzan, según el tratamiento que reciben de los 30 autores, o grupos de autores, seleccionados, además del Ingeniero precursor.

Encabeza el compendio la específica guía sobre el tema que publicó ya hace siglo y medio Ildefons Cerdà, nuestro pionero de la urbanística moderna más próximo. Y le siguen las demás contribuciones, ya contemporáneas. Se presentan estas ordenadas en tres capítulos. A saber. El primero, bajo el título “Mutación” ofrece cuatro aproximaciones que ayudan a acercarnos a la evolución que ha experimentado la calle moderna, aprovechando la oportunidad de su tratamiento por los destacados autores que se han elegido. El segundo capítulo reúne una muestra de la cantidad de contribuciones que se han dedicado al relevante papel social de la calle en la ciudad moderna. Bajo el lema “Potencia social” se presenta un conjunto variado de aportaciones publicadas que han dejado huella en el entendimiento del sentido que esa pujanza está aportando a la calle. Y, en tercer lugar, siguiendo al título “Entidad, servicio y arquitectura de la calle” se ofrece el mayor número de contribuciones reunidas que han tomado a la calle moderna como tema. Con las limitaciones propias de su número, son de contenido tan variado como complejo es el asunto, capaz de suscitar tanta atención entre autores tan prominentes. Todos ellos han dejado —y están dejando— una impronta propia en la reflexión teórica sobre ese elemento de la ciudad y con cada una de sus aportaciones profundizan en el dominio de la discusión, amplían las perspectivas y alivian la tarea de comprensión de la cuestión creada en torno a la calle de hoy.

Porque esta tarea, la comprensión de la calle moderna para mejorarla a través del proyecto, es la que ha movido al interés por la selección de estos textos aquí reunidos y a la versión al castellano de una gran parte de ellos. Ha sido una labor realizada en el marco del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya-Barcelona Tech, en la ETSAB, para contribuir al aprendizaje del “Proyecto de vías y espacios públicos” que constituye materia de la enseñanza del grado de Arquitectura en la que venimos empleándonos en los últimos cursos académicos. Así, este compendio trata de acercar al estudioso, en una sola obra, materiales de procedencia

diversa que no siempre se encuentran a mano, en una buena dosis de energía y conocimiento que ha de servir para que, estimulado por la luz del saber, se anime a ampliarlo en las obras mayores de las que estos textos proceden, o en otras próximas de cada uno de los autores que aquí se ponen a su alcance.

Esta recopilación ha sido posible gracias a las autorizaciones que, para incluir aquí la versión española de los textos escogidos, concedieron los autores, quienes tenían los derechos para su edición o las editoriales que publicaron previamente las obras de las que proceden, o que tenían los derechos para su publicación. Aunque diferentes los casos y las situaciones de unos y otros, por su gentileza ha sido posible reunir este compendio. Queremos mostrar nuestro agradecimiento a todos ellos.

Debemos también reconocer la ayuda del trabajo de los traductores al castellano de los textos tomados de su versión española, según se señalan en los casos que así se hizo. Y la de los fotógrafos que nos han aportado las imágenes de los autores que abren cada artículo, o los propietarios de las mismas (según se relacionan en los créditos de las ilustraciones) que han favorecido la mejora de esta edición.

Siendo el centro de investigación base de la realización de esta tarea el Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la UPC en la Escuela T.S. de Arquitectura de Barcelona, se han de dar las gracias a los becarios del citado Departament que en distintos tiempos se sucedieron en la ayuda a las tareas de traducción y edición de este compendio: por orden de intervención, Ricard Gratacòs, Jon Ugarte, Samuel Llovet, Jokin Santiago, Pol Fité, Eulàlia Gómez, Joan Gener, Eduard Fernández, Marcos Murillo y Guillaume Ballart. Gracias a la aplicación, el trabajo, la inteligencia y las habilidades de cada uno de ellos se ha podido hacer realidad esta edición. Así como agradecer a Marta Labastida su ayuda en la distancia.

También, al apoyo recibido de Jordi Prats (director) y Ana Latorre de Iniciativa Digital Politècnica, y de la dirección de la ETSAB por medio de Ricardo Devesa, subdirector.

Y a la memoria de Ildefons Cerdà, de cuya obra, tal como se ve, seguimos siendo deudores.

Barcelona, julio de 2014

La calle, común y repetida, aunque real e irreal a un tiempo

7

Ángel MARTÍN RAMOS

Ese espacio tan común y repetido, de una u otra forma, que es la calle está sometido a controversia al coincidir sobre él las más variadas dudas y cábalas que lo ponen en entredicho: que se trata de un espacio cada vez menos público, que ya no es tan necesario, de influencia reducida, que encuentra competencias virtuales que afectan a su ser, que recibe menos atención a su calidad y ya no se persigue su cantidad afectada esta por razones de economía y eficacia en la gestión, que no se da una cohesión social suficiente para hacerlo viable o sostenible, que el declive en el espíritu ciudadano desactiva sus fundamentos, que la extensión de la incivilidad y el deterioro afecta a su prestigio... Pero frente a esa retahíla de consideraciones cabría contraponer otra serie de hechos que expresan el enriquecimiento de su variedad, el mayor acierto en el despliegue de algunas de sus formas, las innovaciones que no deja de provocar o la recuperación de su vigor en tantas situaciones de favorable resultado.

No es esta, como se puede ver, una cuestión resuelta sino abierta, candente y sometida a debate y ensayo permanente. Nada nuevo, en definitiva, sino otra expresión más de la crisis en que permanece sumergida la sociedad moderna desde que se acumularon una serie de efectos trascendentales tales como la superación de las referencias y

valores tradicionales en el discurso filosófico, el cuestionamiento del pasado con la eclosión moderna de principios del siglo xx y la sustitución del dominio de la burguesía por el predominio ideológico de las clases medias. Todo ello mantiene en vilo nuestro tiempo y ha removido, en este campo, las bases establecidas de interpretación de la ciudad, con lo que la seguridad aparente se ha tornado débil y necesitada de apoyos.

Algunas interpretaciones han atribuido al desconcierto provocado por el desbordamiento de la ciudad histórica, su equilibrio y su síntesis espacial, la causa del hundimiento de las referencias seguras en esta materia, cuya recomposición no acaba de encontrar un resultado de consenso. Como expresión del desconcierto esas explicaciones pueden ayudar pero el panorama no se presta a simplificaciones fáciles. La actualidad de la calle se ve inmersa en un desarrollo del mundo urbano de mucha mayor complejidad que la de hace tan solo décadas; por otro lado, se desenvuelve en el marco de una cantidad de conocimiento muy acrecentada, asistiendo a una efectiva aplicación del papel emancipador que el mismo estimula; y cuando la tecnología ha alcanzado un despliegue dominador espectacular hasta el punto de acaparar el protagonismo en la transformación efectiva de la realidad.

De ahí que no resulte sino oportuno conocer el estado o un cierto orden de la discusión mediante una aproximación a la teoría urbanística acerca de un espacio público tan presente y de tanto compromiso en la configuración de nuestras ciudades, en su calidad como cobijo ciudadano y sostenido apoyo de la vida cotidiana de la mayoría de la población del globo. Con intención de colaborar a esa orientación se reúne aquí una selección de textos que solo es muestra del extenso despliegue de aportaciones que pueblan el panorama de la teoría acerca de la calle en la ciudad moderna. Estos propios textos, a su vez, no son sino fragmentos menores de la producción de cada autor sobre la temática aquí expresada, por lo que el lector puede recurrir a la obra completa en cada caso, o bien a la producción relacionada del autor de que se trate, la que encontrará sin mucho esfuerzo.

Las reflexiones de Cerdà acerca de la calle, vistas hoy, vuelven a sorprender por la contundencia con la que observan y sistematizan cuestiones eminentemente útiles y prácticas en un ejercicio modernizador de la ciudad que antepone el afán de servicio a cualquier otra consideración. No está de más, por ello, recordarlas en su papel precursor. En aquellas décadas de mediados del siglo XIX se establecieron algunas bases firmes de la modernización de la urbanización y entonces, cuando más difícil debía resultar apelar a la necesidad de superar el pasado para mejorarlo, el rigor de científico social que Cerdà ejercía, con un ascetismo intelectual exigente, dio origen a esas páginas de su obra que hoy aún muestran un vigor metódico y profesional muy estimulante.

8 Desde que Cerdà publicara esa regla, la ciudad ha evolucionado rápida y contundentemente y con ella el espacio de la calle. También la reflexión acerca de tan relevantes lugares de las ciudades. Algunos autores se fijaron en el reconocimiento de los pasos iniciales en los que la calle se vio envuelta, asociada a la institucionalización modernizadora de la sociedad. Bien desde la profundidad del siglo XVIII, como mostró Michel Foucault, o bien en pasos sucesivos con las perspectivas complementarias de David Frisby, Grahame Shane y Jean-Louis Cohen. Sobre el importante peso específico que los antecedentes han desempeñado en la evolución de la constitución física de la ciudad, la calle asistió a una mutación en la que se vino a convertir en expresivo objeto de la lucha modernizadora de la sociedad. Se hacía entonces presente la contraposición de los intentos de estructuración racional del espacio urbano con la preservación del “alma” histórica de la ciudad, en una controversia duradera iniciada a finales del siglo XIX pero extendida a décadas posteriores. “Estilo de uso” frente a “estilo artístico” se decía, en una dualidad que era seña de una simplicidad en las variables formales que se presentaban en las ciudades entonces. De ahí que la forma de la calle se convirtiera en instrumento de poder o, más concretamente, para la expresión del poder del estado-nación en proceso de consolidación. Con las primeras décadas del siglo XX, y las variaciones políticas, artísticas y sociales que les acompañaron, la calle participa de las oscilaciones que experimenta la valoración de la esfera pública entre el estado liberal y el estado social, junto a las secuelas de la simplificación asociada a proclamas y manifiestos del movimiento moderno.

Las huellas de estos episodios fueron motivo para poner en evidencia la existencia de un campo amplio de reflexión constructiva y para el

desencadenamiento de un proceso de reconsideración o rectificación de unos supuestos que denotaban limitaciones y planteaban cuestiones abiertas. Resultados de ello fueron contribuciones muy diversas de alcance parcial o contenido específico y perspectivas sectoriales que, entre todas ellas, han abierto la discusión acerca de la calle a una dimensión caleidoscópica más próxima a la auténtica envergadura de tal espacio público.

En ese recorrido han tenido una particular importancia en la reconsideración del aprecio por el valor y la estima de la calle las aportaciones que han puesto el acento en la potencia social de tal espacio. Frente a consideraciones que se dejaban llevar por criterios utilitaristas, la reivindicación del sólido papel social que no dejaba de cumplir la calle, su efecto cohesionador, la condición acogedora de su porte, el escenario de la mezcla urbana, su categoría educativa... ayudaron a despejar dudas y a ratificar la riqueza que podían alcanzar en la ciudad contemporánea esos espacios externos a los edificios o situados entre ellos. Con el paso del tiempo se vino a evidenciar, incluso, que no solo desempeñaban papeles vitales en el patrimonio urbano, sino que como lugares de relación e intercambio alcanzaban mayor trascendencia que los edificios mismos.

Esa potencia social, enriquecida con las posibilidades derivadas de la complejidad de los tiempos, es la que movió a desplegar la dimensión de las diferentes velocidades de percepción que la calle lleva asociadas, a ampliar la comprensión del espacio como ejercicio combinado de ritmos y escalas en imágenes renovadas muy fecundas o, incluso, a debilitar la constitución de los límites aparentes que lo definen por concretos que estos sean, según nos desvelan algunos de los autores aquí reunidos.

Con la seguridad de su demostrada valía —ya no solo funcional— en la sociedad urbana, la calle ha sido objeto de muchas observaciones para contribuir a su mejor entendimiento y a la actualización de su entidad, algo que viene siendo estimulado por el hecho de que su configuración no es resultado de una sola mano, sino que en ella intervienen distintos factores, unos heredados y otros producidos —o que se producirán— en tiempos diferentes. Atendiendo a fundamentos básicos, algunas de estas observaciones se centraron en las cualidades que como instrumento funcional la calle ha de cumplir como base de su razón de ser. Indudablemente, el rendimiento de la inversión pública que representa la construcción y el mantenimiento de un espacio para beneficio no particular sino de interés colectivo requiere acertar con la satisfacción de las necesidades funcionales que viene a cumplir en su capacidad, eficacia y demás condiciones del servicio que ha de ofrecer. Sin embargo, dificultades añadidas afloran cuando se descubre que un dominio marcado en esta atención funcional puede redundar en consecuencias desfavorables para los otros cometidos que la calle se va a ver llamada a desempeñar. Y esto a veces, incluso, con mayor intensidad que la propia carga funcional que se imaginaba para ella.

¿Cómo es posible que se desatendieran tales facetas? Pues, entre otras razones, porque no resultaban definibles de una forma cuantificable, ni estaban sometidas a criterio de alcance generalizable, lo que las situaba

en un campo inespecífico de más difícil apreciación. Sin embargo, eso no evitaba, sino que alertaba de la necesidad —por importante que fuera la dificultad— de valorar, tanto en el proyecto de nueva planta como en la eventual reconsideración de su compostura, el papel de la calle como escenario de la vida cotidiana de los ciudadanos. Y aquí es donde residía un grado de indeterminación de alta complejidad, tanto por el enigma que ya de por sí la ciudad propiamente encierra como por las dificultades a la hora de apreciar las variaciones de lo cotidiano.

En la ponderación de estas cuestiones inciden facetas muy diversas. Se trata de aspectos de dinámica social, fondo cultural, capacidad perceptiva o desarrollo tecnológico que componen una mezcla en la que cuestiones de identidad, historia y semántica se combinan flotando en un orden sometido a la tríada lefebvriana en la interpretación de lo cotidiano:¹ a saber, el peso de la homogeneidad, o la tendencia hacia lo mismo, lo repetido o la pasividad burocrática; la fragmentación, con el desmenuzamiento del tiempo y del espacio, las múltiples discontinuidades y la atenuación de los contrastes con la neutralidad extendida; y la jerarquización, que se impone tanto en funciones como en medios, en lugares, en tiempos creados y desigualdades implícitas. Realmente, todo ello vuelve a la calle un escenario difícil de abordar sin ir bien aviados.

Resulta, por tanto, natural que los progresos en el dominio de estas componentes ligadas a la calle se vengán produciendo desde campos disciplinares diversos y con la parsimonia marcada por la inseguridad que, necesariamente, asiste a cualquier observador. Pero lo relevante es que unos y otros son avances que ayudan a mejorar el dominio del universo de situaciones que pueden darse: bien sea el descubrimiento de nuevas sensaciones y bellezas que las calles ofrecen, las variaciones del simbolismo urbano, la captación de profundidades espaciales mayores en la calle, o de asociaciones particulares entre ambiente y contenido urbano que algunas vías revelan; también, la recuperación de sentidos amenazados de la calle y la identificación de ciclos y retornos que desactivan procesos aparentemente inevitables; o bien, la confirmación de nuevas pautas en la composición del espacio, la modernización del ambiente y la constitución de una ciudad más atractiva y en proceso de innovación permanente. A todo esto nos aproximan en su papel de guías otros de los autores.

Pero la calle, junto con la consideración como instrumento funcional y en tanto que escenario de la vida cotidiana, cuenta con otra condición primordial cual es su naturaleza de obra de arquitectura, de construcción material, y por lo tanto con los condicionantes propios de ese arte que aspira a reunir, junto con la comodidad y la belleza, la solidez de sus realizaciones. Además de otros capítulos que inciden en las cualidades configurativas, de los condicionantes constructivos proceden partes importantes de las formas que la calle adopta, el marco básico de soporte, su aspecto, sus texturas y diferencias físicas, que habitualmente despliegan una influencia persistente en algunas de sus cualidades. De esas cuestiones más próximas a la materialidad tratan algunas de las

aportaciones aquí reunidas. En unos casos vienen a atender al proceso por el que pasaron a contar las calles con algunas de las cualidades físicas que hoy aún mantienen muchas de ellas, a la constitución ordinaria de las calles más comunes y la tecnología que incorporan, al anhelo por la depuración de su constitución; o bien, en otros casos, a las consecuencias que derivan de captar el impacto de nuevos formatos de calle o el carácter que imprimen acabados materiales asociados a algunas de sus partes, sea cual sea el lugar donde uno se encuentre. Si bien se trata de enseñanzas ilustradoras de amplio efecto, estas explicaciones acentúan la conveniencia de diferenciar las cuestiones trascendentes de las contingentes en el cuerpo de una calle, o también avisan del provecho que puede derivarse de la acertada reconsideración de antecedentes transmitidos con solo la continuidad como fundamento.

De todo ello se reúnen cualidades y apreciaciones tan variadas que muestran las características ampliadas de ese espacio público, bien en la sucesión de criterios que se acumulan sobre el mismo o bien en la deriva que toma su consideración ante los cambios sociales recientes.

Así, una síntesis valorativa de la actualización de los conocimientos que en este compendio se enuncian no podría evitar considerar que sí, efectivamente, se cuenta en la calle moderna con el dominio de la atención a las necesidades funcionales, de conducción de los flujos ciudadanos, si bien es palpable la superación de tales criterios o el papel solo relativo de la movilidad ante el cúmulo de demandas y oportunidades que la calle atiende. En ello, los valores de la posición que ocupa la calle, las conexiones que ofrece o su presencia en la geografía del lugar reivindican motivos de diferenciación cívica de consistente calado y más proporcionados al equilibrio de valores sociales actuales.

Insistiendo en esta línea, la reivindicación del valor del espacio en las ciudades intensas es un argumento que se ha conseguido articular para defenderse del alarmismo de la congestión del tráfico automóvil, que tanto ayuda en el desplazamiento, cuando resulta que la congestión más alarmante es la de la densidad humana que —con mucha más fineza, dicho sea de paso— trata de desenvolverse en la ciudad. Esta es la congestión que realmente limita y coarta las posibilidades que el cuerpo puede desplegar y aún no puede en tantas situaciones urbanas. Fijándonos en esa atención es como se comprende mejor el valor de la solución material dada a la calle, su cuerpo esencial, los acabados materiales, los complementos, la imagen nocturna o las cualidades acústicas y de la iluminación, todo aquello al alcance de los sentidos del cuerpo humano como fino calibrador de sensaciones de confort, atractivo, tono cívico y convivencias afines.

Un espacio, el de la calle, que se puede aprovechar, no obstante, de los más variados recursos procedentes de las circunstancias en que queda enmarcado. Ahí, la atención a la movilidad y a las variopintas situaciones que es capaz de componer puede convertir a tales factores en recursos vivos de reconciliación entre las diversas velocidades de uso de la ciudad. Y del espacio privado que lo enmarca dependen cualidades decisivas para hacer mejor la ciudad en la contribución a lo público que personaliza la calle.

¹ LEFEBVRE, H. (1981), *Critique de la vie quotidienne* (v. III), París: L'Arche, p. 84.

Por ello mantiene tanta relevancia que el proyecto de la calle recupere la solidez derivada de la profundidad espacial de su influencia en el territorio que de ella depende o en el que incide. Algo que excede mucho de su escueta superficie y cuenta con su trazado y su constitución física como aliados necesarios para permitir desplegar muchos efectos positivos hacia un amplio entorno, así como para recibirlos de él.

La educación que la calle ha difundido y difunde en la actividad humana es algo que ha quedado incorporado a la propia existencia de la ciudad y puede, por ello, pasar desapercibido. Sin embargo, es un activo muy relevante que incide en la calidad de la vida urbana cotidiana. Son usos y costumbres que se incorporan a la conducta cívica con gran beneficio para todos y que mantienen a esta atenta a cualquier innovación que le evite desventajas. De ahí, la trascendencia que han llegado a tomar las cuestiones relacionadas con la imagen, la transmisión de significados y la profundidad semántica de la calle. Es esta una componente que incide abiertamente en el proyecto del espacio público y lo hace al marcar jerarquías, sentido del servicio de la calle y valores argumentales principales. Son fundamentos estos nada banales ante el creciente peso específico que vienen tomando las cuestiones de la comunicación visual en la sociedad contemporánea, tan presentes, por unos u otros medios e iniciativas, en un espacio de tanto éxito.

Estaba ya comprobado que la calle actuaba como expresión social y cultural de primer orden de la comunidad urbana, de su historia y del bagaje de civilización acumulado en el lugar que ocupa. En la heterogeneidad de la ciudad contemporánea esa expresión puede llegar a ser particularizada hasta extremos individualizados, dada la diversidad de situaciones que se pueden presentar. A ello colabora no solo el enriquecimiento de los medios y de los propósitos con el incremento de la autonomía individual, de progreso tan acentuado, sino la comercialización creciente de la sociedad y de la vida urbana en particular. Junto al espectáculo que puede llegar a formarse como consecuencia de tal promiscuidad, singularmente hermoso en ocasiones, en los casos ordinarios a lo que eso conduce fácilmente es a una degradación del espacio público que resta categoría a su propio sentido urbano. Otras veces, en razón del aprecio hacia ciertos ambientes urbanos del pasado, la calle se ve convertida, sin más preámbulos, en imitación de lo que unas calles fueron, como si se quisiera recuperar el tiempo pasado en solo sus aspectos visuales, en un ejercicio de simulación engañoso e irreal, que en la mayoría de los casos no logra sino pobres simulacros. El extremo en este recurso a la seducción fácil con la imagen se alcanza —por ahora— cuando es el propio prestigio de la calle actual, en imágenes recordadas y difundidas, el que pretende trasplantarse a otras calles de ciudades diferentes o a otros contextos que intentan aprovechar el valor aprendido de la calle. Mediante la recreación de escenarios imitados con algunas señas icónicas se trata de asociar la imagen al éxito de uso que convoca el original, como si una cosa llevara asociada la otra, en una calle que, de hecho, puede estar vacía de contenido y ajena a la realidad

que le rodea... si no se comprendiera que es la propia realidad social tan compleja y paradójica como para dar pie a semejantes extravagancias.

El desarrollo de lo que anuncian todos estos tipos de lecciones, sumados, cruzados o superpuestos, son lo que nos dan los autores aquí reunidos en un compendio de no mayor complejidad que la del propio espacio que a todos ellos les ocupa, la calle moderna.

Es una calle vista con los ojos de la tradición moderna que como avanzadilla del movimiento histórico atiende a lo nuevo y a la esperanza en la evolución como señuelo de un progreso sin límite. De ese modo, la calle se ha visto tratada en estas últimas décadas en ejercicios que permitieran rescatarla de ideales utópicos o visionarios de décadas precedentes (del siglo XIX y del siglo XX) para atender a la realidad de los hechos por complejos y variados que fueran. Era cierto que si a algún espacio urbano le correspondía un baño de realidad, la calle lo necesitaba. No en vano era en la calle donde la densidad de la realidad alcanzaba una mayor presencia y el conflicto en ella se convertía en categoría principal de cualquier comunidad urbana. Demandaba, por ello, atención y diligencia. Lo que efectivamente sucedía en la ciudad tenía en la calle su refrendo. Y hasta que algo no se expresaba en la calle no alcanzaba una condición suficientemente auténtica. Y esto era así desde el ágora, cuando certificaba entre todos los ciudadanos lo que realmente sucedía, o con la acogida al encuentro entre seres diferentes que la ciudad representa desde antiguo para el trato, el comercio, el juego, la manifestación, la celebración o el lamento colectivo. De ahí que si en alguna parte de la ciudad se llegó a mostrar con mayor énfasis la necesidad de resolver cuestiones reales, no visionarias ni utópicas, sino auténticos motivos de insatisfacción para los ciudadanos, esa era la calle, pública y común de todos los ciudadanos.

Resultaba consecuente, por lo tanto, que si el avance de la confianza en la ciencia y en la tecnología imponía nuevos modos de pensamiento una vez avanzado ya el siglo XX, fueran las cuestiones reales y presentes en el momento las que protagonizaran la atención de quienes aspiraban a mejorar la realidad. Participaban, seguramente, esos esfuerzos de la denominada “pasión por lo real” que se ha identificado en tantos aspectos de la evolución que el siglo XX ha deparado.² Una pasión que en su condición vehemente ha conducido incluso, en este campo de la construcción de calles, a situaciones irreales o fantasmagóricas, como recreación de su propio discurso. Con ello, lo real y lo irreal llegaban así a emparentarse en un mismo empeño: hasta tal punto alcanzaba la intriga de la calle moderna. Sí, porque la modernidad, dado lo impredecible de la historia, como dijera Octavio Paz (Estocolmo, 8/12/1990), no es sino ese instante en que aparece el otro tiempo que buscamos sin saberlo: es el puro presente.

² Žižek, S. (2002), *Bienvenidos al desierto de lo Real*, Madrid: Akal, 2005, p. 11.

Ildefons Cerdá (1815-1876) fue, además de Ingeniero de Caminos, un personaje polifacético y de gran capacidad de acción que dedicó la mayor parte de su vida profesional al progreso de la ciudad de su tiempo. Su origen catalán le ligaría de forma natural a Barcelona, donde él ubicó el centro de su atención. Pero su implicación intensa, la fuerza de su voluntad y una gran capacidad intelectual le llevaron a prodigarse allí donde hiciera falta (Madrid, la política, las ciencias, el derecho, la empresa) para hacer más eficaz su altruismo y su fe en el progreso basado en la razón. A Barcelona aportaría, con un amplio despliegue de recursos y contra todo tipo de obstáculos, el proyecto y el inicio de la ejecución de su Ensanche, hoy obra magna de la urbanística moderna europea. Pero vertió sus conocimientos al mundo en su principal tratado, la *Teoría General de la Urbanización* (1867), gigantesco empeño dedicado a la construcción de las ciudades, que contribuyó a la instauración de la nueva disciplina del Urbanismo entre los pioneros europeos de tal alumbramiento.

Autor también de la *Teoría de la Viabilidad Urbana* y de numerosas intervenciones en los medios de su tiempo (artículos, opúsculos...), recogemos aquí sus reflexiones sobre un tema



capital en sus preocupaciones —la calle—, según las publicó en tres entregas consecutivas en la *Revista de Obras Públicas* de Madrid en 1863. El filtro de su entendimiento humanista y racional desnuda en estos párrafos un espacio urbano que en su tiempo se encontraba cargado de herencias culturales sobrepuestas, al volverlo objeto de enunciados prácticos y útiles para elevar la calidad y el confort de la ciudad y mejorar la vida de los ciudadanos, fines que él perseguía con ahínco. Y que hoy perviven.

LA CALLE*

13

¿Qué es la calle? Porque es preciso no confundir, antes conviene sobremanera distinguir los diversos servicios que presta la calle, la cual aún cuando en el lenguaje común se la designe con el nombre de vía pública, como lo es realmente, es también un verdadero antepatio de las casas a ella contiguas. Si nos remontamos al origen de la edificación, encontraremos que la calle, antes de ser vía pública, ha sido la vía o sendero privado y particular de la casa a la que está pegada, y a la cual prestó desde el momento mismo de su construcción los importantísimos y especiales servicios de suministrarle luz, aire, vistas y medios de exportación e importación de aguas potables, de las pluviales y de las de menaje, servicios sin los cuales habría sido de todo punto imposible que la casa como morada del hombre pudiese subsistir.

Es muy sensible y doloroso para la ciencia que la costumbre de llamar a la calle vía pública haya hecho olvidar hasta el presente este otro destino tan útil, tan importante, tan esencial y necesario que tiene en todos los países del mundo y en todas las naciones, aún las más bárbaras, incluso los pueblos mahometanos cuya vida privada, excesivamente concentrada en el interior del hogar doméstico, no puede contenerse dentro de él hasta el punto de no necesitar del patio delantero que a la

casa suministra la calle para ciertos usos indispensables a la naturaleza del hombre, que no alcanzan a cambiar los hábitos, costumbres y preocupaciones de la educación. Y es doloroso, porque de no haberse considerado bajo este concepto la calle, han emanado y están emanando perjuicios e injusticias sin cuento, que si bien no aparecen hoy con toda su deformidad y repugnancia, se comprenderán tan pronto como se haya difundido el convencimiento de que la calle, además de ser vía pública, es un apéndice y complemento indispensable de la casa que a sus bordes se levanta.

Tanto es así, como que la casa aun antes de ser construida y en el acto mismo de construirse, no puede pasarse sin un patio donde se colocan los andamios y se preparan todos los materiales de construcción. Así es que cuando ocurre un derribo o nueva edificación, ni una ni otra de estas obras puede llevarse a cabo sin imponer a la calle la servidumbre de valla y otras no menos molestas y embarazosas para el tránsito público; servidumbres que no podría consentirse ni tolerarse bajo ningún concepto, si la Administración, guardadora de los derechos y de los intereses públicos, no comprendiese instintivamente ese vínculo de unión inseparable que existe entre la casa y la calle y que viene a formar de las dos una especie de entidad, que no destruye bajo ningún concepto la viabilidad. ¡Ojalá que así como la Administración reconoce este principio de unión que invocan los propietarios al tener que emprender el derribo y reedificación de sus casas, no lo olvidasen estos

* Según se publicó en la *Revista de Obras Públicas*, Madrid, n. 4, 5 y 6, febrero y marzo de 1863. Solamente se ha actualizado la puntuación y ortografía, junto a alguna expresión aislada, para facilitar su comprensión hoy.

en justa y debida reciprocidad cuando la Administración lo invoca para pedirles en nombre del bien público algún pequeño sacrificio!

De todos modos es la verdad que la calle debe ser considerada por todo facultativo encargado de estudiar el proyecto de reforma, ensanche o fundación de una ciudad, bajo el doble concepto de patio o ante-patio de la casa y de vía pública.

A fin, pues, de que pueda llenar satisfactoriamente los servicios que bajo aquellos dos conceptos está destinada a prestar, es conducente y necesario estudiar y atender en ella las siguientes circunstancias:

- 1.º Rumbo
- 2.º Anchura
- 3.º Longitud
- 4.º Rasantes
- 5.º Perfil transversal
- 6.º Pavimentación y subsuelo
- 7.º Cielo de las calles
- 8.º Encuentros y cruceros
- 9.º Complemento de la viabilidad urbana

1.º RUMBO. El rumbo de una calle tiene dos objetos a cual más importante. Bajo un concepto representa la dirección del movimiento de circulación y tiende a satisfacer en este punto sus necesidades; bajo otro concepto, expresa la situación relativa de la calle con respecto a la meridiana, y su objeto en este particular es satisfacer las necesidades de la habitabilidad. Por manera que en esta primera circunstancia de la calle ya encontramos el doble objeto que esta tiene, tan poco estudiado hasta ahora.

No trataremos aquí del segundo concepto que se refiere a la habitabilidad, porque tiene un lugar más oportuno en el capítulo que destinamos a la edificación, ya que en dicho sentido el rumbo de la calle viene a ser una misma cosa que la exposición de las manzanas, por aquel precisa y necesariamente determinada. Y como por otro lado pensamos consagrar buen espacio a tratar de la exposición de las manzanas, por ser un asunto tan nuevo como importante en el estudio del organismo urbano, por esto excusamos ocuparnos de él aquí.

En cuanto al rumbo, considerado con relación a la viabilidad, incumbe al facultativo no establecerlo antes de haber estudiado profunda y filosóficamente los principales puntos de partida y de término del movimiento urbano, ya considerado en sí mismo, ya puesto en contacto y relación con la viabilidad exterior.

Si se trata del ensanche de una población antigua, la primera condición a que debe atender el facultativo que la proyecte, al trazar los principales rumbos de la viabilidad de los nuevos barrios, ha de ser la de poner en contacto fácil, cómodo y holgado estos barrios con la población matriz, con dos objetos diferentes, pero igualmente interesantes: primero, para dejar expeditas las relaciones vitales que natural y necesariamente han de existir entre la población nueva y la antigua, que da, si así puede decirse, el ser y la vida a aquella; y segundo, con el fin

filosófico y trascendental de producir la asimilación y confusión de las dos poblaciones, cuya diversidad tiene el facultativo la obligación de hacer que desaparezca lo más antes posible. Esta no es para nosotros, como tal vez creerán algunos, una cuestión de simple ornato público, es cuestión de una categoría mucho más elevada; se trata nada menos que de hacer verdaderamente útil y eficaz el ensanche y de que produzca todos los buenos resultados que la Administración en sus paternales miras ha querido que produjese al decretarlo, resultados que, mientras la asimilación por medio de contacto y confusión de la viabilidad no se consiga, serán completamente nulos.

La principal objeción que achacamos a las antiguas ciudades proviene, a no dudarlo, de haber admitido sin reflexión ni raciocinio como bueno el rumbo que llevaban las vías preexistentes, como que en todas esas poblaciones existen calles, que por lo regular son las principales, que conservan todavía los nombres que indican los pueblos para los que servían de camino primitivo. Nosotros no aconsejaremos al facultativo que contrarie o destruya estos rumbos; pero sí le diremos que su obligación es rectificarlos, corregirlos y encaminarlos a la realización del pensamiento que constituye el norte de sus estudios.

En una palabra, los rumbos de las calles deberán ser en todo caso de tal manera examinados que sin dejar de atender, en cuanto posible sea, a la buena exposición de las manzanas y a las influencias de los vientos reinantes más sanos, satisfaga cumplidamente a las necesidades de la viabilidad, facilitando comunicaciones rectas y desembarazadas entre los varios centros de acción que existan en la ciudad, y entre estos y todos los barrios de la misma, ya que la viabilidad es la vida de un pueblo y fuera injusto condenar al marasmo y por consiguiente a la nulidad uno solo de dichos barrios.

Esto en cuanto a la viabilidad urbana en sí misma considerada; mas atendiendo que en este siglo y por consecuencia indeclinable de nuestra civilización, los pueblos no tienen ni pueden tener una vida aislada, sino que ha de ser esencialmente comunicativa, y que lo será más a proporción que la ilustración y la cultura cundan y hagan sentir más su influencia, los rumbos de las calles han de satisfacer otra necesidad tan esencial al presente, como la circulación interior, tal es la necesidad de que los rumbos de las calles tiendan a facilitar un enlace íntimo, fácil y expedito entre la viabilidad interior y la exterior; ya sea ordinaria ya perfeccionada. En este particular no debe perderse de vista que las estaciones de los caminos de hierro forman hoy más centros fecundos de acción y de vida, que influyen e influirán cada día más en la manera de ser de los pueblos y en su desarrollo y acrecentamiento. En las presentes circunstancias sería una falta grave e imperdonable establecer los rumbos de las calles sin darles como condición esencial una dirección conducente o enlazarlas cómodamente con la estación o estaciones de los caminos de hierro que hubiese en la localidad.

2.º ANCHURA. También la anchura de las calles tiene dos objetos preferentes y muy atendibles y del mayor interés los dos, referente el uno al servicio de la viabilidad, y el otro a la satisfacción de las necesidades y comodidad de los edificios que por medio de la calle reciben los beneficios de la luz, de la ventilación, de las vistas y de

importación o exportación de todo cuanto a sus moradores falte, o de todo cuanto les sobre.

Antes, empero, de pasar a la determinación de la anchura que deberán tener las calles, se ocurre la pregunta de si será una misma para todas ellas o si las habrá de diferentes órdenes.

Esta cuestión, y la que se refiere a la determinación del lado de las manzanas, son sin la menor sombra de duda, las dos más graves y más capitales que puedan ofrecerse al hacer el estudio del proyecto de una ciudad, y sin embargo esta, lo mismo que aquella, se determinan siempre de una manera empírica.

Para resolver esta cuestión observaremos que es un hecho generalmente conocido, y muy fácil de observar por todos los que no se hubiesen fijado en él, que en las ciudades existentes hay barrios determinados que por su favorable posición, por la longitud, orientación, anchura y pendientes de las vías públicas que los forman, por la altura más o menos grande de los edificios y por su construcción especial, por la magnitud de las manzanas, y acaso más particularmente por la de los jardines que hay en su interior, por la proximidad de determinados establecimientos o edificios de importancia política administrativa, religiosa, industrial o particular, por su inmediación a ciertos sitios de recreo, por su proximidad a alguna vía de gran circulación ordinaria o perfeccionada, etc., se han venido a colocar en el grado de importancia relativa que tienen en la actualidad. Así, unas de estas barriadas son habitadas con preferencia por la clase rica; al paso que otras atraen particularmente el movimiento comercial; las hay donde se establecen con especial predilección las grandes fábricas con los obreros en ellas empleados; mientras en otras se instalan las industrias al por menor; y finalmente, en otras se agrupan más principalmente los establecimientos que huyen del tumulto de la vida activa y buscan los terrenos poco dispendiosos. En una palabra, se han formado en el interior de las ciudades de una manera espontánea y sin reconocer otro móvil que la conveniencia o el interés particular, varias subdivisiones de población que todas ellas tienen su razón filosófica de ser. Esto naturalmente da lugar a una mayor animación, a una actividad mayor, a un movimiento de circulación mucho más grande en unos barrios que en otros; lo cual parece que lógicamente reclama también para toda ciudad que nuevamente se construya la adopción de varias categorías de calles clasificadas por sus diferentes anchuras.

De ahí, sin duda, han tomado algunos pie para dar cierta apariencia de razón y de conveniencia a su propósito de imprimir movilidad al dibujo o plano de las mismas, por medio de calles de anchuras diferentes, combinando las líneas como en un cuadro de geometría recreativa, de manera que haga algún contraste, que sí puede alagar la vista material de los profanos y captar momentáneamente sus aplausos, produce el efecto contrario cuando se examina su fundamento a la luz de la filosofía y de la razón.

En efecto, a poco que se pare en ello la atención, no podrá menos de reconocerse que la anchura de las calles es una de las variables que más directamente influye en la expropiación, explanación y construcción, al mismo tiempo que en su conservación y entretenimiento, que influye

también, y de una manera muy notable, en la actividad de la circulación, en el precio de los solares y finalmente en la salubridad de las habitaciones, y como todas estas circunstancias suponen preferencias, privilegios y monopolios artificiales de unas calles en daño de las otras, cuando sean de desigual anchura, y como por otra parte la misión del facultativo no le autoriza para dispensar aquellos favores o inferir estos daños; de ahí es que por solo estos hechos resulta probada la necesidad de que sea igual la anchura para todas las calles de una ciudad. Pero aún cuando quisiéramos prescindir de este razonamiento incontestable, y a semejanza de lo que se observa en las antiguas ciudades, admitiéramos el principio de la desigualdad de anchura en las calles, ¿estaría en nosotros el prever cómo se efectuarán en una ciudad que se proyecte estos agrupamientos diversos que vemos en las existentes y que al parecer justifican la diversidad de anchura de las calles? ¿Hay en la Administración algún medio poderoso a imponer estas clasificaciones y a llevarlas a puntos o barrios determinados? Para nosotros está fuera de toda duda que al hacer el proyecto de una nueva población, lo único que en su trazado puede preverse es la situación e importancia de las vías de gran circulación ordinaria y perfeccionada; pero en cuanto a la importancia relativa que las vías de circulación urbana puedan tener entre sí en el porvenir, en cuanto a la situación e importancia de los centros artificiales de actividad urbana, se está en la imposibilidad más absoluta de fijarlos previamente.

No siendo, pues, posible determinar a priori el grado de importancia que tal vez tengan en lo venidero ciertas calles y plazas, no existiendo por otra parte derecho alguno en el facultativo ni en la Administración para aumentar o disminuir actualmente la importancia de unos terrenos en perjuicio de otros, ni mucho menos al establecer condiciones desiguales de salubridad en las habitaciones, por efecto todo ello de la anchura desigual de las calles, nos hallamos naturalmente conducidos por razones incontestables de ciencia, de equidad y de justicia, al mismo tiempo que por consideraciones económicas y administrativas al alcance de todos, a admitir y establecer de una manera absoluta, la igualdad de anchura para todas aquellas calles que no tengan más objeto que la viabilidad urbana. Solo deberán tenerla mayor que la que se adopte para estas vías, los grandes cruceros que partiendo del centro o de los centros naturales de acción de la ciudad, se destinen a la gran circulación ordinaria o perfeccionada para el interior del país, pudiendo tener anchuras desiguales entre sí, según sea su importancia actual y la probable del porvenir.

Admitamos, pues, para todas las calles, a excepción de los grandes cruceros, la igualdad de anchura y veamos cuál deberá ser esta.

Considerada la anchura de la calle como medio de satisfacer las necesidades de los edificios a ella pegados, bastará que sea para corresponder debidamente a aquel importantísimo objeto igual a lo que exigen de ella las necesidades de la viabilidad, por manera que estudiando y estableciendo cual deba ser para el servicio holgado de la viabilidad, tendremos resuelto el problema acerca de la que conviene que sea para el servicio de los edificios. Veamos, pues, cuál debe ser esta anchura con respecto a la viabilidad.

Toda vía pública ordinaria debe satisfacer simultáneamente y con entera independencia dos necesidades capitales; primera, la de la locomoción

pedestre del hombre, y segunda, la de los animales y vehículos que por diferentes medios emplea en su servicio. En poblaciones civilizadas, donde la dignidad del hombre, cualquiera que sea su posición social, es siempre respetada, sería un absurdo cruel obligarle a andar confundido con los animales y carruajes, exponiéndole a continuos riesgos. Así, vemos que el primer cuidado de las administraciones ilustradas ha sido señalar en las calles de las grandes poblaciones, donde la viabilidad es en todos conceptos y por todos los medios sumamente activa, caminos separados para los peatones y para las caballerías y carruajes.

Debe, pues, toda calle tener un arrecife para estos últimos, y aceras a uno y otro lado para todos los peatones. Este ha sido el primer paso dado por la civilización como tributo de homenaje rendido a la dignidad del hombre; pero no ha sido el último. La cultura y el natural deseo de mayor comodidad que de día en día acrece en el mundo civilizado, exigen una separación entre los mismos peatones. En efecto, los hay entre estos y abundan en las grandes poblaciones, faquines, mozos de cordel y otras personas que se dedican a transportar efectos y bultos, ya a cuestas ya por medio de pequeños vehículos. Pues bien, a estas personas, que no por la humildad de su profesión o tarea deben ser consideradas indignas del respeto que al hombre se debe, no se las puede condenar a marchar por medio del arrecife, por entre los carruajes y caballerías, y al propio tiempo por las molestias y aun riesgos que su carga ocasiona, tampoco se les puede permitir que vayan por la acera en perjuicio de los transeúntes que van desembarazados a sus diversos objetos. En medio de estas contrarias exigencias para conceder a la dignidad del hombre lo que de derecho se merece, y a la comodidad y seguridad del tránsito público lo que no puede negársele, se hace indispensable destinar a los peatones cargados una zona viable especial por donde puedan marchar con mayor desembarazo, sin exponerse a los riesgos que en el arrecife pudiera correr, y sin exponer a los demás transeúntes pedestres a los que ellos con sus cargas pudieran ocasionarles.

Resulta, pues, que toda calle para responder a las necesidades de la viabilidad, debe estar dividida en cinco zonas, a saber; una acera y una contraacera por cada lado y el arrecife en medio.

No nos detendremos a calcular y fijar la anchura correspondiente a cada una de estas zonas, ya porque las circunstancias especiales de cada localidad pueden aconsejar y aun imponer dimensiones peculiares, y ya también porque la prudencia del facultativo podrá resolver en cada caso este problema sin gran dificultad, porque realmente no la tiene después de los precedentes que llevamos explicados. Solo diremos que a tenor de los cálculos que hemos hecho en diferentes conceptos y bajo diversos puntos de vista, se ha de procurar que la anchura total de la calle no baje nunca de 20 metros.

Ya que tratamos de la anchura de las calles, no estará de más que abordemos otra cuestión que con ella tiene una relación íntima y que no se ha tratado hasta ahora, tal es la de si las calles han de estar limitadas por lados paralelos teniendo una misma anchura en toda su longitud, o si han de presentar la forma abocinada por medio de lados convergentes y hacia qué extremo debe estar en todo caso la trompa de la bocina. Todos los que han construido o proyectado ciudades se

han dejado guiar en este punto, como en otros muchos, por la práctica de poner los lados paralelos y ninguno se ha ocupado en motivar este proceder. Pero nosotros que creemos que no deben respetarse las prácticas sin darnos anticipadamente cuenta de su razón de ser, y sin que se encuentren justas, antes de adoptar la que nos ocupa, nos tomaremos el trabajo de discutirla.

En rigor y bien mirado todo, para los efectos de la viabilidad, las calles no son más que caminos, por los cuales se anda, así como los ríos, valiéndonos de la sublime expresión de Pascal, no son más que caminos que andan. Los unos pueden considerarse como los *talwegs* para la circulación de los habitantes y transeúntes de las zonas laterales y sus afluentes en una extensión más o menos grande, y los otros lo son de las vertientes y afluentes hidrográficas que las determinan; aquellas tienden y confluyen al centro o línea de acción de la poblaciones, al paso que estos confluyen al gran centro hidrográfico del globo que es el mar. Existen, pues, entre los primeros y segundos ciertos puntos de comparación, ciertas analogías y contrastes, que es muy del caso hacer observar.

En las cuencas hidrográficas, los ríos a igualdad de pendiente tienen los cauces más anchos a medida que se van aumentando sus aguas con el caudal de los pequeños ríos o arroyos que les son tributarios, y las máximas anchuras relativas de dichos cauces están siempre en los puntos de unión de los cauces afluentes con el principal. Y análogamente en las ciudades, las calles o caminos para la circulación de la gente deberían tener una anchura mayor a medida que la circulación se aumentase por la confluencia de nuevas calles, debiendo ser la máxima en los puntos de confluencia y de crucero. Pero supuesto que en las calles de las ciudades la circulación de la gente no se opera como la del agua en los ríos en un solo sentido, sino que se verifica en los dos, y lo que en ellas es el final para la ida se convierte en principio u origen para la vuelta, de ahí la necesidad aparente de que las calles tengan igual anchura desde el principio al fin, a no ser que todas ellas se hagan duplicadas, es decir, que sirva la una para la ida y la otra para la vuelta. Con todo, no hay que desconocer que aun cuando la circulación se opere en las ciudades en los dos sentidos, es siempre mayor y más activa cuanto más cerca se hallan las calles del centro de acción y de vida urbana, y de ahí la razón por la cual tendrían que ser más anchas que en la circunferencia o perímetro en el centro de la población. Por otro lado, en el caso de las pendientes desiguales se verifica en los ríos que a mayor pendiente es más veloz la corriente y más estrecho el cauce que se necesita para darle fácil circulación, siendo así que en las ciudades a la mayor pendiente de las calles, deberá corresponder una mayor anchura.

Por todas estas razones, las calles debieran ser más anchas en el extremo central de la ciudad que en el de entrada por la periferia; más anchas hacia las esquinas que hacia el centro de los paramentos de las manzanas; y finalmente, más anchas también en las rasantes de mayor pendiente que en las enfilaciones de poca inclinación sobre el horizonte.

Con todo, como la importancia y el valor de los terrenos destinados a calles, comparados con la importancia de facilitar la circulación no es tal que merezca la pena de tomarse en cuenta, sería ridículo escatimar la anchura de las calles hasta su límite inferior que teóricamente

les correspondiera en cada caso de los indicados, y por lo mismo podemos establecer que en general los bordes de las calles sean siempre paralelos y distantes entre sí la máxima anchura teórica que les correspondería en el caso más desventajoso de los arriba mencionados.

La verdadera utilidad de esas observaciones teóricas, consiste en que por ellas viene a demostrarse la necesidad de hacer desaparecer las aristas vivas de las esquinas de las manzanas en los cruceros o encuentros, achaflanándolas lo bastante para dar a la nueva afluencia la holgura necesaria, según veremos después.

3.º LONGITUD. La longitud de las enfilaciones de las calles ofrece sumo interés y no puede resolverse con ligereza.

En una población murada se comprende y explica la necesidad de reducir las enfilaciones, porque en pueblos de esta naturaleza todo está limitado por el muro de cerramiento: en ellas se hace lo que se puede y no lo que se quiere o se debe, a tenor de las prescripciones de la ciencia. La cuestión, pues, se presenta sola y exclusivamente para poblaciones abiertas.

En tales poblaciones ¿es de todo punto indiferente la longitud de las calles? ¿Puede o debe limitarse? Nosotros creemos que ni debe ni puede cortarse ni interrumpirse la enfilación de una calle, cuando no hay una causa o accidente topográfico que así lo exija, o bien alguna circunstancia que en el orden administrativo, económico, mercantil o industrial así lo reclame.

La longitud de una calle es la expresión de la rectitud de la vía, y la rectitud representa la economía de tiempo y de gastos en la locomoción y en los transportes, por consiguiente, la longitud es una ventaja en el orden económico. Aceptada como buena una dirección, debe seguirse y continuarse, a menos que se presente un obstáculo o razón poderosa que exija su interrupción. Si la dirección es buena, es preciso seguirla siempre; si es mala, mejor es no tomarla.

El encuentro de una calle con otra es siempre un mal para la viabilidad, y generalmente un defecto para el ornato público, porque es inadmisibles el que se presente interrumpiendo las vistas, una manzana caujada de edificación. Para la casa que da frente a la enfilación de una calle, es una ventaja disfrutar de las vistas que ella le proporciona; pero esto mismo demuestra que ha de ser un perjuicio para la calle.

En el orden higiénico, exige la salubridad que los vientos puedan barrer sin obstáculos las calles, y esta condición de salubridad queda amenguada y tal vez destruida por cualquiera edificación levantada al través de sus enfilaciones.

La administración tiene un interés directo y muy poderoso en que las enfilaciones estén completamente despejadas y sean indefinidas; pues de esta manera es más desembarazada su acción, así para velar y prevenir, como para resistir cualquier desorden. Y esta razón es más evidente y necesaria hoy, que el alcance de las armas de fuego perfeccionadas es mayor de lo que pueda ser la longitud ordinaria de una calle. Y aun en el terreno de que se trata suponiendo que hubiese calles más largas que el

alcance de un cañón rayado, no por esto debería aconsejarse la interrupción de dichas calles, ya que sería más fácil avanzar la artillería en una vía recta, donde no podría encontrar oposición que no venciese al paso, que no por vías angulosas que le opondrían un estorbo en cada esquina.

Se ha dicho por alguno que las calles largas fatigan el espíritu y hacen desmayar el ánimo. Muy apocado ha de ser el ánimo y menos ha de cavilar el espíritu que decaiga y se fatigue al considerar la recta longitud de una calle que ha de conducirlo por el camino más corto a su objeto. De todos modos, el trazado de una ciudad no creemos que haya de subordinarse nunca a las nimias exigencias de los pusilánimes, sacrificando a ellas la conveniencia general. Una ciudad no es un lugar de recreo donde se van a buscar ilusiones y amenidades, sino un gran centro de actividad donde se buscan las realidades más positivas de la vida.

En la monografía de las grandes poblaciones se ostenta siempre como un capítulo de glorias el tener calles muy largas; y muchas son las ciudades del antiguo y del nuevo mundo, aun las más nombradas y famosas que envidian a Nueva York su Broadway, que tiene hoy tres leguas y media y que probablemente tendrá cuanto antes cuatro, pues sigue en ella la edificación sin que se piense en interrumpirla.

Háganse, pues, las calles de las nuevas poblaciones tan largas y tan rectas como puedan ser, y como a costa de grandes sacrificios las están haciendo las administraciones más ilustradas y previsoras.

4.º RASANTES. La mayor parte de las antiguas ciudades de Europa, por efecto de las circunstancias que determinaron su fundación, se hallan construidas sobre mesas elevadas, o sobre colinas más o menos pronunciadas que obligan a sus habitantes al ímprobo trabajo de estar continuamente subiendo y bajando. Este inconveniente que en un principio sería de tan escasa como despreciable importancia y que por otra parte tenía su compensación en la mayor seguridad que ofrecía contra las invasiones vandálicas, es en el día de la mayor trascendencia, a causa de la portentosa y siempre creciente actividad de la vida urbana, de las mayores garantías de paz que tiene la sociedad, y de la manera especial como nuestra sociedad hace la guerra.

Necesario es convenir en que, si la longitud e inclinación de las rasantes ejercen una influencia notabilísima y tan notable como trascendental en la viabilidad exterior, de suerte que su estudio ha merecido ocupar detenidamente la atención de muchas de las eminentes capacidades modernas, debe estudiarse también con mucho mayor interés y más asiduidad si cabe la determinación de estas constantes en el problema de la viabilidad urbana; puesto que ejercen sobre ella una influencia relativamente más grande a causa de ser muchísimo mayor, más compleja y más activa la circulación por unidad de tiempo, ya se refiera esta a la unidad lineal ya a la superficial de la vía pública, ya se exprese en función de los pesos como de los volúmenes que se transportan; y también de los hombres como de los animales y de los efectos que se mueven diaria y constantemente en todos y cada uno de los sentidos con velocidades siempre desiguales. Considérese seriamente la pérdida innecesaria de tiempo, de fuerza y de dinero, que sufre actualmente la viabilidad de las ciudades y la influencia que esto ejerce en nuestra economía urbana, y

de fijo la consecuencia lógica, natural y legítima será convencerse hasta la evidencia de la imperiosa necesidad de estudiar y poner en práctica cuanto antes la reforma radical de sus pendientes y rampas.

Pocas y muy incompletas son todavía las experiencias que se han hecho hasta el presente sobre la viabilidad urbana, y cúmplesen decir que todas ellas han sido debidas a la espontaneidad y al carácter investigador de los ingenieros o arquitectos que han tenido a su cargo la construcción, entretenimiento y reparación de los empedrados de alguna ciudad importante. Pero como estos estudios han tenido por especialísimo objeto la bondad y economía de aquel servicio, ninguna o muy escasa luz arrojan para que pueda servir de faro en la resolución de un problema tan oscuro y tan importante como lo es el estudio de las rasantes de una ciudad.

Las sujeciones topográficas, así naturales como artificiales y también las económicas, son por de pronto las primeras que influyen, entrando por mucho en la determinación de la longitud de las rasantes. Es indudable que consultando y atendiendo, con exclusión de toda mira ulterior, la economía inicial del momento, es lo más cómodo para el facultativo ceñir y amoldar las rasantes a la configuración del terreno, sin forzarlo en trincheras ni terraplenes para venir a darles la inclinación y longitud que racionalmente son más convenientes; con esto se evitan también en las calles transversales, análogas remociones de tierras que complican la resolución de la cuestión y ocasionan siempre un aumento de gastos. Pero no es menos cierto que obrando de esta suerte no solo se irroga, con todas las falaces apariencias de una economía real, un daño positivo y grave a las propiedades colindantes que disminuye considerablemente su valor relativo, sino que se grava también el tránsito público de la presente y de las futuras generaciones con un censo de consideración para sus transportes que las más de las veces representa un interés exageradísimo del capital economizado en la primitiva construcción, y que en definitiva viene a pesar siempre sobre la masa general de los consumidores. Por eso se hace preciso no proceder de ligero en la determinación de las rasantes.

La fuerza de sangre no puede sostener durante mucho tiempo seguido un mismo esfuerzo sin fatigarse, por más que este esfuerzo no sea muy violento. Necesita sus intervalos de descanso o de disminución del esfuerzo que ejerce y esto no puede obtenerse sino parándose, disminuyendo la intensidad de la fuerza, o mejor, pasando de una rampa a una pendiente, es decir, del estado de tracción al de contención. Así pues, siempre que sea posible, deberá cuidarse de que las desventajas o inconvenientes que resulten de la fijación de un sistema de rasantes se hallen repartidas y compensadas entre la ida y la vuelta, o lo que es lo mismo en un viaje redondo, porque es de todos sabido que la viabilidad lo mismo ha de poderse hacer en el uno que en el otro sentido; que lo que en el primero son rampas que necesitan para salvarse la fuerza de tracción, son en el segundo pendientes que exigen la de contención y viceversa. Resulta pues, que no conviene que las rasantes sean muy cortas ni tampoco demasiado largas ni con fuerte inclinación, y no conviniendo horizontales, debe en lo posible haber compensación entre las pendientes y las rampas para utilizar y sacar el mejor partido de la fuerza de tracción.

Cuanto más estrechas sean las calles, mayor podrá ser la longitud de las rasantes y menor tendrá que ser su inclinación, cuidando empero, de que esta en ningún caso sea tal que impida la fácil y cómoda tracción sobre carriles de sangre, y aun si se puede sobre los de vapor que convenga acaso establecer en lo sucesivo, y procurando al mismo tiempo que cuando una cuesta se encuentre dividida en varias rasantes, las más fuertes en inclinación se hallen en la parte inferior.

Según sea el desnivel general y los parciales que se hayan de vencer, y según se hallen dispuestas las avenidas o cruceros de las calles transversales, se dividirá la longitud de la calle principal en una o varias rasantes que podrán ser todas en pendiente, todas en rampa o alternando convenientemente. En cuanto a los puntos de quiebra o a los cambios de inclinación de las rasantes, convendrá que se hagan coincidir con los cambios de alineación de una misma calle, o bien en los cruceros de unas calles con otras, viniendo a formar, si necesario fuese, un sistema de rampas alternadas con pendientes para facilitar la comodidad del tránsito. Una misma enfilación podrá tener dos o más puntos de quiebra, pero nunca convendrá que una misma rasante corresponda a dos o más enfilaciones.

En todos los casos tendrán que disponerse las rasantes de tal manera que no perjudiquen el alcantarillado existente, ni dificulten la construcción de otro nuevo por lo que respecta a la extracción de las aguas.

En general convendrá que rijan unas mismas rasantes en las diferentes partes que constituyen la anchura total de las calles. Con todo, cuando haya que abrir a media ladera alguna calle muy ancha, podrá convenir que los planos rasantes de las aceras entre sí y con el del arrecife no solo estén a diferentes alturas, sino que formen cada uno un sistema aparte de los demás. En tal caso deberá evitarse en lo posible que el plano de las aceras se halle inferior al plano del arrecife.

La pendiente longitudinal mínima de las calles empedradas podrá ser menor que la de los caminos de firme ordinario, porque no se forman en ellas los baches, rodadas y demás desigualdades con la misma facilidad que en estos. De ahí es que el Consejo de Puentes y Calzadas del vecino imperio ha fijado en 0,002 metros por metro la pendiente longitudinal mínima de las calles de París, que llevan más agua que las cunetas y tajeas de las carreteras ordinarias; sin embargo sería preferible que fuese de 0,005 y hasta 0,008 metros por metro. En cuanto a la pendiente máxima longitudinal no deberá pasar nunca de 0,030 metros por metro, salvo en circunstancias determinadas por sujeciones locales.

Pasando ahora de las consideraciones de pura viabilidad a las de orden público, se viene a patentizar también la importancia del estudio de las rasantes. Y en efecto, a poco que se reflexione sobre ellas, se verá que su longitud e inclinación, diferentes bajo el concepto estratégico, cuando no se conocían para el ataque y la defensa más que las armas blancas, fueron dignas de tomarse en consideración así que se usaron las arrojadizas más vulgares como la honda, la flecha y el lazo; adquirieron mayor importancia con la introducción de las armas de fuego, y con su perfeccionamiento ha venido a ser indispensable tenerlas muy en cuenta como medios preventivos de las perturbaciones del orden y como poderosos auxiliares para restablecerlo en las grandes poblaciones el

día de un conflicto. De tal suerte se ha reconocido su importancia sobre este particular, que en ciertos bulevares de París no se ha vacilado en rebajar la calzada, dejando colgadas las casas de ambos lados con sus aceras con barandillas teniendo de trecho en trecho escalinatas para pasar de uno a otro lado de la calle, por no ser tal la altura de la trinchera que permita el establecimiento de puentes o pasarelas. Esto mismo tendría que hacerse en la calle de Alcalá con el cruce de la calle de Peligros a la de Sevilla, frente del café Suizo; con la única diferencia que debiendo ser muy grande en este punto la trinchera, dicho cruce tendrá que hacerse por medio de un puente que reúna las condiciones de elegancia y solidez.

5.º PERFIL TRANSVERSAL. Poco, muy poco diremos aquí acerca del perfil transversal de las calles, por no afectar de una manera directa el objeto de esta memoria, y porque es materia muy trillada entre los facultativos, y de la que, por otra parte, nos hemos ocupado hasta la saciedad en nuestra Teoría de la edificación de las ciudades. Solo diremos que exigiendo las necesidades de la viabilidad que las calles estén divididas en cinco zonas, como hemos demostrado antes al tratar de su anchura, debe cuidar el facultativo que cada una de dichas zonas tenga la configuración conducente a su peculiar objeto, sin perjudicar en lo más mínimo a sus colaterales ni a los servicios recíprocos que unas a otras han de prestarse en casos dados. Diríamos también, que no ha de olvidarse nunca la correlación que debe haber entre este perfil y el longitudinal, pero es cosa harto sabida para que nos entretengamos en explanarla.

6.º PAVIMENTACIÓN Y SUBSUELO. La pavimentación es seguramente una de las circunstancias más interesantes de una población, puesto que no afecta solo a la viabilidad, como vulgarmente se cree, sino que alcanzan además sus efectos hasta a la higiene pública. Los baches y las rodadas que tantos perjuicios causan a la locomoción, y que son a veces ocasión o causa de siniestros, son al propio tiempo un peligro para la salud pública cuando en tiempo de humedades se estancan en ellos las aguas, que pasan fácilmente por su suciedad al estado de putrefacción. Una lluvia que es un beneficio para una calle de pavimentación bien acondicionada, es altamente perjudicial cuando esta carece de tales requisitos.

Conviene, pues, sobremanera no solo dotar las calles de buena pavimentación, sino que es también indispensable cuidar con el mayor esmero de su conservación. La cultura moderna y la conveniencia pública así lo reclaman y así lo cumplen muy laudablemente las administraciones municipales, consagrando a este objeto cuantiosas sumas.

Mucho se ha escrito y discutido acerca del mejor sistema y de los materiales más a propósito para la construcción, conservación y policía de los pavimentos de las calles. Materia es esta que necesita un extenso tratado especial, que no estamos en el caso de acometer aquí y por lo mismo tendremos que limitarnos a indicar que debiendo las calles satisfacer a tres clases diferentes de viabilidad, cada una de las zonas destinadas a atender a una de ellas necesita un firme diferente adecuado a la naturaleza del movimiento que ha de sustentar.

Por lo que hace al subsuelo de las calles, es decir, al alcantarillado y diversas canalizaciones a que tienen que dar paso para poder exportar

de las habitaciones las aguas que han servido a los usos industriales y domésticos o que son el resultado de la vida animal, y para importar aguas potables y gas, todo cuanto pudiéramos decir se halla extensamente tratado en obras especiales; y como por otra parte no sería conducente al objeto de esta memoria, lo omitiremos, ya que reclaman nuestro tiempo materias de aplicación inmediata y de actualidad.

7.º CIELO DE LAS CALLES. ¿Deben ser las calles a cielo abierto, o a cielo cubierto?

Ante todas las cosas conviene observar que el cielo de la calle no siempre ha sido del todo descubierto, sino más bien cubierto en mayor o menor extensión, con mayor o menor regularidad. En los países del Norte por el frío y humedades, y en los del Mediodía por lo ardiente de su sol, se ha sentido la necesidad de procurar a la vía pública urbana alguna protección contra los rigores extremos de las estaciones. En tiempo de los romanos los pórticos; en la Edad Media y hasta en nuestros días, además de los pórticos que en algunas partes se han seguido y siguen usándose, el vuelo extraordinario de los tejados protegía al tránsito público de las calles. Al propio tiempo los tenderos con una especie de cobertizos de madera en otra época y de toldos en nuestros días procuran guarecer la viabilidad en sus aceras y atraer los compradores en verano. Hay poblaciones meridionales, como Murcia, donde la protección a la viabilidad por determinadas calles ha sido más completa, por medio de un gran toldo colocado al nivel de las comisas de los edificios durante los meses de estío. Y por fin recientemente se ha introducido en los países del Norte, y propagándose hasta nuestras ciudades meridionales, la costumbre de establecer calles enteramente cubiertas de cristales que se designan con el nombre de pasajes.

Con esta somera y rápida reseña se comprenderá fácilmente que no es tan inoportuna como a primera vista pudiera parecer la cuestión que hemos presentado. Alguna razón o razones debe haber en efecto para cubrir las calles o al menos parte de ellas, cuando en todos los tiempos, en todos los países y en todos los climas se ha procurado por diferentes medios llenar más o menos cumplidamente aquel objeto.

Antes de pasar adelante creemos oportuno presentar la siguiente clasificación que, con respecto al cielo de la calle, nos permiten establecer los hechos que hemos reseñado:

- Calles completa y constantemente descubiertas:
Calles ordinarias.
- Calles a medio cubrir:
Durante el verano y en horas de sol:
Toldos parciales.
Todo el año de una manera permanente:
Vuelo de los tejados.
Pórticos.
- Calles cubiertas por completo:
Durante el verano y a todas horas:
Toldos generales.
Todo el año de una manera permanente:
Pasajes.

Dejando a un lado el examen de las calles completa y constantemente descubiertas, que con serlo ninguna luz pueden suministrarlos para resolver la cuestión propuesta, pasemos a examinar el objeto que lleva en sí cada uno de los sistemas de cubiertas y los resultados buenos o malos que su aplicación produce, lo cual tal vez nos conducirá como por la mano a resolver con acierto la expresada cuestión.

TOLDOS PARCIALES. Estos toldos, que son los que colocan los tenderos delante de sus tiendas y almacenes, tienen por objeto proteger de los efectos del sol, así los géneros en los mismos establecimientos como a sus encargados y a cuantos los frecuentan. Los resultados, sin dejar de corresponder a este objeto, van un poco más allá y alcanzan al público transeúnte que busca con frecuencia las aceras que ofrecen la protectora sombra de tales toldos. Y es de notar que en esa preferencia que a tales aceras dispensa el público tienen los comerciantes al por menor innegables ventajas, puesto que llama la concurrencia a sus establecimientos.

Su uso no está exento de inconvenientes. Su forma y extensión variada y su diferente colocación al paso que afean algunas veces el aspecto público, crean entorpecimientos al libre tránsito; y al propio tiempo privan de las vistas, siempre agradables del tránsito de las aceras, a los habitantes de las casas contiguas.

VUELO DE LOS TEJADOS. En lo antiguo, como lo están revelando algunos edificios de los pasados siglos que todavía subsisten, había la costumbre general de dar un vuelo más que regular a los tejados. Este vuelo, que tal vez en su origen no tuvo otro objeto que el de proteger de las lluvias las paredes exteriores del edificio, prestaba un servicio muy importante a la viabilidad de las grandes poblaciones, pues si bien no puede decirse que guarecía las aceras, por no haberlas en aquellos tiempos, es indudable que ponía a cubierto de la lluvia a los peatones que pasaban arrimados a las paredes de los edificios, por allí mismo donde posteriormente se establecieron las aceras. Así es que cuando modernamente se mandó quitar aquellos voladizos, el tránsito perdió un amparo contra la lluvia. Esas proyecciones de los tejados tenían también sus inconvenientes, pues habiendo llegado a adquirir ciertas dimensiones, y siendo como eran las antiguas calles muy estrechas, apenas dejaban paso a los rayos solares, lo cual si bien podía ser favorable en verano, no lo era en invierno; y siempre de todos modos daba a la calle un aspecto sombrío y perjudicaba altamente a los vecinos de las casas.

PÓRTICOS. El uso de los pórticos es muy antiguo. Su objeto ha sido en todos los tiempos y países ofrecer un abrigo a los transeúntes, así contra la lluvia como contra los rayos del sol.

Hay que distinguir ante todo los pórticos constantemente abiertos y de dominio público, de los cerrados o de propiedad particular. La diferencia que hay entre unos y otros consiste en que puede entrarse en los primeros por cualquier punto y a cualquier hora sin obstáculo alguno y sin impedimento de nadie; al paso que, cerrados los segundos por una verja de hierro en cada intercolumnio, solo puede penetrarse en ellos por donde y cuando lo permiten sus dueños. A esta última clase pertenecen

los del Palais-Royal de París, y a la primera los de la calle de Rívoli en la misma capital, los de la calle y Plaza Mayor de Madrid, y por regla general todos los porches o soportales de nuestras antiguas poblaciones.

Por lo que hace a los resultados que unos y otros ofrecen, si bien no puede negarse que son en parte ventajosos, tampoco puede dudarse de que en parte son perjudiciales. Y de esta diversidad de resultados dimanarán el entusiasmo con que algunos los defienden como el calor con que otros los combaten.

No cabe negar que los soportales favorecen a la viabilidad puesto que le ofrecen protección así de los rayos del sol, como de la lluvia, del calor y del frío; aun cuando al meditar sobre esto con alguna detención e imparcialidad, encontramos que los pórticos tales cuales existen no favorecen en rigor a la verdadera viabilidad urbana, es decir, a los que van y vienen por las calles de una ciudad con una tarea u objeto determinado, sino más bien a los paseantes, es decir, a los que buscan en el paseo algún rato de solaz y esparcimiento, para quienes son un gran recurso los soportales que les ofrecen un lugar a propósito para ello, a todas horas, en todas las estaciones, y cualquiera que sea el estado atmosférico.

Esto, a decir verdad, rebaja mucho la importancia de los pórticos en concepto nuestro que estamos acostumbrados a medir y pesar la utilidad de las cosas por el número de las personas a quienes alcanza y por la verdadera importancia del servicio que les prestan.

De esta ventaja que los pórticos proporcionan a los transeúntes, paseantes ya que no en rigor a los viandantes, resulta otra particular a las tiendas y establecimientos de comercio o industriales situados en ellos, pues que los pórticos atraen la concurrencia pública, y sabido es que la concurrencia fomenta la venta, que es a lo que aspira el comercio y la industria. De ahí es que, por regla general y en igualdad de circunstancias, los alquileres o arriendos de las tiendas que obtienen aquella situación son mucho más subidos que los de sus análogas sitas en calles ordinarias.

Tales son, en resumen, las ventajas que los soportales traen consigo; veamos ahora los inconvenientes.

El primero de estos se refiere a la salubridad pública y privada. Por rasgados que supongamos los vanos de los intercolumnios, y aun cuando fuese regularmente ancha la crujía que forma el soportal, siempre resultará que el aire no circula por ellos con la misma libertad que en las calles a cielo abierto y siempre se formará en ellos una especie de remanso de aire, cuya renovación se hará más difícilmente. Estas condiciones que suponen natural y forzosamente poca cantidad proporcional de aire puro, se agravan con la cantidad enorme que de aquel fluido vital consume la concurrencia extraordinaria que a semejantes lugares afluye.

Y si todavía el daño se limitase a los paseantes, sería menos sensible ya que la renovación, por difícil que sea, al fin siempre va realizándose y disminuye algún tanto los perniciosos efectos del aire viciado. Mas

no es así; este aire estancado y de malas condiciones es el único que por lo común reciben los habitantes de los pisos bajos, y de los entresuelos, cuyas entradas y ventanas o balconillos caen debajo de los pórticos. Lo que debe ser la atmósfera en esas habitaciones es bien fácil de comprender. Parece imposible que entre sus moradores pueda disfrutarse de buena salud; y estamos seguros que el día en que la estadística pueda descender a esos pormenores que el vulgo cree insignificantes, la cifra de la mortalidad en los habitantes de tiendas y entresuelos colocados debajo de porches expresará sin duda alguna y de una manera elocuente los efectos perniciosos producidos en las habitaciones bajas por semejante clase de viviendas.

Y todavía no hemos reseñado todas las causas de insalubridad de tales habitaciones: hay otra aún muy poderosa que suministra gran cantidad de aire viciado. Tal es la de los grandes sótanos que por lo común se permite abrir a los dueños de edificios con pórticos, como compensación del espacio habitable que les quitan aquellas construcciones; estos sótanos, cuando no se ocupan con talleres donde trabajan un gran número de obreros, se destinan a almacenes. Como quiera que sea, el aire estancado y corrompido de estos lugares subterráneos se renueva por medio de los tragaluces que son al mismo tiempo respiraderos adosados a dichos pórticos, y por consiguiente a expensas del aire que estos contienen y que suministran a las tiendas y entresuelos inmediatos. Véase pues, cuántas son las causas que concurren a hacer insalubres las habitaciones condenadas a recibir el aire de los pórticos.

Tienen además estos otro inconveniente basado en la justicia. Si los pórticos atraen la concurrencia, autorizados en una calle o plaza, y no en los demás, es una preferencia o privilegio y un monopolio, que como todos redundan en beneficio de unos pocos y en perjuicio de los más. Por consiguiente, o han de permitirse indistintamente en todos los puntos de una población, o en ninguno.

Es cierto que los pórticos se han generalizado bastante en las ciudades de los pueblos antiguos: pero hay que notar que a una arquitectura general y esencialmente porticada ha sucedido otra que no lo es, y que los pórticos son hoy simplemente una excepción a cuya conservación contribuyen muy poderosa, ya que no exclusivamente, la influencia de los que, teniendo por su posición holgada el hábito del paseo, apetecen tener donde entregarse a él en todas las estaciones y cualquiera que sea el estado atmosférico. La desaparición de los pórticos, como condición general de edificación, prueba por sí sola que la vida de las sociedades modernas no los exige. Cómodos podrán ser en ciertas circunstancias, nosotros no lo hemos negado; pero lo que sí decimos y sostenemos es que no son necesarios.

TOLDOS GENERALES. Hemos visto en algunas poblaciones meridionales la costumbre de establecer en algunas calles muy concurridas, y cuya concurrencia desean halagar y atraer los tenderos, toldos generales que, asegurados a las cornisas mismas de las casas y a su mismo nivel, cubren completamente toda la calle y la defienden de los rayos del sol. Examinando la causa, origen y objeto de esta costumbre, se ve bien a las claras que no es más que la sustitución de los toldos particulares que cada tendero y almacenista habría de tener por otro general y común a

todos ellos y aun a los vecinos de los pisos superiores. Como efecto de un convenio más o menos expreso entre todos los moradores de las calles por este método protegidas de los ardores del sol, nada que decir ofrece esta costumbre, como no sea presentarla como argumento poderoso para demostrar la necesidad que hay de proteger la viabilidad pública contra los efectos del excesivo calor. Mas si tal convenio no hubiese precedido, semejante método ofrecería graves inconvenientes que harían legalmente imposible su aplicación. Esta cede exclusivamente en beneficio material, no higiénico, de los dueños de las tiendas y establecimientos de comercio, y en perjuicio de los habitantes de los pisos superiores. La viabilidad que semejante toldo atrae es la de los paseantes, cuya concurrencia es utilísima a los comercios. En cambio, los vecinos de los demás pisos sufren las molestias y perjuicios resultantes de no poder graduar la luz que reciben, interceptada constantemente por el toldo, a medida de su comodidad o de su gusto, y de estar privados así ellos como los que transitan por las calles de las frescas brisas, que pasadas las horas del sol vienen todos los días a templar la atmósfera de los climas meridionales.

PASAJES. La necesidad de los toldos permanentes durante el verano, que como acabamos de ver se deja sentir en algunos países meridionales para evitar en las horas del sol la influencia de sus abrasadores rayos, habría sin duda alguna dado lugar al establecimiento de los pasajes cubiertos durante todo el año si la estación del calor fuese en ellos más duradera que las templadas; no verificándose esto, ha regido la costumbre de tenerlos armados solamente en la estación de los más fuertes calores. En cambio estos pasajes cubiertos, empero de cristales, los hemos visto nacer y propagarse de una manera asombrosa en los países del Norte, bien que con un objeto análogo, aunque diverso en las causas que los motivan. Allí donde el frío es más intenso y la lluvia, la niebla y la humedad que es consiguiente son, si cabe decirlo, casi continuos, se ha recurrido a los pasajes acristalados para atenuar sus funestos efectos y hacer menos molesta la pública circulación de los transeúntes.

Pero, abiertos estos pasajes al través de las manzanas después de edificadas las ciudades, no han podido construirse con las buenas condiciones que filosóficamente considerado debieran llenar, y que han de exigirse cuando se levanta una ciudad nueva. Siendo excesivamente estrechas y teniendo sus paredes laterales la misma desmedida elevación que los edificios que limitan las calles descubiertas, no penetra en ellos la luz directa del sol, que tan vivificadora influencia tiene sobre nuestra economía y que tan necesaria es en los fríos países del Norte, sino que tienen que alumbrarse siempre por la reflejada. Esta circunstancia unida a la humedad del suelo que el tránsito público hace perenne y a la ausencia completa de un sistema de ventilación y caldeamiento, dispuesto de modo que sin perjudicar a los transeúntes se haga la renovación del aire viciado de una manera continua y uniforme, estas circunstancias reunidas colocan a las tiendas de los pasajes, lo mismo que a las habitaciones superiores, en las más detestables condiciones de insalubridad.

Además, estos pasajes tienen el grave inconveniente de no ser de servicio público constante y general, sino que solo es dado disfrutarlos a los peatones, y todavía no en las altas horas de la noche, durante las cuales están completamente cerrados por enverjados. Esto que viene a constituir

un verdadero resguardo y seguridad para las tiendas, es una sujeción en extremo molesta para los demás vecinos y para el público todo.

Con todo no debemos desconocer que es tal el capricho, la costumbre, o acaso mejor, la gran conveniencia de algunos países y en determinadas estaciones de tener las tiendas delante de sus puertas un espacio cubierto en favor de los transeúntes, que en obsequio de estas exigencias de la comodidad o de la costumbre, se olvidan los inconvenientes y perjuicios que los pasajes traen consigo.

Acabamos de reseñar los medios empleados en varios países para cubrir y proteger la viabilidad pública de los extremos de la temperatura; y hemos explicado al propio tiempo el objeto especial que cada uno de dichos medios tiende a satisfacer y las ventajas e inconvenientes que de su aplicación resultan. De esta reseña resultan los siguientes hechos:

- 1.º Que en todos los países se siente si no la necesidad, al menos la gran ventaja de proteger la viabilidad pedestre de los extremos de calor, de frío, de lluvias o humedades.
- 2.º Que en todos los países se emplean medios más o menos conducentes, más o menos completos para llenar aquel objeto.
- 3.º Que los medios en diversos países hasta aquí aplicados no satisfacen cumplidamente su fin.
- 4.º Que todos esos medios tienen el gran defecto de ser limitados a una localidad especial, más o menos reducida, y el depender su uso del gusto o capricho de los propietarios de dicha localidad, lo cual los convierte en una especie de privilegio.
- 5.º Y finalmente, que todos esos diversos medios traen consigo inconvenientes y perjuicios más o menos graves y siempre muy atendibles, que en el orden higiénico, sobre todo, los hacen inaceptables.

Si pues de estos hechos se desprende que existe real y verdaderamente y es universalmente sentida la conveniencia de proteger la viabilidad pedestre de la influencia de los rigores atmosféricos, ya que los medios hasta aquí empleados son insuficientes e inadmisibles así en el orden económico como en el higiénico, ¿no habrá un medio que sin menoscabar los principios de la ciencia y sin atacar los de la higiene pública y privada llene cumplidamente, y bajo un punto de vista más general deje satisfecha aquella conveniencia? Nosotros creemos que sí, y hasta nos halaga la esperanza de haber encontrado uno sencillo y poco dispendioso en su aplicación, y que creemos que se generalizaría tan pronto como se empezase a plantear y se tocasen sus resultados; porque

al paso que favorecería los intereses de las tiendas y almacenes de comercio, sería sumamente ventajoso para los transeúntes, y presentaría buen aspecto en perfecta consonancia con el ornato público a que la moda prescribe rendir culto.

Consiste esta disposición que proponemos en arreglar una sencilla y elegante armazón de hierro que apoyándose por un lado en las fachadas de los edificios, y por otro en una fila de sencillas y holgadas columnas de hierro, análogas a las que se usan como candelabros para los faroles del alumbrado público por gas, y cuya altura, en ningún caso, rebase la del suelo de los pisos principales, permita el cubrir toda la acera por un apersianado durante el verano, y por un acristalado durante el invierno. De esta manera cada acera vendría a ser una verdadera galería cubierta en toda su extensión, fresca en verano y debidamente abrigada en invierno, teniendo en esta estación sus puertas cristales en los extremos y en los puntos de la acera donde se juzgasen convenientes para dar acceso a dichas galerías. Cualquiera que fuese la situación, las tiendas todas podrían tener sus puertas abiertas de par en par, lo cual ayudado de la mayor concurrencia les facilitaría en extremo la venta. Estas galerías así dispuestas son para el público y para los tenderos más cómodas, más ventajosas, más económicas y más higiénicas que los toldos y los pórticos y ninguna molestia ocasionan a los habitantes de los pisos superiores.

En cuanto a las calles entoldadas en su totalidad al ras de las cornisas, lo mismo que los pasajes acristalados podrían reemplazarse con ventaja por vías cubiertas completamente destacadas, aisladas e independientes de las construcciones, las cuales corriesen por el centro y a lo largo de alguna ancha calle sin habitaciones sobrepuestas y teniendo por cada uno de sus lados una vía descubierta. En toda ciudad dispuesta por el sistema cuadrícula debiera haber dos de estas vías que dividieran en cruz la población, sin perjuicio de algunas plazas construidas bajo el mismo sistema. Lo mismo las vías cubiertas que pasasen por el centro de las calles, que las plazas que acabamos de indicar, podrían tener tiendas o almacenes de géneros y efectos a todo su alrededor, ya dando frente a la calle y con su acera cubierta, ya también a la parte interior de la vía cubierta o de los dos modos si conveniente fuese.

(N. de E.: Aunque el autor incluye en su planteamiento unos apartados 8º y 9º, no los publicó entonces en la R.O.P. sino que dio por concluido su artículo con lo publicado en el n.º 6 (1863) de la revista, tal como aquí se reproduce).

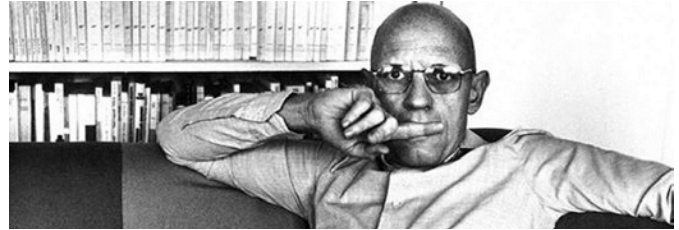
I MUTACIÓN

Michel Foucault

Michel Foucault (1926-1984), destacado filósofo y teórico social francés, alcanzó una gran influencia en la crítica histórica de la modernidad, de tan importante calado que su obra sigue desplegando un impacto potente entre estudiosos de las ciencias sociales en todo el mundo.

Catedrático de Historia de los sistemas de pensamiento en el *Collège de France*, tras haber sido profesor en diversas universidades francesas y europeas, y más tarde también profesor en Buffalo y Berkeley (EE.UU.). Sus estudios críticos de las instituciones, sus análisis de las relaciones del poder y el conocimiento, y la dinámica continua de su posición crítica de la sociedad y el pensamiento heredado dejaron una obra viva con huella indeleble en el contemporáneo entendimiento del mundo. De su extensísima producción, cabe destacar *Las palabras y las cosas* (1966), *Arqueología del saber* (1969), *Vigilar y castigar* (1975) o *Microfísica del poder* (1980), por citar solo algunas de las más difundidas en lenguas y países diversos.

Los cursos que impartió en el *Collège de France* crearon época lo que, unido a su activismo político incesante, le convirtieron en gran protagonista de los medios universitarios



parisinos en los quince años de su cátedra. La reciente publicación de la transcripción de sus lecciones allí (Eds. Seuil-Gallimard) ha difundido el acceso a aquellas sesiones y a nuevas facetas de su pensamiento. alguna de ellas es la que puede aprenderse en el fragmento seleccionado aquí, correspondiente al tratamiento de los dispositivos de seguridad en la formación de la sociedad moderna, cuando se refirió con su habitual erudición al papel de ciertos espacios urbanos al respecto.

ESPACIOS DE SEGURIDAD*

25

Quisiera hacer aquí una especie de historia de las tecnologías de la seguridad y tratar de descubrir si se puede efectivamente hablar de una sociedad de seguridad. En cualquier caso, bajo ese nombre de sociedad de seguridad quisiera simplemente saber si hay, en efecto, una economía general de poder que tiene la forma de —o está dominada por— la tecnología de la seguridad.

Veamos algunos rasgos generales de estos dispositivos de seguridad. Me gustaría señalar cuatro de ellos, no sé cuántos... bueno, voy a empezar por analizar algunos. En primer lugar, quisiera estudiar un poco, como por encima, los que se podrían llamar espacios de seguridad. En segundo lugar, estudiar el problema del tratamiento de lo aleatorio. En tercer lugar, estudiar la forma de normalización que es específica de la seguridad, que no me parece del mismo tipo que la normalización disciplinaria. Y finalmente, llegará lo que va a ser el problema concreto de este año, la correlación entre la técnica de seguridad y la población, como objeto y sujeto a la vez de estos mecanismos de seguridad, es decir, el surgimiento no solo de esta noción sino de esta realidad de la población. Se trata, en el fondo, de una idea y una

realidad absolutamente modernas con respecto al funcionamiento político, pero también respecto al saber y la teoría política anteriores al siglo XVIII.

Y, en primer lugar, en líneas generales, las cuestiones de espacio. Podría decirse, a primera vista y de manera un poco esquemática: la soberanía se ejerce dentro de los límites de un territorio, la disciplina se ejerce sobre el cuerpo de los individuos y, en fin, la seguridad se ejerce sobre el conjunto de una población. Límites del territorio, cuerpo de los individuos, conjunto de una población; bien, sí... pero no es eso y creo que eso no casa. Eso no casa, en primer lugar, porque el problema de las multiplicidades es un problema que ya se encuentra en relación con la soberanía y en relación con la disciplina. Si es cierto que la soberanía se inscribe y funciona esencialmente en un territorio, y que después de todo la idea de una soberanía sobre un territorio no poblado es una idea jurídica y políticamente no solamente aceptable, sino perfectamente aceptada y esencial, de hecho, el ejercicio de la soberanía en su desarrollo efectivo, real, cotidiano, indica siempre, desde luego, una cierta multiplicidad, pero que va a ser precisamente tratada, sea como la multiplicidad de sujetos, sea como la multiplicidad de un pueblo.

Del mismo modo, la disciplina, claro, se ejerce sobre el cuerpo de los individuos, pero he tratado de enseñarles cómo, de hecho, el individuo no es en la disciplina el dato principal sobre el cual ella se ejercía. No hay disciplina sino en la medida en que hay una multiplicidad y un fin,

* Extraído de FOUCAULT, M., "Leçon du 11 janvier 1978" en: *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France (1977-1978)*, Paris: Seuil-Gallimard, 2004, p. 12-23 (con sus notas respectivas en p. 26-29). Versión española en FOUCAULT, M., *Seguridad, territorio, población: Curso en el Collège de France: 1977-1978*, Madrid: Akal, 2008 (traducción de Horacio Pons). Adaptación lingüística y bibliográfica de Ricard Gratacós y Ángel Martín.