

basarse en pocos elementos, claros y rotundos:

1. La senyera, símbolo del ámbito nacional.
2. El "cubo florido", símbolo de la fiesta.
3. Las banderas rojas.
4. Los logotipos del PSUC y de "treball".

- El primero, la senyera, sí que pretende intervenir a la escala de la ciudad, como lo hace el Palacio Nacional. Debía ser una senyera de veinticinco metros de ancho, proyectada desde el balcón principal del Palacio hasta cien metros por delante, cubriendo como un entoldado todo el recinto de las juventudes comunistas. Por añadidura llamaría la atención, compensando en parte las dificultades del recorrido necesario para acceder a él.

- El segundo, el "cubo rojo florido", iría colocado sobre la torre derecha de acceso al recinto, a cincuenta metros de altura. Un cubo de diez metros de lado que debería ser visto desde las calles principales de los alrededores. Utilizar una sola torre como soporte del símbolo ayudaría a clarificar el cambio de eje que se produce a continuación, una vez dentro. La gran pancarta de entrada que rodea los dos cuerpos embalustrados definiría el acceso y ampliaría la perspectiva inicial sobre el stand de "treball". Es una franja roja en la que se anunciaría que dentro se desarrolla la fiesta de "treball", órgano del PSUC.

- El tercero, las banderas rojas, se concentrarían en las dos filas de seis grandes mástiles que allí se encuentran, tras las torres de acceso.

- Finalmente, sobre la tarima, el gran muro rojo oblicuo que albergaría el stand central, soportando el logotipo en grandes dimensiones de "treball".

4. Del dicho al hecho y la fiesta es de quien la trabaja.

Realizar físicamente todo lo que he descrito debía costar dos millones de pesetas y debía ser montado por veinte personas en seis días.

Costó cinco millones, y cuarenta personas lucharon denodadamente para montarla en dos días y medio. Y casi lo consiguen.

Algunos dicen que no se acabó porque se había apuntado demasiado alto, porque no se habían valorado bien las disponibilidades reales. Parece ser que se perdió algo de dinero.

(He leído en el periódico que la fiesta del PCE en la Casa de Campo tenía un presupuesto de más de veinte millones de pesetas, que han trabajado en ella cuatro mil personas y que se han sacado doscientos

cincuenta millones de pesetas de beneficio. Quizás alguien haya dicho que apuntaron demasiado bajo.)

Ricardo Pédigo

Las obras públicas en la Italia del XIX

Han coincidido en su publicación dos recientes trabajos historiográficos sobre las grandes obras públicas en la Italia del XIX, de los arquitectos A. Mioni y P. Morachiello, profesores de Urbanística y de Historia respectivamente del IUAV, Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia (1).

Su paralelismo habla de un esfuerzo emergente, realizado desde un ámbito universitario y profesional tan resonante entre nosotros, por esclarecer el sentido de las transformaciones territoriales operadas por la construcción de las infraestructuras, en una extensión de la reflexión arquitectónica hacia artefactos que por su naturaleza y su peculiar territorialidad no habían sido hasta ahora abordados de manera tan directa; por lo menos, se encontraría en esta extensión una preocupación por añadir a los trabajos urbanos que viene produciendo el IUAV, una dimensión que quizás se pueda echar a faltar en la urbanística de las ciudades "capitales" y en la dominancia del tipo edificatorio como categoría explicativa (2).

Con todo, más que estas relaciones de semejanza entre ambos trabajos o de dualismo respecto a otros -apresuradamente establecidos-, nos interesa mucho más precisar sus diferencias internas y su conexión con otros ámbitos menos familiares para nosotros.

Interesa, en primer lugar, fuera ya de estas referencias situacionales, constatar que ambos autores fijan en el momento de la unificación italiana el origen de la relevancia histórica de estas operaciones de construcción de infraestructuras. Para Mioni, en su preocupación por precisar esa "relación de doble efecto entre el sistema insediativo -ciudad y campo a la vez- y el crecimiento económico, social y político", por esclarecer las relaciones entre desarrollo urbano y crecimiento económico, este origen -seguramente indiscutible- quizás pese lo suyo en la traducción directa que hace de la "articulación del mercado nacional" (3) como articulación "física",

materializada por las infraestructuras. Hay en esta prestación de categorías entre la historia y el análisis espacial -tan común y generalizada por otra parte- una cierta esterilidad en la que, sobre no añadir nada a esta tan establecida tesis histórica, encontrará su apoyatura la consideración, "funcionalista" a ultranza, de las infraestructuras como canales o soportes de flujos. La parte menos sugestiva de la "ciencia regional" y de la teoría subyacente en los modelos urbanos incide en esta caracterización de las infraestructuras como artefactos que "transforman" (que inciden en) el tiempo de circulación de las mercancías...; así, la naturaleza espacial de estas obras y de las transformaciones territoriales operadas es sugerida sólo indirecta y tangencialmente, en la medida en que resulta ampliada el área de mercado en torno a los centros de producción en la valiosísima, minuciosa y exhaustiva documentación articulada sobre las obras públicas y las transformaciones de la red urbana operadas en Italia casi desde 1930: se recoge la evolución de las redes de carreteras y ferrocarriles, las obras de ampliación y utillaje del sistema portuario italiano y las operaciones -importantísimas en Italia- de mejora productiva de suelos agrícolas; en este último sector, las obras de regadío -la red de canales-, las de drenaje y las de entarquinamiento o aterramiento de suelos deltaicos constituyen importantes colonizaciones, con transformación productiva de una amplia superficie del suelo italiano. Los movimientos migratorios campo-ciudad, los desequilibrios regionales y la jerarquía entre las ciudades vienen relacionadas entre sí y con aquellas obras en un análisis agregado que suscitará, a buen seguro, precisiones y mediaciones de estudios parciales menos orientados a las obras públicas y más comprensivos de otras variables históricas.

Morachiello, no preocupado en su trabajo por la investigación de esta especificidad, encuentra en esta periodificación una justificación más obvia. En la importancia cuantitativa de las inversiones de los grandes capitales privados nacionales y extranjeros en algunas operaciones -concretamente cinco: cuatro de transformación agraria y otra, la de enlace Francia Italia por el Gottardo- encuentra la prueba de su tesis preestablecida, a saber, el protagonismo ejercido por los italianos (técnica innovadora + economicismo + capacidad de gestión) en la racionalización de los conflictos entre una burguesía liberal avanzada y un Estado -la Italia "della Destra"- con un marcado peso, todavía,

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?).

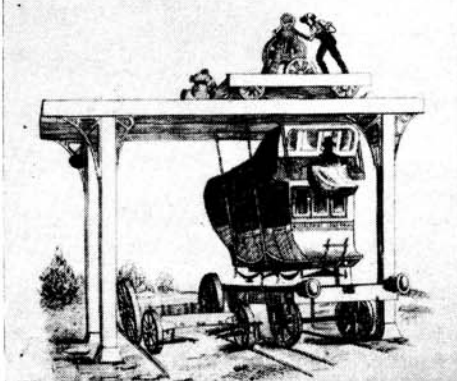
Dos trabajos sobre infraestructuras. El análisis de la construcción de la red física que articula el territorio italiano, transformando su estructura productiva y el análisis de unas operaciones prototípicas en términos de las transformaciones sociales y políticas que están a su base. El esfuerzo antes 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



propriamente 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. Folín, La ciudad del capital y otros escritos, G.Gilí, 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