

de las estructuras preindustriales. Los agentes económicos, las concesiones, su rescate por el Estado una vez cubiertos los objetivos financieros, y las alternativas en las leyes de expropiación son así mostrados en una lectura un tanto arqueológica de los acontecimientos, mientras la propia documentación gráfica de los proyectos juega un papel muy de "acompañamiento". La identificación aquí de urbanística y política, esta vez sí que intencionada, es la angulación característica de este trabajo. Se produce, a mi juicio, una fractura no bien resuelta entre sus partes: el análisis de los programas de estudios y las publicaciones de los ingenieros como ejemplo de profesión ilustrada, la documentación gráfica de los proyectos y la lectura de las memorias y peripecias que se siguen de la ejecución de algunos de ellos. Así queda muy escurridizo el campo de problemas actuales al que se contribuye a esclarecer o a formular con el trabajo (en algunos la translación sería ilusoriamente bastante inmediata -piénsese en los affaires de las autopistas actuales-, mientras en otros parece perdida su vieja condición: ¿cuáles son la "racionalidad" y capacidad de gestión actuales del ingeniero?).

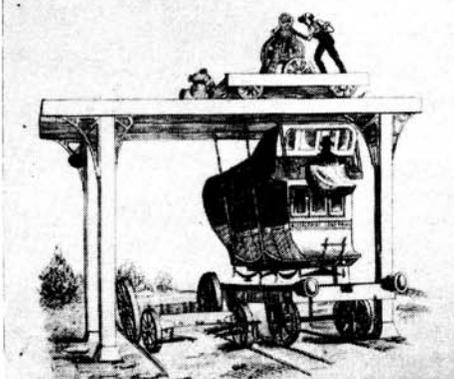
Dos trabajos sobre infraestructuras. El análisis de la construcción de la red física que articula el territorio italiano, transformando su estructura productiva y el análisis de unas operaciones prototípicas en términos de las transformaciones sociales y políticas que están a su base. El esfuerzo antes mencionado, de extensión de la reflexión urbano-arquitectónica al territorio "no edificado" ¿no habrá perdido así su continuidad con aquella?

El interrogante se justifica, para nosotros -en absoluto con matiz de objeción a cualquiera de estas obras-, en cuanto al tono que toma la discusión del mismo tema, aquí (4). Categorías más comprensivas y específicas como la consideración de las infraestructuras como "capital fijo" (5) seguramente resulten más adecuadas, en nuestro contexto, en orden a posibilitar esta integración de la discusión territorial en el ámbito de la Urbanística, dado el peculiar estado de la cuestión que entre nosotros presenta hoy el debate. Estado al que no es ajeno el hecho de que los estudios geográficos y de historia económica en torno a los fenómenos urbanos sean mucho más precarios (6) que en Italia y, por tanto, que la discusión comenzada esté tan carente de investigación empírica de base como de las servidumbres de prestación metodológica que allá pudieran constatarse; y donde, por otra parte, el esfuerzo de reflexión más importante, en este campo, viene de estudios

ALBERTO MIONI

collana Polis / Marsilio Editori

LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI IN ITALIA NELLA PRIMA ETÀ INDUSTRIALE



propriadamente urbanos desde los cuales el "largo plazo" y la inercia de las relaciones espaciales determinadas por las infraestructuras son más adecuadamente entendidas.

José L. Gómez Ordoñez

(1) Alberto Mioni: Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale, Marsilio ed. 1976.

Paolo Morachiello: Ingegneri e territorio nell'età della Destra (1860-1875), Officina ed. 1976.

(2) Le città capitali del XIX secolo: Parigi e Vienna, 1975, y aún el anterior, de la misma Officina ed., La città di Padova, 1970, ambos de Aymonino et al., ilustrarían estas contribuciones.

(3) Encontraríamos en nuestra historiografía la misma categoría en el centro de la explicación de la transición capitalista mercantil-industrial. en J. Fontana, Cambio económico y actitudes políticas en la España del s. XIX, Ariel 1973.

(4) Véase nuestro artículo: Crecita urbana come investimento fisso, en "Città-Classe" n° 4, Septiembre 1975.

(5) M. Folin, La ciudad del capital y otros escritos, G.Gili, 1977.

D. Harvey, The urban process under capitalism. A framework for analysis, Zone, 1977.

(6) Aún queda como pieza singular e irrepitida el libro de P. Alzola y Minondo, Las obras públicas en España, Madrid 1968.

Estudios más sectoriales y de una historia más comprensiva, sobre la relación ferrocarriles-industrialización, son los de Tortella, Los orígenes del capitalismo en España, Tecnos, y Nadal, El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913, Ariel.

Paolo Morachiello
Ingegneri e territorio
nell'età della Destra (1860-1875)
Del Canale Cavour all'Agro Romano



Más concreto y parcial, referido a las carreteras de la provincia de Barcelona, sería el Estudio histórico-crítico de las carreteras en Barcelona, de Melchor de Palau, Revista de Obras Públicas, 1890; a los ferrocarriles en España, el de Francisco Weis, Historia de los Ferrocarriles Españoles, ed. Nacional.

Monografías recientes tienen un alcance aún más acotado y disperso: trabajos de P. Voltes, Abastecimiento de agua a Barcelona, de Martín y Ollé, Origen de la industria eléctrica barcelonesa, del Servicio de Estudios del Banco Urquijo sobre El Puerto de Barcelona y las Carreteras de Cataluña...

A favor del estudio de las colonias industriales del XIX

La agonía de un movimiento suscita el interés por sus orígenes.

El establecimiento fabril en la primera Revolución Industrial catalana, localizado en la cuenca alta de los ríos Llobregat y Cardener, en las comarcas del Bages y Bergadà, plantea los problemas propios de un asentamiento en nueva planta de la fábrica-ciudad.

Esta instantaneidad en la construcción entraña la necesidad de aplicar la racionalidad al empeño, necesidad asumida y llevada, en algunos casos, a sus últimas consecuencias.

La implantación del gran complejo industrial de la zona, cuyos pueblos no podían absorber el



alojamiento del "desproporcionado" número de nuevos obreros, llegando a transformar la producción agrícola local en una subproducción al servicio de la "auténtica" producción, la de la fábrica, y sobre todo la manera casi perfecta de construirse todo el establecimiento, permiten suponer que estas colonias sean la materialización de procesos económicos de escala mucho mayor que la del valle donde se localizan.

Las Leyes y Decretos que definen la política económica y las regulaciones del mercado exterior en los tres últimos siglos de la historia de nuestro país pueden informarnos ya de que tal proceso tuvo en las colonias del Llobregat sus primeras configuraciones y sus sucesivas recurrencias.

Podrán leerse aquí, sobre el terreno, los resultados de dicha política, las intervenciones del Estado y del capital privado sobre el proceso de producción, las consecuencias de las leyes de importación y los controles en el contrabando de materias primas (algodón, lino), la protección de la industria en las épocas de crisis, la

organización y la importancia de las mercancías producidas en el Producto Nacional, el control de los beneficios "particulares", su fomento o restricción, con un ejemplo directo en la construcción y muerte del Canal Industrial.

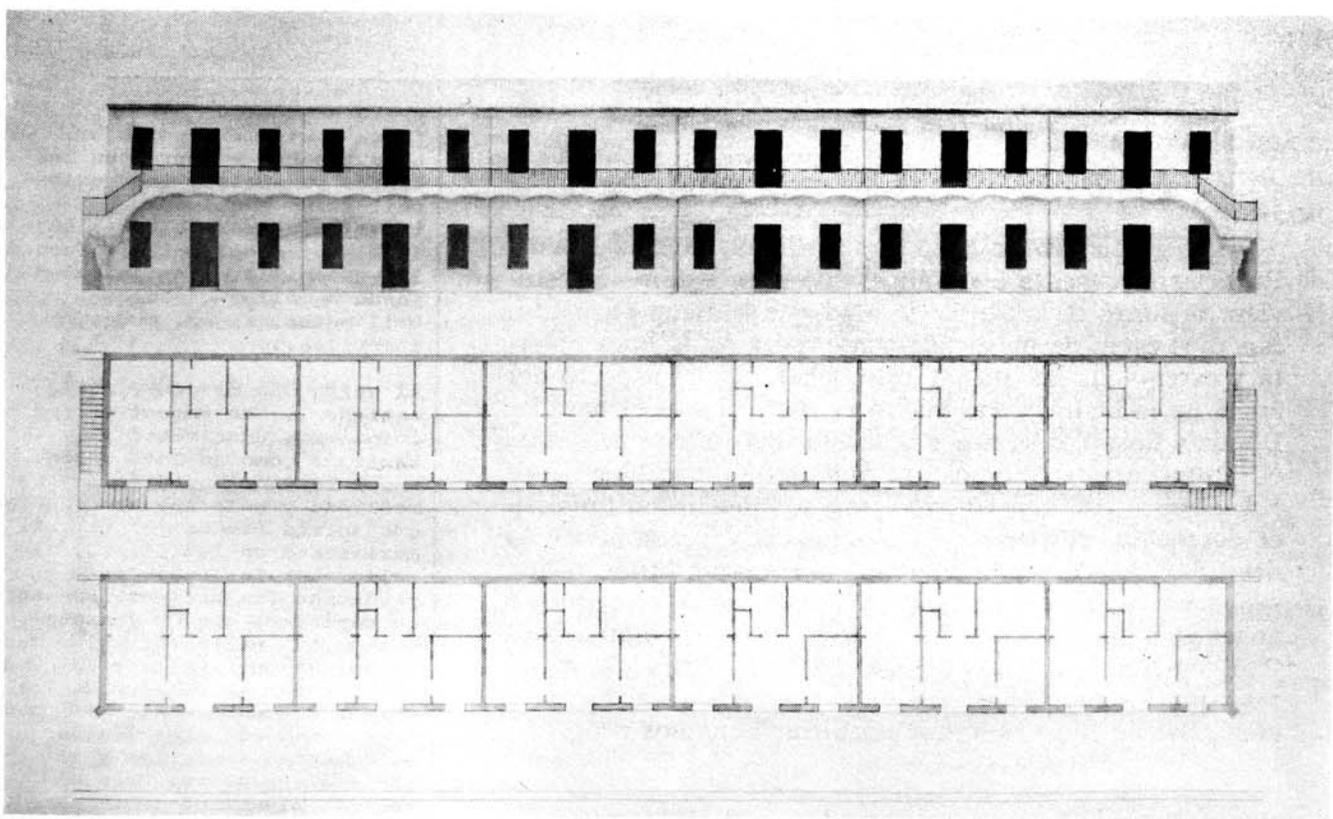
La ausencia de datos sistematizados sobre el tema centra el interés de cualquier investigación en la previa construcción de esta información.

Como muestra de lo que podría repetirse para cada una de las cerca de cincuenta colonias industriales del Alto Llobregat -que debería extenderse al caso similar de la cuenca del Freser- reproducimos el levantamiento efectuado de un establecimiento que, si bien alejado de cualquier motivación industrial, repite, en cambio, para los empleados de un hospital o de un convento, idéntico tipo arquitectónico.

Acerca de esta cuestión están trabajando, junto a algunos grupos de estudiantes de la Escuela de Barcelona, José Emilio Hernández Cros y la cátedra de Ignacio Solà Morales.

Xavier Blanquer

Ilustraciones:
Alzado, plantas y fotografías de la edificación existente en el interior de la manzana formada por las calles de Enrique Granados, Aragón, Aribau y Valencia. Dibujos de Xavier B'lanquer, fotografías de Txatxo Sabater.



Angelus Novus

Pagano-Pogatschnig entregaba sus gafas a un amigo, al sentirse morir una mañana en Mauthausen.

Publicamos con una actitud quizás en algún aspecto paralela -obviamente al margen de su calidad civil, no cabe ni mencionarlo- un texto ya bien conocido de Walter Benjamin: aquél con que describe una acuarela de Paul Klee.

Quizás algunos, incluso, hayan llegado a usar de la descripción de ese ángel como de unos propios lentes capaces de volver más tolerable -hasta donde se puede- lo que recibe una mirada cuando se desplaza.

Pero no proponemos su lectura aleccionadoramente: bastarían para alejarnos de lo contrario las ya varias ediciones castellanas que ha merecido el texto de Benjamin que contiene esa nota y la difusión que últimamente, incluso en papeles de arquitectura, está teniendo la acuarela de Klee.

Los publicamos, quizás, en una dirección opuesta al gesto de Pagano: porque, infantiles, gustamos emprender toda nueva acción acompañados de nuestros fetiches.

CARRER DE LA CIUTAT.



Angelus Novus
Paul Klee, acuarela de 1922.



Walter Benjamin en el jardín de la casa de Bertolt Brecht, 1938.

9

*Tengo las alas prontas para alzarme,
Con gusto vuelvo atrás,
Porque de seguir siendo tiempo vivo,
Tendría poca suerte.*

GERHARD SCHOLEM: *Gruss vom Angelus.*

Hay un cuadro de Klee que se llama Angelus Novus. En él se representa a un ángel que parece como si estuviese a punto de alejarse de algo que le tiene pasmado. Sus ojos están desmesuradamente abiertos, la boca abierta y extendidas las alas. Y este deberá ser el aspecto del ángel de la historia. Ha vuelto el rostro hacia el pasado. Donde a nosotros se nos manifiesta una cadena de datos, él ve una catástrofe única que amontona incansablemente ruina sobre ruina, arrojándolas a sus pies. Bien quisiera él detenerse, despertar a los muertos y recomponer lo despedazado. Pero desde el paraíso sopla un huracán que se ha enredado en sus alas y que es tan fuerte que el ángel ya no puede cerrarlas. Este huracán le empuja irremisiblemente hacia el futuro, al cual da la espalda, mientras que los montones de ruinas crecen ante él hasta el cielo. Ese huracán es lo que nosotros llamamos progreso.

Inicios de la arquitectura orgánica en la posguerra barcelonesa

Durante los dos primeros días me privaron de todo alimento. No podía sentarme ni pasear... mis ojos topaban siempre con las líneas paralelas, las cuales palidecían adquiriendo tonalidades casi blancas bajo la iluminación del potente foco de la ventanilla. Y en la pared del fondo aquellos círculos brillantes, fijos, mudos, inmóviles...

Al sexto día me ocurría algo extraño... Me encontré como idiotizado unas veces y excitado como un loco otras. Perdí la conciencia de la realidad y sólo las alucinaciones que sufría tomaba por tal. El movimiento de las líneas, el relieve de los cubos me producían tan perfecta sensación de realidad, que me lanzaba contra las paredes con las manos crispadas para detener las unas y comprobar el relieve de los otros. Por un momento disipábase la alucinación, las líneas permanecían inmóviles y el tablero era plano. Pero al separar mis manos de la pared, volvían a adquirir movilidad y