

TEMPERATURA PARISIENSE

UN INSTITUTO DE FRANCIA DE LA EPOCA MAQUINISTA

(Carta al Sr. Lucien ROMIER, economista y sociólogo, con ocasión de la publicación de *Vers le Paris de l'Epoque machiniste*, en el *Redressement Français*, 28, rue de Madrid, París)

...Organizar unos estudios de esta naturaleza, presidir tales trabajos de análisis, es representar el papel de un verdadero Instituto de Francia. Hombres en plena acción industrial o económica, avalados por sus peligrosas funciones de "capitanes de industria", representando la élite *productora* de la nación, disponiendo de fondos y de organización necesarios para dar a conocer sus conclusiones, dan a tales ideas una consagración eficaz. Conociendo la vulgaridad de la existencia, la lucha violenta por la vida, *administran, aquí, unas ideas desinteresadas; instituyen el debate sobre la marcha del país.* EL PENSAMIENTO PRECEDERÁ EL ACTO; EL ACTO SERÁ CONCERTADO. Mientras que ahora, el pensamiento se ve aplastado por el hecho, el hecho dispone y el pensamiento ha de someterse.

Demos la vuelta a las condiciones: *dominemos el hecho!* Esto motiva suficientemente la reunión de hombres que dotarán al país de un estatuto: aclarando el futuro, aseguran la marcha de la nación.

De lo contrario, la idea de la época maquinista, embrujada bajo unas cúpulas, no es otra cosa sino un coche corriendo en medio de la bruma, con los faros apagados: no se ve nada por delante.

Es, precisamente, porque su debate no es "práctico", que aquí, estos hombres de acción trabajan útilmente...

OTRO LUGAR DE DEBATES:
UNA COMISION DE URBANISTAS EN 1929-30 SE INCLINA
SOBRE EL CASO DE PARIS

“Del choque de las ideas, sale la luz”.
Lucidez e inconsciencia.

Desarrollo fatal del hecho.
Pánico.
Actos.

Cambio de escala.

Estadística.

Se entra en París.

Lectura de situación.

“DEL CHOQUE DE LAS IDEAS...”
LUCIDEZ E INCONSCIENCIA

— ...entonces, las estaciones habiendo sido retiradas del interior de la ciudad, lo que causa embotellamientos, la *Circunvalación* (ferrocarril de circunvalación) se convierte en Estación Central...

— ...que los convoys se formen a lo largo de la *Circunvalación*, ¡pase! Pero no hay estación admisible sino haciendo apearse a los viajeros en el centro mismo de la ciudad; una circunvalación, sí, pero reducida a un diámetro de 500 metros, donde todas las líneas férreas radiales vengan a tocarse en tangentes, en donde los trenes, deteniéndose solamente unos pocos minutos, descarguen y carguen a los pasajeros, den la vuelta alrededor de este círculo estrecho y repartan hacia sus objetivos. La estación “Zoo”, de Berlín, que es únicamente una estación *de paso*, realiza un movimiento prodigioso.

— Ya que los negocios hacen la riqueza de las ciudades y ya que estos negocios han congestionado tanto el centro de las ciudades y las han hecho inhabitables, se podría extender el centro de negocios de París hasta la periferia, hasta la circunvalación...

— He aquí un postulado contradictorio: los negocios están en el centro porque obedecen a la necesidad de agruparse; poner el centro en la periferia, es, por lo tanto, trastornar el sentido mismo de las palabras y de las cosas. Si se sube en avión, podrá verse, en una imagen impresionante, que las ciudades cuyas reglamentaciones no limitan la altura de las construcciones, se levantan en su centro para constituir su ciudad de negocios, el lugar donde los contactos deben ser rápidos. Por otra parte, Berlín, sujeta hasta ahora a una reglamentación de alturas de inmuebles, publica un gráfico según unas recientes estadísticas: este gráfico que expresa por capas superpuestas, la densidad de las oficinas comerciales esparcidas por la ciudad, ofrece el aspecto exacto de las realidades americanas: una formidable altura en el centro de la ciudad.

Por el contrario, pueden verse, también, unas ciudades que se extienden, sin límites, hacia sus afueras, buscando el aire puro. El examen revela que en la ciudad y fuera de la ciudad, los barrios de viviendas tienen una densidad muy débil. Se observa igualmente que en la ciudad, los espacios verdes han desaparecido y que las casas están al borde de las calzadas, con ventanas abiertas sobre la abertura de la calle. Si, por efecto de las técnicas modernas, se agrupasen las casas en el centro de las islas formadas por las calles, y que se instituyese una nueva economía del cubo de construcción, con la introducción de los servicios comunes, la densidad de los barrios de viviendas se podría aumentar; árboles en parque ininterrumpidos cubrirían la ciudad, el griterío de la calle estaría lejos de las viviendas; la calle sería exclusivamente un río de circulación *independiente* de la implantación de los inmuebles.

Por consiguiente, el perímetro de las ciudades se podría restringir, las afueras podrían "entrar en la ciudad" y las distancias se acortarian. La jornada del habitante de la ciudad se mejoraría. De esta manera, Buenos Aires, Río, São Paulo, lo mismo que París, cubren unas extensiones demasiado grandes. Hay que tender a restringir la superficie de las ciudades. Luis XIV ya había opuesto una barrera a la extensión en superficie de París.

— ...Si el centro de la ciudad se volviese en periferia (*sic*), los inmuebles de su alrededor serían más altos que los del centro y se paralizaría la aireación de la ciudad...

— ...M. Bonnier ha establecido un gráfico demostrando que es imposible construir en París a una altura superior a los 20 metros, de lo contrario no se podría circular por las calles.

— Pero las calles de las cuales hablamos datan de la época de Enrique IV y de Luis XIV, del tiempo del caballo o de la carroza. Ha surgido el automóvil, y es por la transformación de la calle —su anchura, su trazado— que ha de empezar toda urbanización. Los ediles de la época maquinista todavía no han llegado a comprender que la calle no es más que una corteza puesta sobre la tierra, pero que es una *construcción en longitud*, un edificio— un *conteniente* y no una epidermis.

— ...por otra parte, el centro de París se desplaza; antes era plaza de la República, ahora es la Estrella; ¡el centro de París toma las de Villadiego!

— Los negocios van hacia el oeste desde la post-guerra, porque los jefes de negocios no pueden aparcar sus coches en el centro, frente a su despacho. El centro de París estuvo en la “Cité”; después, en la plaza des Vosges; más tarde en el Faubourg Saint-Germain, después en la Bolsa. Los grandes negocios son todos recientes; durante la guerra, cuando las moratorias inmovilizaban los locales del centro, se buscó hacia el oeste, porque allí habían calles más anchas para los coches y unos alojamientos mejor acondicionados y con más luz y estaban, además, disponibles. A pesar de lo dicho, el centro se llena, cada día más, de nuevos edificios para despachos; esto es un indicio.

El examen de la ciudad de Buenos Aires confirma la noción de estabilidad geométrica del centro de las grandes ciudades: Buenos Aires está construido enteramente sobre el “cuadrado español” de 120 metros de lado; *sus calles tienen una anchura fija* (diez u once metros), *tanto en el centro como en la periferia*. Nadie, pues, se sintió atraído lejos del centro por unas calles más favorables a la circulación automóvil; como se circula de la misma manera por toda la ciudad y ningún barrio goza de ningún privilegio, los negocios *han permanecido donde siempre estuvieron, donde están, y donde se quedarán*: en el centro; aquí, ese centro es el de un semi-círculo apoyado al mar, caso típico de todas las ciudades marítimas.

— ...Nosotros llevaremos a París a lo largo de la “Ruta Triunfal”, desde la Estrella hasta Saint-Germain-en-Laye (24 kilómetros); París quedará vacío para venir a agruparse alrededor de nuestra avenida. ¡Que nos dejen en paz de una vez, con el centro de París! El centro de París se vaciará; ¡haremos de él un jardín para las amas de cría y nosotros iremos a divertirnos allí!

— Si se mira el mapa de Francia, el mapa de la región parisiense y el mapa de París, podrá calcularse que París es un fenómeno concéntrico, radial.

— Hechos diversos han llevado a París hacia el oeste; el temor de las invasiones, de los desastres militares, que no son demasiado viejos, han vuelto la vista hacia lo opuesto del este. Pero no hay que olvidar que, en la época actual del automóvil y del ferrocarril, París se extiende, a decir verdad, hasta los puertos de mar y hasta los grandes ríos del este y del sudeste. Pero París está cerrado al este; ninguna avenida no permite su salida y es por efecto de una represión, cuyas razones quizá ya no existan, que los parisienses se han acostumbrado a mirar hacia el oeste.

— Si hacemos de la “Ruta Triunfal” el eje de la futura ciudad de negocios, deberemos arreglar esta vía por múltiples circulaciones...

— Sobrepondremos los medios de circulación: metros, tranvías, autobuses y autopistas para el servicio directo del aeropuerto.

— ¡Cuidado! ¡Cuidado! No podemos ponerlo todo en nuestra “Ruta Triunfal”: inmuebles de residencia de lujo, inmuebles comerciales, avenidas para paseo, vías rápidas... Hay que saber qué es lo que queremos hacer; ¿una vía estética?, ¿una vía comercial?, ¿una vía de circulación rápida?

.....

— Si se pusiera en vigor la nueva legislación de las construcciones “en pirámide”, se podrían añadir los pisos los unos a los otros, indefinidamente, según la extensión de la manzana donde se construyese la pirámide. Pero, entonces, ¿qué serían de los locales del interior de la pirámide; serán completamente oscuros?

- Perdone, se abrirán unos patios de luces.
- Sí, pero la regla de la pendiente a 45 grados de rigor sobre las calles, será igualmente de rigor en los patios.
- ¡Entonces, que no hayan pirámides, sino inmuebles con patios como ahora!
- ¿Cómo se dispondrá de terrenos suficientes para construir las pirámides? Las propiedades actuales son demasiado pequeñas; son innumerables, disparatadas...
- ¡Se tendrá que agruparlas!
- ¿Y si nos encontramos con recalcitrantes?
- ¡Se les expropiará!
- ¡Entonces será la revolución!
- No, el expropiado gana siempre, *¡esto ya se sabe!*
- La legislación de las construcciones “en pirámide” nos trae, también, esta sorpresa: *deja intacta la cuestión de la calle*. La calle sigue lo mismo que antes: la calle del caballo; el embotellamiento de los coches seguirá.
- El régimen de las calles no ha de estar condicionado por el de las casas. Las casas se levantan en el espacio, su ordenamiento será dictado por unos ritmos de volúmenes diversos, que ofrezcan a la vista el juego de sus proporciones. La calle está llamada a la circulación. Las calles son ríos, vías fluviales; su curso ha de ser *regular*; el estacionamiento de un solo coche al borde de estos ríos, perturba su circulación. El estacionamiento se hará en puertos o en dársenas, abiertos sobre los flancos de los ríos; estos puertos o dársenas hallarán las superficies útiles, cuando las casas, habiendo sido retiradas —por su bien— del borde de las calles, se levantarán en una masa vertical en el centro de estas manzanas de casas; esta masa vertical puede ser dirigida por un plano en forma de cruz griega, por una U, una doble T o una cruz de Lorena, etc. Y en el espacio dejado libre por los ríos y las dársenas, se plantarán árboles que cubrirán de verdor la extensión de la ciudad. Y desde las casas altas, agrupadas en medio de las manzanas de casas, se verá todo un mar de árboles y el espacio, y no se oirá el ruido de los coches en las calzadas; la ciudad de los tiempos modernos será una ciudad verde.

DESARROLLO FATAL DEL HECHO PANICO ACTOS

- Un chófer de taxi que gana su vida solamente gracias a las propinas, llega difícilmente a hacer 110 kilómetros en su jornada, trabajando de 10 a 11 horas. Promedio: 11 kilómetros por hora. Hay 200.000 coches automóviles en París que circulan de esta manera, o sea a *la cuarta parte de su velocidad normal*, y a la décima de su velocidad posible. ¡Pueden calcular, pues, el derroche! Calculen, también, el valor del tiempo perdido en un recorrido lento por los hombres de negocios, ¡cuyos minutos cuestan caro!
- Si se procee de autopistas a las provincias francesas y a la región parisienne, cuyo despacho será de 3.000 coches por hora, por autopista, ¿qué será de las calles de la ciudad, cómo será la circulación en la ciudad?

— ¡Este es el problema!

— Se ha instituido un comité en Nueva York para estudiar la demolición y la reconstrucción de Manhattan. ¡Buena prueba de energía!

— (un general de los servicios de aeronáutica militar). La aeronáutica francesa se desarrolla sin programa alguno, sin vistas de conjunto.

En Francia, pues, *¡no hay doctrina de aeronáutica!*

— ¿Y en urbanismo?

CAMBIO DE ESCALA

— No debería apreciarse la anchura de las calzadas en medidas métricas; se debería fijar un patrón de medida que representase el sitio que ocupa un coche (ancho del coche y espacio útil en el cruce o en el momento en que se encuentran los dos coches); una calle podría tener, 4, 6, 8 “automedidas” y no 9, 13 ó 21 metros. Así se evitarían las *falsas medidas*.

— Y así lo mismo para todos los órganos nuevos de la vida de una época maquinista. ¡Tomar decisiones, ponerse a escala!

ESTADISTICA

— En la percepción de los impuestos, París entra con una cifra de 23 millares de millones; el de toda Francia, es de 62 millares de millones.

— Lo que demuestra el poder atractivo de las grandes ciudades y la concentración, en vistas a un contacto fecundo, de las energías del país.

— La estadística informa. Pero no hay estadística en París. No se conoce la temperatura de la capital, ni si ésta tiene fiebre.

— Perdón, los hospitales proporcionan anualmente unas estadísticas admirables.

— Está muy bien saber de qué mal nos moriremos. Pero sería mucho más provechoso saber *cómo* vivimos: *dónde* los habitantes de la ciudad viven, *cómo* viven (diversas superficies de las viviendas; número de metros cuadrados por habitante; número de camas por habitación; servicios sanitarios, viviendas higiénicas o tugurios); donde trabajan (a domicilio, en talleres, en despachos, en fábricas); dónde están dispuestos en la ciudad los diversos lugares de trabajo; por qué medios se acude a ellos (metro, autobús, tranvías, etc.); cuánto tiempo dedica el ciudadano cada día para ir a su trabajo; cuáles son los lugares de embotellamiento, de congestión que inmovilizan a los viajeros; cuáles son, por el contrario, en la ciudad, los lugares rápidos; cómo se pueblan las afueras (densidad, situación de las aglomeraciones, su régimen de acceso); cómo se establece, verdaderamente, en la práctica, la jornada del habitante de los arrabales; en la ciudad, cuáles son los apartamentos ocupados por negocios, por los talleres; dónde están, su número; mostrar dónde están los negocios, la intensidad de los puntos de concentración comerciales, etc., etc.

Se dice que la estadística abunda, que el último piso del Hôtel de Ville es una inmensa biblioteca estadística. Muy bien. Nuestra existencia de arquitectos no nos permite convertirnos en ratones de biblioteca. Lo que constituye una *lectura estadística*, no es la masa de documentos, *es el sentido de la encuesta emprendida, el tema de la encuesta* (un tema que se refiere a la arquitectura o al urbanismo); es la manera cuyos frutos de la encuesta se presentan; las "relaciones sobre...", las "encuestas sobre..." son excelentes, pero deberían estar dobladas de *gráficos de visualización*, dando una lectura instantánea de la cuestión, sin texto ni pérdida de tiempo. En Bruselas, el museo de la historia humana en el Palacio Mundial, es un magnífico ejemplo de *visualización*. La visualización es la taquígrafía de la idea.

No existe en París, ciudad de cuatro millones de habitantes, elementos estadísticos que puedan echar un puente entre esta masa colosal de individuos y de necesidades, y los arquitectos o los urbanismos que son llamados a crear *en el vacío*, una obra de salvación, que está llamada al fracaso, o, por lo menos, a la incoherencia, *porque no hay estadística* y nos movemos dentro del lodazal. Por otra parte, la desconcertante contradicción de las ideas que expresamos aquí mismo, se transformaría en propósitos coherentes, si existiera una estadística *útil*. Entonces sabríamos *cómo salvar París*. Por el momento, *nadie lo sabe*. Algunos pueden, quizá, *adivinarlo*.

— Señores, hace dos años, frente a la necesidad apremiante de aportar una solución a la crisis de París, fue solicitada una subvención de medio millón de francos, al ministro del Interior, con objeto de establecer unas bases estadísticas seguras.

Hemos obtenido un crédito de cincuenta mil francos!

Más tarde, este crédito fue elevado a doscientos mil francos. Es inútil que les diga que con esto no podemos hacer nada.

— Es un Sub-Secretariado de la estadística que debería instituir el ministro del Interior. No se agruparían únicamente montañas de informes. Se establecería, sobre todo, unos *extractos de estadísticas destinados a las actividades localizadas del país*. Se distribuirían unos breves comunicados "visualizados", como en otro tiempo lo hicieron los G.Q.G., persiguiendo otros fines.

SE ENTRA EN PARIS

— Únicamente la ciudad de Berlín posee un aeropuerto *dentro de la ciudad*, mientras que los aeropuertos de las otras ciudades están situados a tales distancias del centro, que lo que se gana en tiempo con el avión, queda, sencillamente, anulado por el trayecto en automóvil entre el aeropuerto y el centro. En Berlín, en el campo de aviación de Tempelhof, se han contentado admitiendo el principio de un núcleo central de 300 metros de diámetro; en el perímetro de este núcleo, se apoya una línea de servidumbre para todas las construcciones de los alrededores; esta línea, que es como la generadora, de un cono, se eleva de cero al perímetro del núcleo de 300 metros, con una pendiente de 15 grados; está prohibido hacer sobrepasar las construcciones más allá de la superficie cónica engendrada de esta forma; es sencillo, absoluto, pero es ágil.

— Por otra parte, dentro de dos años, los aviones — no los grandes aviones internacionales, sino los aviones-taxis— podrán aterrizar verticalmente en el centro de las ciudades.

— La estación podrá convertirse en “aeroestación”.

.....

— Una hábil legislación que intervenga como *consecuencia de ideas, de concepciones urbanistas* (y no una legislación “a priori” arbitraria, peligrosa, paralizadora) puede substituir perfectamente al dictador —rey o tribuno— que se tiene tendencia en desecar de una manera demasiado fácil, cuando se habla de urbanismo.

Mejor que esto, la autoridad más fuerte puede constituirla pura y simplemente el *interés* por sí mismo. Así, la Place Vendôme, que es un bello ejemplo de unidad, una verdadera manifestación de autoridad, no es el resultado de una ley, de un decreto real, etc. La Place Vendôme *es una operación de parcelamiento*, la consecuencia de una venta de terreno bien reglamentada.

Señores, voy a explicarles un proyecto hecho a título de estudio y que tiene por objeto demostrar que se puede solucionar el caso de París, por la llamada *al interés mismo*; pues, pueden ustedes creerlo, es posible valorizar el suelo de París, muy especialmente el del centro actual, que está inextricablemente construido con casas inmundas, rodeado por callejones indecibles. Hemos admitido para nuestra demostración, el Sr. B. y yo, el sector comprendido entre el bulevar Sebastopol, el bulevar Bonne-Nouvelle, la calle Montmartre y la calle Réamur. En el lugar de las cuarenta y una callejuelas que surcan este espacio, solamente estableceremos *seis*; tendrán *treinta y veinte* metros de anchura. En su orilla, levantaremos unos edificios para despachos, exclusivamente, de diez pisos, dos de los cuales, retirados; estos edificios modernos darán, por otra parte, a unos patios.

— Y espero que el número de sótanos podrá ser *ilimitado*; ise pueden establecer locales de trabajo tan profundos como se quiera!

— En el interior de estas manzanas de casas formadas como queda dicho, levantaremos unas torres de 20 a 30 pisos, con una superficie de 1.000 a 1.500 metros cuadrados, distantes, una de otra de 180 metros.

El financiamiento de la empresa se hará con la *sola valorización del terreno*, pues este terreno *se encuentra en el centro de París*. De momento, pertenece a 550 pequeños propietarios. Apelando a la alta inteligencia financiera de algunos hombres de negocios de primer orden, que actualmente explotan grandes comercios en estos lugares, será fácil constituir un sindicato general de propietarios.

Y de esta manera, Señores, se realizaría, por ejemplo, esta primera etapa de la reconstrucción de París, en el mismo lugar donde existe, indiscutiblemente, el centro de París. Habiendo dado este primer paso, se podría dar un segundo paso, al lado, y luego un tercero, y luego un cuarto... y así, en el espacio de unos 10 a 15 años —quizá menos— París podría ser reconstruido; el centro de París se podría reconstituir. Esta primera operación costaría dos mil millones, pero nadie de ustedes pone en duda de que el gasto estaría inmediatamente cubierto por los usuarios de este nuevo barrio comercial modelo..

— Perfectamente.

— Muy bien.

— Perfecto.

— Eso es...

— *Sería necesaria una ley*, una ley que modificase las reglamentaciones de construcción y que obligara a los propietarios recalcitrantes...

— Señores, termino con estas palabras: *¡la base del dinero está en este barrio!*

— Y hénos aquí, después de haber buscado la periferia de París a 30 ó a 50 kilómetros de su centro, *de regreso a París; ¡volvemos a la ciudad!*

.....

(Lo que sigue a continuación, ya lo he dicho, cara a cara, a la salida de la sesión, a M. A.R., autor de este proyecto; me abstuve de expresarlo en la sesión de comisión, por un pudor que se comprenderá cuando se sepa que jamás, en estos debates, no se mencionaron nunca los estudios de 1922 y del Plan "Voisin": "Ya puede imaginarse, señor, que le he oído con sumo placer y que me ha encantado la aprobación general que ha saludado su comunicación. Desde hacía mucho tiempo nos paseábamos desesperadamente por la campiña de l'Île-de-France, hasta Rambouillet, hasta Fontainebleau, hasta Compiègne, buscando el límite extremo de París: de 30 a 50 kilómetros de radio — ¡60 a 100 kilómetros de aglomeración urbana! Usted ha regresado a París. Se ha colocado en el centro geográfico de la ciudad, al borde del bulevar Sebastopol. En 1922 y en 1925, yo había designado este lugar para la creación de la ciudad de negocios (*Plan "Voisin" de París*). Usted reagrupa el terreno, 550 pequeños propietarios se convierten en un único sindicato con un único consejo de administración. Usted apoya toda su concepción sobre el principio de la valorización del terreno en el centro de las grandes ciudades y todos nuestros colegas le aprueban. Usted rompe con las alturas limitadas de los inmuebles, a 20 metros hasta la cornisa; usted construye unas "torres" —en otras palabras— unos rascacielos. Sus colegas reclaman una ley. Usted afirma que la operación no es sacrílega respecto de la historia de la ciudad; usted dice que está en el espíritu histórico de la ciudad. Usted afirma que la realización material de este programa se ofrece normalmente, que no hay ninguna imposibilidad, ninguna temeridad, ninguna utopía. Usted luego dice que extenderá la operación a los barrios adyacentes, y que así, pronto, París tendrá en su centro, una ciudad comercial, ibrilante y reluciente como el casco de Minerva! Todos nuestros colegas le han dado la razón; nadie le ha tachado de locura.

Permita al director de l' "Esprit Nouveau", que publicó tales propuestas desde el año 1920 y al autor del "*Plan de una ciudad contemporánea de 3 millones*, en 1922 y del "*Plan "Voisin" de París*", en 1925, de ofrecerle, a su vez, el apoyo de su convicción."

Uno de nuestros colegas, presentes en esta entrevista: ¡Es fabuloso! ¡En 1922, todo el mundo le tomó a usted por loco! Y ahora, ya ve ...

.....

En una de las sesiones precedentes, el muy amable Sr. B., uno de los dos autores del proyecto del cual hago referencia anteriormente, me decía: "Conozco bien su libro *Urbanisme*. Usted se ha situado más bien en un punto de vista literario...")

LECTURA DE SITUACION

— Si se busca el establecimiento de un “zoning” racional para la región parisiense, se encuentra llevado a definir diversos elementos constitutivos del fenómeno urbano, a afectar unos territorios precisos a unas funciones urbanas precisas, por consiguiente, a leer el mapa presente de la región parisiense, a reconocer de qué está hecha y lo que se hace; después, a operar unas mutaciones —transportar tal función a tal sitio, localizar tal otra función, desplazar, invocar servidumbres, reglamentar, en una palabra, *intervenir* allá donde hasta ahora todo estuvo dejado a su libre albedrío. Establecer unas servidumbres, ¡es desvalorizar regiones enteras! *Desvalorizar* implica *indemnizar*. ¿Dónde iremos a buscar el dinero?

— Primeramente, nos encontramos en la imposibilidad de *leer* el mapa de la región parisiense: *no está puesto al día*; zonas enteras están cubiertas de casas, cuando el mapa señala prados. Si tuviésemos las estadísticas que se reclaman, podríamos saber, ¡pero no sabemos nada! ¡Ignoramos completamente como viven los 4 millones de habitantes de la región parisiense! Entonces, nos encontramos inmovilizados en el mismo comienzo de nuestra tarea; ¡no podemos emprender nuestro trabajo!

— Quien dice “urbanizar”, ha de decir ¡“hacer dinero”! El “zoning” ha de aportar dinero por la valorización del suelo. Se piensa siempre “llano”, sobre el suelo y no se piensa que el régimen de la construcción se ha *cambiado por las técnicas modernas*. Se calcula siempre con el techo de las construcciones a 20 metros por encima del suelo. Este techo es el límite razonable fijado en la época de Luis XIV para la altura de los inmuebles contruidos con piedra. Las técnicas modernas nos traen el acero y el cemento armado. Hay que destruir el techo de 20 metros; se le puede hacer llegar a 200 metros.

Si se le hace llegar a 200 metros, se valorizarán formidablemente ciertas regiones designadas inteligentemente, del territorio parisiense. Con los beneficios de valoración, se pagarán las indemnizaciones de servidumbres. Es necesario que una zona subyugada sea indemnizada por una zona arreglada según los progresos de la técnica moderna. El arreglo previsor, concertado, que comporte unas vistas de conjunto de una región industrial o la realización de unos talleres de manufacturas de París, proporcionan beneficios. Con los beneficios se podrá pagar el lujo de unos espacios verdes. El “zoning” procede por anillos beneficiarios que pagarán los anillos deficitarios.

¿Quién ordenará todo esto, quién cobrará los beneficios y pagará las indemnizaciones? El valor de la propiedad privada es sagrado. ¡Muy bien! Pero si la iniciativa común *valoriza una región*, inerte o de poco rendimiento, ¿quién pagará los gastos de los trabajos provocadores de valorización? La iniciativa común; pero, ¿quién cobrará el beneficio? ¿El propietario inerte que se ha dejado estar? ¿El solo? ¡Jamás! El tendrá su parte, y la iniciativa común tendrá la suya, en proporción equitativa.

Pero, ¿quién es, pues, la *iniciativa común*? Es la autoridad. ¿Quién es la autoridad en esta materia? Que la definan, que la instituyan. Si se crease un sub-secretariado de estadística, se podría crear también un ministerio de urbanismo. Todo el país está por urbanizar. Las ciudades de Francia son las únicas del mundo que acusan una mortalidad superior a la natalidad, como consecuencia de

su estado vetusto y la ausencia de un urbanismo moderno. El problema es de envergadura.

La propiedad está demasiado dividida: se opone a toda iniciativa de urbanización; hay que reagrupar la propiedad. Y para evitar el chantaje y la especulación, y para poder proseguir con tranquilidad los estudios de arreglo del territorio nacional, es necesario, como medida de salvación pública, *movilizar la propiedad*. ¿Movilizarla? Será con una finalidad de valorización. Habrá unos beneficios que se repartirán como consecuencia de la realización de grandes trabajos de utilidad pública. Alguien lo ha dicho aquí; el expropiado gana siempre.

Autoridad, movilización del suelo; es necesario, también, el decreto de los grandes trabajos; las grandes obras de la región parisiense; los del país entero. El Estado da garantías; esto es suficiente; pero, es natural, no emprende las obras por sí mismo.

No hay doctrina en la aeronáutica francesa. Tampoco la hay en el urbanismo. La ciudad, ¿se extenderá en 60 ó 100 kilómetros de diámetro, o, por el contrario, se restringirá? París vive sobre sus 20 metros de altura de los inmuebles. Todo está comprimido, sin aire, ni verdor y la densidad es demasiado débil. Por consiguiente, las distancias son demasiado grandes. Trabajar en la ciudad y vivir en las afueras, es, quizá, un sueño falaz. El entusiasmo por las ciudades-jardín, que aislan a los hombres y les privan de los beneficios de la organización —servicios comunes, en particular— es, quizá, el romántico error de este último período.

Ensanchar el centro comercial de París hasta la periferia, es también un sueño contradictorio. Aquí se reclama el derecho en nombre del progreso técnico, de socavar tantos sótanos como se quiera; pero, ¿no vale más romper el techo de 20 metros?

Evadirse de París para transportar la ciudad hacia una derecha bien ordenada, es anular, con un gesto, el más formidable valor inmobiliario, el del centro geométrico de la región urbana. Es arriesgar un balance peligroso el empezar por inscribir un valor tan formidable en la columna de las pérdidas.

Si tuviésemos establecida una estadística por los urbanistas, ya no discutiríamos más, actuaríamos y nuestras tesis no serían contradictorias.

Se ha preguntado: ¿qué hacen las otras ciudades en los otros países? Muchas tienen los ojos fijos en París, esperando algún gesto de ella que testimonie que las técnicas modernas son portadoras por sí mismas de las soluciones a las perturbaciones ocasionadas por el maquinismo. Esta solución inscribiría una nueva página de grandeza arquitectónica a la historia de la ciudad.