

de los municipios, dependerá que su eficacia y su rendimiento, al servicio de las colectividades urbanas, sea mayor o menor.

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

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

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

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

determine malos olores ni gases perjudiciales; y con instalaciones complementarias que permitan un normal funcionamiento, y con la seguridad de que están previstas las ampliaciones futuras sin que las instalaciones construídas o que se construyan resulten insuficientes cuando la expansión de la ciudad sea una realidad, es evidente que la población adquiere una confianza sociológica que solamente beneficios puede deparar, aunque reconozcamos que quizá una de las distracciones urbanas más frecuentes, especialmente en nuestros países de origen latino, cual es la de criticar, murmurar y "meterse" con los Ayuntamientos y con los Regidores municipales con algún fundamento de razón.

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

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

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

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

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

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

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

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

Finalmente, las obras de renovación y perfeccionamiento técnico y estético son aquellas que surgen necesariamente, pues un uso parcial de una urba-

nización durante una etapa más o menos larga, unido a la imposibilidad de prever exactamente la fisonomía final de los barrios en desarrollo, determina el que los sectores se vayan quedando céntricos y vayan transformándose y exigiendo la renovación de sus servicios con calidades técnicas superiores, y recibiendo elementos decorativos u ornamentales, que si en principio no fueron precisos, ahora ya las exigencias urbanas los reclaman.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA CIUDAD Y LOS PROBLEMAS SOCIALES DE SUS CANALES DE COMUNICACIÓN

Por Enrique ZEPEDA TRUJILLO *

Formación de la Ciudad y Tipos de Ciudades.—Factores y Productos Urbanos.—Tipos de Canales de Circulación de la Ciudad y su Importancia.

El objeto de este ensayo es tratar de hallar la forma en que operan los canales de circulación de la ciudad, considerándolos como productos sociales y de acuerdo con las funciones que la propia sociedad les ha señalado. Para ello considero indispensable estudiar a la ciudad, como una totalidad en la cual se habrán de ir formando, a medida que las exigencias lo requieran, los medios instrumentales de las interrelaciones sociales. Estos medios, que llamaré canales de comunicación, van desenvolviéndose en la misma medida que lo hace la ciudad y de acuerdo con los factores y productos de ésta.

Para el caso, el plan de trabajo a seguir, comprenderá los siguientes títulos:

- I.—Formación de la Ciudad
- II.—Factores y Productos Urbanos
- III.—Canales de Circulación

I.—Formación de la Ciudad

La ciudad es un fenómeno cambiante, es el medio físico construido por el hombre como supuesto condicionante de su existencia social. Conforme las actividades sociales se transforman, cuando, poco a poco van traspasando sus propios límites, sus condiciones de desenvolvimiento se van modificando. El estudio que pretenda hacerse de cualquiera ciudad y, en general, de cualquier fenómeno social, indudablemente requerirá la consideración de su naturaleza desde el punto de vista dinámico.

En efecto, un somero repaso de las ciudades en la Historia, nos permitirá comprobar que éstas han existido y que se han modificado a la par de las insti-

* El autor es Pasante de Licenciado en Ciencia Política y de Licenciado en Derecho.