

ESPACIO PÚBLICO

ORIOL BOHIGAS

**Contra la incontinencia urbana
Reconsideración moral de
la arquitectura y la ciudad**

Electa

15 Una arquitectura que no quiere serlo

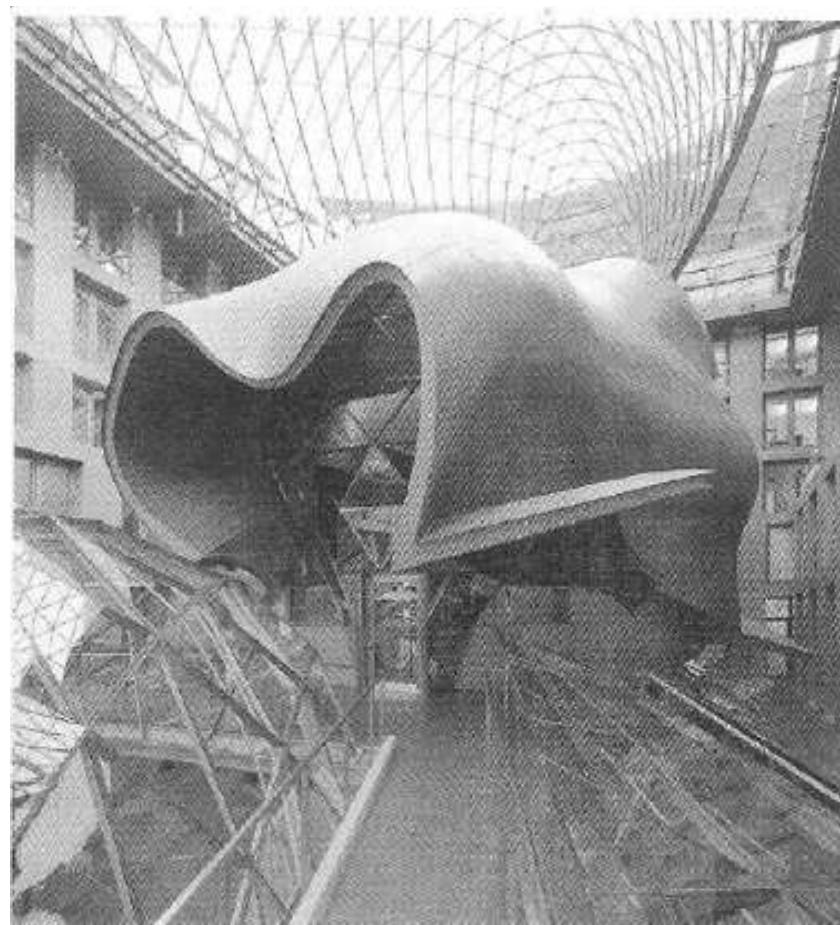
He aquí el resumen de algunos temas de las páginas anteriores que ahora me interesa subrayar para seguir adelante:

1. La arquitectura que marca la historia del arte es la que introduce cambios sustanciales y plantea actitudes revolucionarias, Investigaciones profundas. Sin embargo, esa arquitectura ha de dar soluciones a los problemas reales de la colectividad, y para eso es necesario ensayar una línea relativamente autónoma de investigación y conseguir que sus resultados lleguen a constituir modelos generalizables que, total o parcialmente, den apoyo a la arquitectura corriente para las necesidades corrientes.

2. La primera condición es frecuente en algunos edificios de imagen fuerte, de autor reconocido, apoyados social y mediáticamente. Sin embargo, las transformaciones que esos edificios proponen no suelen ser comunicables a la arquitectura corriente -Inmensamente mayoritaria en los paisajes y las ciudades, la que forma el panorama real de la arquitectura desde la segunda mitad del siglo xx-, y, con mucha frecuencia, no son utilizables en la solución de los grandes problemas colectivos. No son modelos; ni quieren serlo, porque el objetivo de esa arquitectura es precisamente diferenciarse y distinguirse. Entretanto, la arquitectura corriente está en manos de la incultura de los promotores, de la negligencia de la mayoría de los arquitectos y de la pereza de los funcionarios.

3. La arquitectura culturalmente clasificable ha dado últimamente un paso atrás en cuanto a la utilización y la afirmación de los factores seguramente más genuinos de su historia: ni los sistemas constructivos, ni los sistemas de fluidos, ni las realidades funcionales cuentan como factores esenciales en el concepto, el orden y la composición arquitectónicos. Los trámites escultóricos predominan y se erigen en moneda de cambio para la exhibición del poder y el éxito económico.

Parece, pues, que la arquitectura se resiste ahora a serlo, es decir, a mantener algunos de los rasgos que le han dado significado a lo largo de muchas variaciones estilísticas. No creo que haya que valorarlo ni positiva ni negativamente, pero es insólito y significa alguna distorsión interna o, por lo menos, un cambio que afecta incluso la estructura profesional y las interrelaciones entre las artes.



Frank O. Gehry. Edificio DG Bank en Pariser Platz, Berlín.

Seguramente esta es una aproximación crítica muy poco científica y escasamente documentada, pero resulta evidente que, cuando el público dice con perplejidad ingenua que un dinosaurio de Gehry, un rascacielos de Nouvel, una pérgola de Miralles o una cubierta ondulada de Hadid o de Zaera, más que obras de arquitectura, parecen esculturas, explica unas relaciones que antes no se habían producido o solo se habían insinuado tímidamente. Tal vez el esfuerzo de artisticidad que reclamaba en las primeras páginas haya adoptado unas vías que desbordan la propia disciplina; tal vez se trate de un salto artístico de mucha más envergadura que las revoluciones que provocaron la eclosión de los grandes estilos históricos. Sin embargo, de momento no me lo parece, y casi estaría dispuesto a aceptar la afirmación exagerada y apasionada de Helio Piñón cuando dice que la arquitectura moderna se ha acabado con Ame Jacobsen. Para que esas revueltas se conviertan en revoluciones han de incluir el otro elemento indispensable para aceptar su autenticidad: el servicio a la evolución de los requerimientos de la sociedad y, con ese servicio, la participación anticipada en las transformaciones sociales y políticas. Más bien parece que nos encontramos en un momento en el cual los cambios formales e incluso programáticos se dirigen a dar lustre a las últimas aventuras de un liberalismo enemigo de los principios de igualdad y sostenedor del fundamentalismo del mercado.

No creo en la muerte ni en la resurrección porque confío en la continuidad de la revolución, siguiendo aquella frase del maestro Flaubert: "De toda la política solo entiendo una cosa: la revuelta", y el complemento benjaminiano que afirma "la revolución como espacio creativo". No obstante, es preciso reconocer que hay elementos que parecen indicar el final de la arquitectura como arquitectura, un final esplendoroso y terrible al mismo tiempo, como el canto del cisne; o quizás se trate tan solo de la generalización de una arquitectura que no se atreve a serlo o que "preferiría no serlo" -en recuerdo del *Bartleby* de Hermán Melville-, porque le gusta moverse en unas vibraciones artísticas menos comprometidas y más bien pagadas, próximas a la mercantilización de los marchantes de arte y del diseño publicitario, una línea en que nadie le exigirá ninguna revolución cultural ni política.



Mejandría Zaera Polo: Estación terminal del Puerto, Yokohama.

Todavía querría añadir una consideración que me parece bastante significativa. Por primera vez en la historia del movimiento moderno, los grandes edificios monumentales que son experimentaciones de novedad radical y, al mismo tiempo, proclamas publicitarias de las grandes empresas o de actividades lúdicas colectivas gozan de una entusiástica aceptación por parte del público general, de las masas menos cultas y menos sofisticadas. Cuando se construyeron la Ville Savoye en París, el pabellón alemán en Barcelona o la un/té *d'habitation* en Marsella, el público más adocenado se escandalizó. Ante el nuevo edificio administrativo de Marsella, el palacio del Fórum de les Cultures de Barcelona, el Auditorio de Roma o la sede Cartier de París, todo el mundo ha mostrado no solo asentimiento, sino entusiasmo. Ello puede ser debido a tres causas: que haya aumentado la cultura visual y el espíritu revolucionario del público, así como su capacidad de asimilar la innovación; que en esos nuevos edificios no haya tanta innovación como parece o que la que hay se encamine solo en una línea ya asimilada en parte y, por lo tanto, vulgar; que el público lo acepte simplemente como uno de los métodos disimulados de la propaganda comercial y representativa del poder, acostumbrado como está a las imágenes de los habituales sistemas publicitarios de la sociedad de consumo. Estoy convencido de que la causa más importante es esta última, porque la valoración del invento e incluso del exabrupto formal no es la misma en la arquitectura que le toca vivir a ese público, y en la cual, en realidad, se acomoda. La vivienda no ha sufrido los mismos cambios formales, como tampoco lo han hecho los ámbitos de convivencia cotidiana. Como decía Umberto Eco, a las grandes masas usuarias todavía les resulta más fácil y más cómodo vivir en una mala arquitectura que en una buena arquitectura. Desde las periferias proletarias hasta los barrios más aristocráticos, todo el mundo vive según las estructuras y las imágenes burguesas más anticuadas. Solo cambian de idea cuando acuden a visitar monumentos de intención publicitaria.

21 La ciudad, un lugar

No empezaré con la pedantería de definir qué es la ciudad, entre otras razones porque no soy partidario de esa clase de definiciones y porque es imposible resumir en pocos rasgos todas las ciudades y todas las épocas en las cuales la misma ciudad se ha expresado y se ha configurado. Se me ocurre solamente una característica que parece evidente en todas las circunstancias territoriales y temporales: la ciudad suele ser el lugar físico y social en el que se producen las máximas -o quizás las mejores- posibilidades de información, de comunicación y de alcanzar inmediatamente los resultados de esa información. Es decir, además de otras condiciones esenciales para la vida colectiva, la ciudad es el lugar donde coinciden físicamente más cosas, donde las cosas se encuentran más a mano y donde la proximidad organizada estructura el programa de una vida política. No me costaría mucho añadir que esas son precisamente algunas de las condiciones indispensables para vivir democráticamente, siempre que entendamos por democracia un sistema político de libertad y, sobre todo, de igualdad en los derechos, las obligaciones y las oportunidades, algo todavía muy distante de lo que hoy se llama "democracia".

Las últimas conquistas tecnológicas han permitido a algunos geógrafos urbanos, sociólogos y urbanistas presumir que, para alcanzar esas condiciones, no era necesario que la ciudad fuera un lugar y que, por lo tanto, en la civilización actual, la ciudad, tal como ha estado configurada a través de la historia, ya no era un escenario indispensable. Las distintas vertientes telemáticas permitirían unos niveles de comunicación que la podrían sustituir sobradamente, y la forma de vida más adecuada sería la de la ciudad "sin lugar", la ciudad difusa, la ciudad informal, la ciudad establecida solamente por la conjunción virtual de individualidades dispersas. No creo que esa idea venga solo de las nuevas ofertas tecnológicas: las ideas antiurbanas vienen de muy lejos y se mantienen en distintas culturas. A fines del siglo xix y a lo largo de la primera mitad del xx, hay una larga muestra de propuestas de suburbialización o de antiurbanidad que casi siempre arrancan de una ideología social progresista pero acaban en el establecimiento de fórmulas conservadoras que intentan desintegrar la esencia colectiva de la ciudad. Es un itinerario que viene marcado desde las buenas intenciones de las *garden cities* inglesas hasta el desquiciamiento de las periferias urbanas, los polígonos y las urbanizaciones cerradas, ofrecidas a la promoción de las clases medias e incluso de las más adineradas. Hoy, los defensores de la ciudad difusa lo son por una clara ideología conservadora o porque disfrutan de los beneficios privados en los procesos especulativos de nuevos terrenos edificables.

Creer que las redes telemáticas pueden sustituir la ciudad es olvidar un aspecto importante. En la ciudad no solo existen las facilidades para buscar y encontrar, sino también la de encontrar sin buscar, utilizando la casualidad, con todos sus entramados e intercomunicaciones. La ciudad es a la vez provocadora y seleccionados de las casualidades de información y de accesibilidad, y ello resulta posible porque se trata de una acumulación productiva, de una confluencia incluso conflictiva; si se quiere, de un auténtico sistema ecológico en el cual se incluye la artificialidad de la cultura y la civilización. Por otra parte, en ese sistema ecológico -utilizando el adjetivo de manera un poco heterodoxa-, debe haber muchos factores que provienen de una realidad natural, ciertamente incontrovertible. Nos lo han de decir los antropólogos y los sociólogos, pero, en principio, ¿no creemos que los hombres y las mujeres poseen por naturaleza una condición que los hace tender al agrupamiento, a las estructuras tribales? Esas estructuras, por razones culturales -y por los cambios que ha conquistado para ellas la civilización-, ya no tienen lugar en sistemas ecológicos absolutamente naturales y espontáneos, sino que reclaman un entorno especial que las cohesionne y las haga interactuar. La ciudad, quizás más que la nación, es la culminación de unas nuevas identidades de grupo indispensables para pasar de la vida "bárbara" a la vida "civilizada".

Por eso, cuando me preguntan cómo será la ciudad del futuro -una pregunta inútil y, sobre todo, demasiado frívola cuando se incluye en las entrevistas periodísticas-, casi siempre contesto que será más o menos como la de ahora aunque con mejoras y reformas concretas, porque no puede ser muy diferente. Ser ciudad implica unas condiciones que permanecen y permanecerán a través de la historia. Lo que puede pasar -y seguramente pasará- es que haya otras clases de asentamientos humanos y que incluso las ciudades desaparezcan en un cataclismo de desorden social. Sin embargo, esos nuevos asentamientos, si

no son muy parecidos a los tradicionales, no serán ciudad, y los problemas, los conceptos y los imaginarios serán muy distintos. (El arquitecto Ricardo Aroca ha dicho que no es necesario que nos preocupemos de la ciudad del futuro, sino del futuro de nuestras ciudades.)

Ahora bien: para que ese grupo funcione con naturalidad, hay que añadirle otra artificialidad, un espacio - una forma y una estructura- pensado y diseñado, construido con el propósito de favorecer la estabilidad -o la vitalidad transformadora- del sistema. La arquitectura y el urbanismo son instrumentos -no los únicos, pero evidentemente fundamentales- para la construcción de ese espacio colaborador y sugerente que tiene que participar en la creación de lo que debemos llamar "urbanidad". Hay que preguntarse cuáles son los elementos esenciales que desde la arquitectura y el urbanismo han de apoyar esa estructura social, es decir, esa urbanidad. La respuesta solo la va dando la experiencia, siempre tan diversificada en el tiempo y en el espacio, pero una primera aproximación sería afirmar, en términos muy generales y quizás poco definidos, tres elementos fundamentales en la definición formal de la ciudad, todos ellos relacionados a un tiempo con el ámbito físico y el contenido social: la confluencia, la flexibilidad, la superposición de funciones, incluso en la sublimación del conflicto; la compacidad espacial y representativa; la legibilidad de los itinerarios y de los elementos significativos. Sin conflicto funcional, sin compacidad y sin legibilidad es muy difícil que una ciudad favorezca -o permita- los valores individuales y colectivos que le hemos atribuido, desde la oferta de información hasta la creación de nuevas identidades colectivas.

No olvidemos que estas reflexiones sobre la ciudad se han iniciado a consecuencia de discutir la clase de arquitectura que hoy tiene cierto predicamento académico, crítico y mediático, y con la intención de definir cierto cuadro de *inputs* que a menudo son despreciados o situados en planos accesorios. Tampoco hemos de olvidar que, cuando hablamos de ciudad, nos referimos básicamente a los modelos europeos, ya que son los que representan mejor las bases físicas y sociales de la misma y los que muestran más claramente los problemas. Por otra parte, me parece que algunas monstruosidades urbanas americanas y asiáticas ya no se pueden analizar como ciudades, sino como alternativas de asentamiento humano distanciado de los conceptos de ciudadanía. No puedo, pues, extender ahora los comentarios sobre la ciudad a toda su complejidad real: los limitaré a una línea argumental preconcebida y absolutamente discutible. Empecemos, pues, hablando de la confluencia funcional.

22 La superposición de funciones

Existe, evidentemente, una vieja tradición de localización de funciones en la ciudad, sobre todo en la ciudad medieval, donde los gremios artesanales formaban sus propios barrios especializados por razones no solo de relación productiva, sino también de consistencia social. Al mismo tiempo, los distintos barrios residenciales establecían diferenciaciones bien clasificadas que relacionaban, e general, los buenos emplazamientos con los altos niveles económicos. Ya en la primera ciudad industrial, los establecimientos de alta producción se situaban de acuerdo con unas realidades territoriales que los beneficiaban particularmente, aunque no respondiesen a una lógica estructural del conjunto. Y hace muchos años, sin embargo, que buena parte de esas circunstancias ha cambiado radicalmente: la eficacia de los viejos y nuevos medios de comunicación -pistas de hierro, de asfalto, de cables o de ondas- permite trabajar cierta distancia, y buena parte de la industria está en proceso de superar lo altos grados de contaminación y puede convivir con la residencia, el terciario y otras funciones productivas sin echar a perder por completo la confortabilidad. Los ejemplos de deslocalización industrial y de eliminación o limpieza de residuos en muchas ciudades europeas son bastante espectaculares. (Ya hace algunos años que la negrura ambiental de Londres se ha reducido, y los ejemplos son cada vez más frecuentes, pese a que algunos países -los más ricos como Estados Unidos, se opongan, por simples razones de abuso económico a firmar o cumplir los tratados internacionales sobre descontaminación.)

He dicho que los nuevos sistemas telemáticos no llegarían nunca a sustituir la estructura física de la ciudad, y ahora vemos que más bien tienen una función complementaria y refuerzan esa estructura tradicional transformándola en un tejido más flexible y menos condicionado por una clasificación de funciones: constituyen un nuevo factor en la ecología artificial de la vida urbana. Debemos aceptar, no obstante, que las únicas fuerzas de localización que todavía perduran son las que afectan a la residencia, seguramente porque la diferenciación radical entre clases sociales -entre ricos y pobres, entre autóctonos e inmigrantes, entre emancipados y dependientes, etc.- no ha alcanzado el mismo progreso corrector que la tecnología en el campo productivo. Como era de esperar, en la presente situación de neoliberalismo exacerbado, en la que una falsa libertad unidireccional consigue reducir los esfuerzos prioritarios hacia la igualdad -de la fraternidad más vale ni hablar-, lo que no prospera es el equilibrio social. Experiencias realmente igualitarias en la residencia urbana hay actualmente bien pocas, y todas las que ha habido corresponden a momentos políticos muy específicos, desde las socialdemocracias de entreguerras a las imposiciones radicales de los regímenes comunistas, aunque hay que reconocer en ellas muchos defectos y, sobre todo, la incapacidad -quizá por esos mismos defectos, además de la falta de apoyo político- de comunicar y divulgar los resultados hacia otros ámbitos. La historia de las viviendas económicamente protegidas en toda Europa está llena de buenas intenciones e incluso de resultados plausibles, pero casi nunca se ha resuelto el problema de su ubicación urbana y de la posible oferta sin distinción social: a menudo son núcleos autónomos con tendencia a convertirse en guetos, que, para acabar de complicarlo, suelen aislar de la continuidad urbana y de la sucesión orgánica de las centralidades.

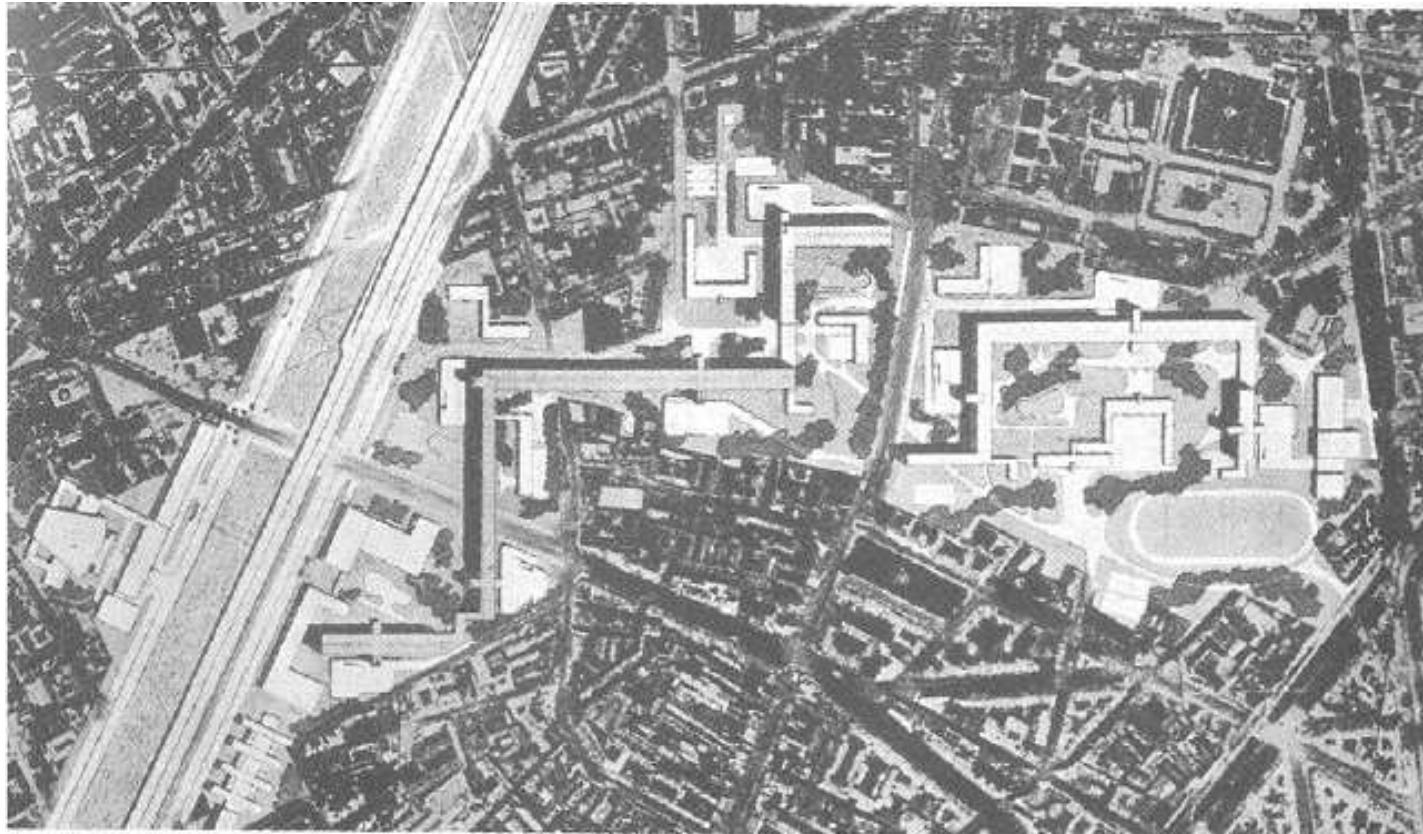
Por lo tanto, parece que, de todos los motivos que explicaban las localizaciones funcionales diferenciadas, el único que todavía tiene validez -mientras esperamos una hipotética revolución igualitaria- es la estructura social fuertemente dividida en clases. Sin embargo, los maestros de la primera ola del movimiento moderno -racionalistas, funcionalistas- entendieron el problema exactamente a la inversa. No captaron el alcance de la revolución tecnológica, que podía anular la imposición del zoning, y creyeron, en cambio, que ya estaba triunfando la revolución social. Establecieron una teoría de clasificación de funciones en la ciudad y solo aceptaron todo el conjunto de la residencia como una masa articulada pero unitaria, sin diferencias. Así nacieron las teorías de la ciudad funcional, las afirmaciones paradigmáticas de la Carta de Atenas, los proyectos de la ville radieuse, la serie de propuestas radicales



Polígono San Ildefonso. Cornellà. Barcelona.

de Le Corbusier para la reforma de Río de Janeiro, Barcelona, Argel, París y Buenos Aires, así como la construcción de dos ciudades -Chandigarh y Brasilia- que son los dos grandes monumentos en que culmina una ideología urbanística radical. La importancia de todos esos acontecimientos en la historia de la arquitectura y el urbanismo es incuestionable: casi nunca se había producido una acumulación de tantas propuestas revolucionarias en un período de tiempo tan breve, intenso y fructífero. Sin embargo, como la revolución social -y, por lo tanto, la de la propiedad colectiva del terreno, la de las imposiciones planificadoras integrales, etc.- quedó frenada, en lugar de persistir los criterios esenciales, revolucionarios desde el origen, perduraron solamente dos, precisamente los que pudieron ser interpretados peor y de manera más conservadora en buena parte de la reconstrucción europea de la segunda posguerra y en las expansiones urbanas posteriores. El primero fue una morfotipología urbana basada en el bloque aislado en medio de unos espacios sin forma ni significación propia, como consecuencia de la teoría mucho más compleja y sofisticada de la ciudad verde vertical. El segundo fue el mantenimiento del método del *zoning* -la clasificación territorial según las diversas funciones- como punto de referencia a la hora de mantener una ficción neoliberal de la planificación. En realidad, ambos criterios -o, mejor dicho, ambos métodos- han sido puestos a disposición del sistema político y económico basado en el fundamentalismo del mercado, precisamente lo que la ideología del primer movimiento moderno intentaba abatir, en favor del socialismo, desde la relativa operatividad del urbanismo. Del primero hablaré más adelante a propósito del tema de la compacidad y la densidad; el segundo se refiere plenamente a la confluencia funcional y la necesaria conflictividad de usos.

Para empezar, hay que recordar los orígenes del *zoning*, que, en cierto modo, han marcado las interpretaciones posteriores. Aldo Rossi lo analiza muy bien en *La arquitectura de la ciudad*: "La presentación científica de la teoría del *zoning* la avanzó en 1923 E. W. Burgess partiendo de su estudio sobre Chicago; el *zoning* se define como la tendencia de la ciudad a clasificarse en barrios concéntricos alrededor de un barrio central de negocios, un barrio de tipo direccional. Burgess, en la descripción de la ciudad de Chicago, indicaba una serie de zonas concéntricas correspondientes cada una a funciones bien definidas; el centro de negocios que absorbe la vida comercial, social, administrativa y los transportes; la zona de transición que circunda el centro y que se representa por una especie de aureola degradada formada por residencias pobres donde viven los negros y los inmigrantes recientes y se sitúan pequeñas industrias; la zona de residencia obrera donde están los trabajadores que quieren vivir cerca de sus



Le Corbusier. Proyecto para el "Ilot Insalubre". París.

fábricas; la zona de residencia más rica que comprende viviendas individuales y casas de más plantas y, finalmente, una zona externa donde están los inmigrantes reagrupados alrededor de las carreteras que convergen hacia la ciudad".¹ En 1925, el *zoning* es aplicado por primera vez a las regulaciones urbanísticas de Berlín, según los estudios que había realizado Reinhard Baumeister a fines de siglo, con una diferencia esencial: no es tanto un análisis de la realidad de unas implantaciones radiales como una propuesta de sectores monofuncionales que se convierten en una base de planificación.

De esas teorías se deducen dos consecuencias. Una positiva: entender la ciudad por fragmentos y, en cierto modo, abrir el camino hacia la consideración de la identidad de los barrios; una negativa: concebir las distintas partes de la ciudad atendiendo prioritariamente -quizás exclusivamente- a unas determinadas funciones, como si no existieran otros factores a tener en cuenta en el complejo tejido urbano. El urbanismo racionalista recogió esa herencia y la interpretó a la inversa: no siguió adelante con la visión de la ciudad desde el fragmento e insistió en las grandes concepciones generales que intentaban ser sistemáticas, y, en cambio, siguió el esquema metodológico de la zonificación. La última derivación de ese escenario -ya echadas a perder las ideologías iniciales- han sido los planes generales de ordenación, establecidos con distintos procesos en muchas legislaciones europeas, que, por una parte, no consiguen la sistematicidad general y, por otra, subdividen funcionalmente el territorio, despreciando la confluencia, es decir, la conectividad social.

El plan general de ordenación se ha convertido en casi todas las ciudades -sobre todo en Italia y España- en un recurso obligatorio para simular que en ellas se ejerce realmente una operación de control. En otro momento del presente texto explicaré que ello es una falacia y que el plan sirve de bien poco: en realidad, solo sirve -en el mejor de los casos- para delimitar el terreno que se podrá edificar y las funciones y el tamaño de lo que se puede construir en cada zona edificable. Dado que los regímenes más derechistas de Europa, a través de legislaciones subsidiarias, ya han abierto las posibilidades de edificación a casi todos los terrenos del entorno urbano -con el falso argumento de que la mayor oferta de suelo garantiza la limitación de precios, cuando en realidad se trata de una concesión a los peores trámites especulativos-, resulta que la operatividad de un plan se reduce, como máximo, a la zonificación. De todos los inventos de la ciudad funcional ha quedado solo el peor, debido a que, bien mirado, es el que en principio perjudica menos el sistema de promoción capitalista y establece cierta seguridad en la comercialización. Los terrenos se pueden valorar en función del posible contenido y de la repercusión de construcción admitida por cada metro cuadrado de su superficie. (El extremo de esos errores de

planificación nos lo proporciona la actual legislación italiana que obliga, en *lospiani regolatori generali*, a clasificar el territorio urbano en seis zonas homogéneas que siempre son las mismas -se denominan A, B, C, D, E y F-, según una descripción estándar que hace la propia ley; da lo mismo de qué ciudad se trate.)

En consecuencia, la pretendida planificación comporta un hecho muy negativo, como es la clasificación de usos en el territorio. Si una ciudad ha de ser, como hemos visto, un sistema de vida colectiva y un instrumento de información y comunicación que utilice incluso las ventajas del azar, es necesario que el ciudadano tropiece constantemente con acontecimientos diversos y, sobre todo, es preciso que ningún ciudadano viva en un gueto, aunque sea un gueto funcional. Da angustia ver esos planes que van marcando manchas arbitrarias generadoras de antiurbanidad: centro direccional, sector industrial, área terciaria, núcleo universitario, implantación de viviendas económicas, etc. Y aún causa más angustia ver ya realizados algunos de esos barrios que solo tienen vida durante las horas limitadas de la jornada laboral o que se convierten en dormitorios suburbanos. Es entonces cuando se comprende y justifica el exilio de algunos ciudadanos en busca de una vida no urbana, porque, en su caso, la urbanidad está en proceso de degradación. Las ciudades no mueren por exceso de conflictos: mueren o se debilitan por falta de conflictos productivos; porque, evidentemente, la superposición de funciones crea conflictos: el tráfico, el ruido, la acumulación de residuos materiales y humanos, un grado de contaminación incontrolado, etc. Sin embargo, el urbanismo no tiene como objetivo anular esos conflictos, que son inherentes a la vida urbana, sino encontrar la manera de suavizarlos -de hacerlos más soportables en lo concreto- sin que pierdan su eficacia social.

Los planes generales, tal como se siguen confeccionando, son los principales culpables de ese proceso antiurbano, pero también contribuyen a él la legislación sectorial, los intereses de los promotores e incluso la tendencia de los proyectos de los arquitectos, sobre todo de los que consideramos buenos arquitectos. Por ejemplo, son poquísimos los que reclaman que, para una buena salud social, se mezclen los distintos tipos de vivienda, no solo en un mismo barrio, sino en un mismo edificio. Es una barbaridad construir barrios de casas económicas, y también lo es construir edificios especializados. ¿Tan difícil sería mezclar en un solo bloque viviendas económicas y viviendas de precio libre? En realidad, esa era la fórmula habitual en las ciudades del siglo XIX: en la planta baja, comercios; en el entresuelo, oficinas o servicios; en el principal, la casa de los propietarios o de inquilinos de alto nivel social; a partir del principal y hacia arriba -todavía no se utilizaba el ascensor y no había aparecido, por lo tanto, la atracción del ático y las terrazas-, el nivel económico de los usuarios iba bajando, y el conjunto del edificio se convertía en una especie de reducción bastante significativa de la estructura social de la ciudad, con todas las facilidades de la interrelación.

No se trata solamente de mezclar tipos de viviendas, sino también funciones diversas como pueden ser las oficinas y el comercio. Hoy en día todo el mundo piensa en bloques exclusivos de oficinas, ya que presentan cierta facilidad de producción y de gestión, y cada día proliferan los grandes centros comerciales desligados de la red urbana. Con esa subdivisión, con esa falta de flexibilidad de usos, se crean no solo conflictos sociales, sino también sacudidas económicas: actualmente, en Barcelona sobran locales de oficinas y faltan viviendas, sin que sea posible realizar transferencias inmediatas. Por otra parte, la ciudad se desmenuza debido a que la legislación -con la coartada del plan general, que parece absolverla de cualquier deficiencia- no atiende esa clase de problemas, ya que a los promotores les resulta más fácil y menos comprometido y las estrellas de la arquitectura encuentran un terreno más abonado para lucir sus elucubraciones formales y poder desentenderse de los problemas colectivos más reales y, por lo tanto, más difíciles de resolver.

El tema de los centros comerciales -las "grandes superficies"- ha llegado a ser muy grave, y lo es tanto desde el punto de vista de la segregación funcional como desde el de la necesaria compacidad urbana. La vida colectiva se expresa en la fluencia de los espacios públicos, y por eso es tan importante el diseño de esos espacios, teniendo en cuenta el grado de vitalidad propia que han de generar. Ese grado de vitalidad depende de muchos factores relacionados con las distintas maneras de organizar la vida colectiva, y una de esas maneras es la continuidad del comercio -y de otras actividades productivas- a lo largo de las calles y las plazas. Tradicionalmente, la calle y la plaza no solo han servido para ofrecer



Gran superficie comercial en Toronto.

fachadas a la residencia, sino para organizar la vida comercial de las plantas bajas en unos itinerarios plurifuncionales.

Esa estructura ha sufrido algunos cambios a partir de la segunda mitad del siglo XIX, cuando aparecen en las grandes capitales norteamericanas y europeas unos nuevos tipos de edificio que se especializan en la concentración comercial: los grandes almacenes, además de las galerías cubiertas y los mercados públicos con estructura estable. Los grandes almacenes marcan buena parte de la monumentalidad en capitales como París, Londres, Berlín, Chicago y Nueva York, y se van extendiendo a más y más ciudades a lo largo del siglo XX. (En España, en 1950 había solo cinco grandes almacenes -en Barcelona y Madrid-, pero en 1980 ya había setenta y siete, y desde entonces la cifra ha superado cualquier previsión.)

Ni los almacenes, ni las galerías, ni los mercados estables afectaron la continuidad comercial de la ciudad ni la capacidad de uso colectivo, porque se trataba de escenarios que no inventaban una nueva geografía comercial, sino que reforzaban la existente, apoyados en los mismos accesos de peatones con las mismas redes de transporte, no reducían la fuerza aglutinante del comercio del entorno y se interpretaban como otro tipo de espacio colectivo, relacionado con el espacio público.

Sin embargo, a partir de la década de 1960, se inicia otro fenómeno que se desarrolla en tres etapas sucesivas: los supermercados -todavía integrados a la ciudad-, los centros comerciales periurbanos con servicios complementarios de restauración y ocio y, finalmente, las grandes superficies comerciales que

se proponen sustituir con su autonomía una porción de la ciudad real y anular la competencia que se podía desarrollar en los barrios del entorno. Ese modelo proviene del primer *mall* construido en 1956 en Ediba, Minneapolis, cerrado a los flujos urbanos y causante de la devastación comercial del entorno. Esa desertización comercial puede no ser muy importante en una ciudad norteamericana con escasa estructura urbana, pero en las ciudades europeas es un cáncer que puede acabar estableciendo una radical zonificación de funciones cuando las grandes superficies comerciales se ubican en el interior de los límites de la estructura urbana, en un barrio que pierde de ese modo buena parte de su capacidad aglutinante y de su identidad. Sin embargo, todavía es peor cuando se ubican en las periferias, ya que, para sobrevivir, han de crear toda clase de imitaciones de la vida urbana, no solo de la restauración y el ocio, sino de todo lo que provoca acumulación, con lo cual se consigue imitar cierta centralidad; en ese caso, además de provocar una absurda zonificación funcional, participan en la diseminación de la ciudad, es decir, en la suburbialización como forma de expansión desorganizada, con la sucesiva esclerosis de los barrios centrales, mantenedores hasta entonces de las identidades colectivas.

1. Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad*, Gustavo Pili, Barcelona. 1992

23 La compacidad

He hablado hasta ahora de la confluencia funcional, la superposición de usos, como un elemento a considerar en el proyecto de ciudad si queremos dar cuerpo a la urbanidad. Veamos ahora el segundo elemento ya insinuado al hablar de los centros comerciales: la compacidad espacial y representativa.

Para que una ciudad sea realmente ciudad, es preciso que lo sea toda ella y que en ningún sector degeneren en otras formas de asentamiento. Hay, sin duda, otras fórmulas residenciales y productivas que tienen una eficacia indiscutible en la configuración compleja de la vida civilizada, pero lo que no es aceptable es que esos asentamientos se produzcan simplemente como consecuencia de unas carencias acumuladas en el seno de la ciudad, por incompetencia de quienes la regulan, de quienes la explotan y de quienes la viven. Los dos modelos de desviación urbana son la periferia y el suburbio, que solo se diferencian en que la primera intenta continuar la ciudad sin conseguirlo, haciéndola degenerar con todas las deficiencias y segregaciones, mientras que el segundo es una negación de la ciudad, un sistema distinto que también degenera por su subordinación real a la forma centrípeta de la estructura urbana de la que depende.

Me parece que no es necesario entretenerte en definir y clasificar mejor esos fenómenos, entre otras razones porque hay demasiadas variantes en cantidad y en calidad, en referencias territoriales y en distinciones sociales económicas, y, por otra parte, los análisis de los diferentes problemas pueden generalizarse en unos rasgos comunes, como hacía George Orwell cuando calificaba la periferia y el suburbio como un *puré endless hell* o como lo definía la Comisión de las Comunidades Europeas (1990): ausencia de vida pública, carencia de cultura, monotonía visual, tiempo desperdiciado en desplazamientos, etc. Ahora bien, seguramente la definición global la debemos a Francesc Candel: la periferia es allí donde la ciudad pierde su nombre. Perder el nombre significa perder la identidad, la complejidad y la adecuación de los servicios, la comunicación y la representatividad; es decir, la pertenencia.

¿Cómo se origina esa degradación? Si hablamos de la formación actual de las periferias, no cabe duda de que debemos referirnos a la tendencia a no respetar los límites de la ciudad y a aceptar que la compacidad urbana puede ser sustituida por una difusión amorfa que invada toda clase de territorios. Ahora bien, esa tendencia no es tan inocua como podría parecer, ya que es consecuencia de una operación económica claramente especulativa y, al mismo tiempo, de una mala voluntad social. Se construye lejos de la centralidad urbana porque los terrenos son más baratos, y lo son porque estaban fuera del desarrollo natural o previsto y porque, por el momento, no participan en los gastos de los grandes servicios colectivos. También se construye de ese modo porque es una manera de colocar a unos grupos sociales que ya tienden a cierta marginación, favorecida incluso por los ciudadanos acomodados, a quienes interesa establecer las debidas barreras. La periferia es un lugar para que vivan en él unas determinadas clases sociales bien aisladas de la centralidad urbana. (Huelga decir que, en muchas ciudades, esas bajas condiciones de vida son aún peores en los antiguos centros degradados, pero ese es otro tema, consecuencia de un grave descenso de calidad física y social que no corresponde a un asentamiento programado para esos usos.)

Ello es evidente en casi todas las grandes ciudades, y solo empeora o se dulcifica de acuerdo con el nivel económico y la conciencia democrática de cada país. Por ejemplo, las periferias inglesas u holandesas tienden a convertirse en suburbios relativamente autónomos dentro de los esquemas de la ciudad-jardín, pero en Italia, España, Grecia o Portugal -y en otros países europeos aún más maltratados- las periferias son los grandes instrumentos de la degradación, ya que, además de destruir la unidad física y social de la ciudad, exacerbán la función segregada, tendiendo al establecimiento de guetos. Y no es necesario hablar de las grandes patologías de México D. F., El Cairo, Buenos Aires, Calcuta y muchas otras ciudades, tan graves y a una escala tan desproporcionada que ya se apartan del hilo argumental de este texto.

Sin embargo, lo más grave es que la costumbre de ocupar el terreno periurbano ya se ha generalizado tanto que a menudo las propias administraciones la fomentan más allá de los intereses reales, tanto

económicos como funcionales. Un ejemplo entre tantos otros es el caso de Salerno, que conozco directamente. Esa ciudad de la costa italiana, al sur del Vesubio, ha sufrido graves inundaciones y algunos terremotos, que, añadidos a un proceso específico de desindustrialización, la han dejado muy descompuesta, pese a ser una buena estructura urbana situada en un paisaje magnífico. La consecuencia de ello es que en el centro histórico subsisten muchos viejos palacios desocupados e incluso antiguas instituciones medio abandonadas. Hace algunos años, decidieron construir una nueva universidad y no se les ocurrió otra solución que hacerlo a no sé cuántos kilómetros, en medio de una zona montañosa; nadie propuso reocupar los viejos edificios del centro. El resultado ha sido que, por una parte, el centro histórico continúa físicamente desdentado, y, por otra, la vida universitaria no ha acabado de integrarse en la actividad de la ciudad y aún ha añadido nuevos problemas de insuficiencia de servicios públicos. Las razones aducidas eran dos: el precio del terreno y la proximidad a otros municipios de las cercanías. Ambas eran muy poco consistentes, y nadie se atrevía a confesar que, en aquellos años en que todavía eran posibles las algaradas estudiantiles, resultaba muy cómodo tener esos problemas de orden público debidamente secuestrados; es decir, en la periferia. Además, paralelamente a la implantación de la universidad, todas las colinas que rodean Salerno y constituyen uno de sus valores paisajísticos se fueron poblando de nuevos núcleos residenciales, a veces a partir de pequeñas implantaciones ya existentes, pero casi siempre sin ningún orden y a menudo con un método muy frecuente en Italia, el llamado *abusivismo*: construir sin permiso en cualquier territorio y esperar a que en unas próximas elecciones gane el partido que demagógicamente ha prometido un condono que legaliza todas las barbaridades. Ahora bien, a ello se ha añadido un hecho más grave: la administración comunal ha ido construyendo en esas colinas grandes polígonos de vivienda popular-imposiciones adocenadas, con una geometría urbana que se desentiende de la orografía del territorio-, que van llevando la densidad residencial hacia la montaña y debilitando la vida del centro. Así, el territorio urbanizado -mal urbanizado- ha ido creciendo sin que haya aumentado el número de habitantes y con muy pocas demandas industriales o terciarias. Hace pocos años, el ayuntamiento de Salerno convocó un concurso internacional para poner en marcha la rehabilitación de una parte del centro histórico que conserva muchos viejos edificios de gran envergadura, desocupados y casi abandonados. Se concedieron tres premios -a Kazuyo Segima, Manuel de las Casas y Antonio Monestiroli-, pero la operación no ha seguido adelante y el barrio continúa en un grave estado de degradación. Entretanto, se sigue ocupando el paisaje montañoso del entorno, con una perniciosa prioridad a la expansión especulativa sobre la reconstrucción, y las autoridades se resisten a aprobar un nuevo plan general que propone la suspensión de construcciones en las colinas, ya que temen frenar las inversiones, aunque sean especulativas.

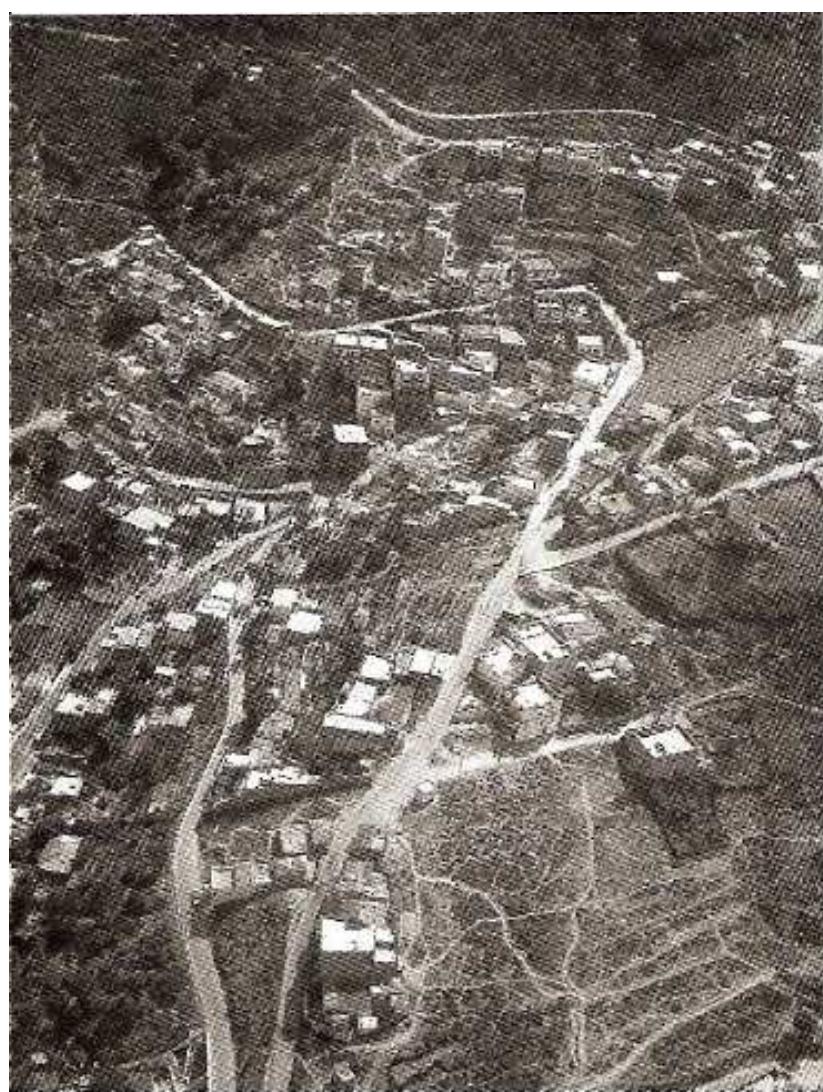
La creación de la Universitat Autónoma de Barcelona, en los últimos años sesenta, siguió un proceso parecido. Digan lo que digan, la verdad es que las periferias o suburbios. Tendría que haberse puesto fin al mito de la expansión como historia normal de la ciudad y sustituirlo por el esfuerzo de reconstrucción: rehabilitar, compactar, reutilizar lo construido para funciones nuevas o complementarias. Es una exigencia social, pero también económica, y, sobre todo, es el camino adecuado para superar la pérdida de urbanidad, reforzando la compacidad.

Ante el desastre de la excesiva periurbanización y suburbialización, con el grave despilfarro de territorio que supone -y atendiendo además a los costes posteriores en servicios y equipamientos que comporta la extensión territorial cuando los propios usuarios, finalmente, reclaman una relativa centralidad funcional-, algunas administraciones están iniciando un paso atrás y ponen en primer plano la reconstrucción de la ciudad con operaciones de zurcido, de continuidad, de confortabilidad colectiva en espacios y equipamientos, de concentración de actividades y, al mismo tiempo, de diversificación de centralidades significativas. Ejemplos de esa actitud pueden hallarse en Barcelona a partir de los años ochenta, pero también en ciudades como Berlín, que empezó ese proceso con la IBA de aquellos mismos años y ahora continúa con un programa para rehacer la capital. Puedo poner más ejemplos, pero hay que reconocer que la tónica general no es precisamente esa: en todas partes perdura todavía el despilfarro del territorio, como denunció muy tempranamente Giuseppe Campos Venuti,¹ y, con frecuencia, muchos ayuntamientos tergiversan hipócritamente el concepto de ciudad compacta para buscar simplemente unos resultados económicos que quieren ser tan favorables -o tan expeditivos y especulativos- como los que se conseguían en la especulación suburbial privada. De la idea de ciudad compactada han pasado a la justificación interesada de la ciudad densa, extremadamente densa, con un elevado rendimiento del suelo. Y eso hay que denunciarlo.

Es cierto que, en muchos casos, la compactación que defendemos como un ineludible factor urbano puede comportar algunos aumentos discretos de densidad, pero hay que tener presente que la compactación es un principio morfológico -y social- con unos objetivos que tienen poco que ver con la densificación. En Barcelona, por ejemplo, los polígonos dormitorio de la década de los cincuenta son densos pero no compactos, y la Vila Olímpica es compacta pese a tener una densidad de construcción y de habitantes muy baja. El Central Park de Manhattan aporta una gran reducción de densidad, pero no interrumpe la compacidad de sus alrededores. Las plazas y los parques de las viejas residencias cortesanas de París, Viena o Londres, que mantienen bajas densidades son, no obstante, focos de centralidad que compactan el tejido.

Una ciudad compacta -plena, continua- es una estructura en la cual no se interrumpen los elementos urbanizadores, que mantienen, pues, la continuidad de su función y de su imagen y, por lo tanto, ofrecen una lectura fácil y adecuada. Es una estructura que ha de marcar sus límites estrictos con el paisaje del entorno, un paisaje que no se puede confundir con la ciudad y no ha de degradarse en suburbios y periferias antes de decidir proyectualmente su integración formal y social a la ciudad, con todas las consecuencias, con todos los derechos de centralidad y de accesibilidad.

En algunas ocasiones -con cierta voluntad polémica, hay que reconocerlo- he defendido el modelo de ciudad amurallada, no tanto por su realidad física como por el concepto de limitación radical, impuesta y planificada. Las murallas -de las cuales ahora tendríamos que aceptar solamente una formulación normativa y no precisamente muraría- se iban derribando y reconstruyendo a medida que la ciudad se compactaba y reclamaba más extensión de terreno para su crecimiento y su confortabilidad, pero cada nuevo recinto marcaba el límite de la progresión urbana, hasta que a mediados del siglo xix cambiaron los escenarios militares, no fue necesario mantener las murallas y se pudieron emprender las grandes operaciones que han configurado las ciudades modernas: las rondas que siguen el viejo trazado defensivo, y las nuevas redes urbanas de los ensanches en los espacios libres que la táctica militar había conservado. Sin embargo, lo que no es viable es la confusión entre estructura urbana y difusión paisajística o rural. La historia reciente ha demostrado que las buenas intenciones de los defensores de la compenetración ciudad-naturaleza sin límites o incluso la ingenuidad de quienes quieren entender la ciudad-territorio en términos formales no han dado resultados plausibles ni indicaciones factibles, por lo menos en las ciudades europeas consolidadas e identificadas. Ni siquiera me parecen suficientes los interludios verdes como instrumentos de limitación y fraccionamiento, según lo había argumentado una tradición todavía romántica dentro del urbanismo inglés. Me parece que fue Manuel de Solá-Morales uno de los primeros urbanistas que defendieron valerosamente una reinterpretación en términos de continuidad y compacidad del crecimiento "en mancha de aceite", tan denostado por el movimiento moderno y por las tesis de la siguiente generación de urbanistas que planteaban una reconversión humanista, desde Gastón Bardet hasta Patrick Abercrombie. (Precisamente Aber-crombie fue el autor del nuevo centro de Plymouth después de la gran destrucción de la guerra, y consiguió un barrio desangelado que ahora se intenta densificar y activar, devolviéndolo, en cierta manera, a la densidad y la compacidad que tenía antes.) Hay otros ejemplos de esa meritaria tendencia a rehacer la ciudad en contra de la dispersión. En el simposio "City and Culture" de Estocolmo, celebrado en 1998, se hicieron muchas referencias a ello, como puede verse en las ponencias, sobre todo la de Peter G. Fauset, "A High-Density Urban Alternative to Suburbia".² Hay que tener presentes también, y de manera muy especial, la obra *Towards an Urban Renaissance* -resumen de las conclusiones de la Urban Task Force, bajo la dirección de Richard Rogers- para la lucha contra el decaimiento urbano en Inglaterra y algunos aspectos del libro de Peter G. Rowe, *Civic Realism*, The Mit Press, Cambridge, 1997.



Ciudad difusa en suburbio barcelonés.

1. Véase *Urbanistica e austerrità*, Feltrinelli, Milán, 1978. Hay traducción castellana: *Urbanismo y austerdad*, Siglo XXI, Madrid, 1981.
2. Véase Louise Nyström, ed., *City and Culture. Cultural Process and Urban Sustainability*, Lenan-ders Tryckeri, Kalmar, 1999.

24 La legibilidad del espacio urbano

He recogido hasta aquí-con el desorden que los propios términos comportan algunas reflexiones sobre la plurifuncionalidad y la compacidad. Ahora debemos enfocar el tercer elemento, que quizá resultará más difícil de explicar y se prestará a interpretaciones más dudosas; me refiero a la legibilidad.

Para que la plurifuncionalidad sea utilizada debidamente y la compacidad se convierta en un instrumento de vida colectiva, es preciso que la ciudad -si la interpretamos como un sistema de información y captación inmediata de los resultados de la misma- sea fácilmente legible, que en ella el usuario pueda orientar sus intenciones, sus búsquedas e incluso las ocasiones de azar. El texto urbano es útil si es legible e interpretable.

Ahora bien, ¿qué significa ser legible, ser comprensible?, ¿cuáles son los medios de esa legibilidad? Hay muchas maneras de entender y captar una ciudad, desde la ayuda de los mapas y las guías, los rótulos y la información, hasta la comprensión previa de la historia y las estructuras sociales y culturales. Sin embargo, de lo que se trata es de entenderla sin tenerla que estudiar, captarla a partir de las propias señas de identidad, por la clarificación y clasificación de los itinerarios, por la presencia estratégica de los monumentos y los servicios colectivos; para ello, el mejor instrumento es el valor descriptivo de la propia forma urbana, y aún me atrevería a decir de la forma del espacio público, porque, como hemos dicho tantas veces, en ese aspecto la ciudad es el espacio público, tanto si es abierto y al aire libre como si es construido, en servicios o monumentos. Por lo tanto, casi podemos reducir este aspecto del problema a la estricta legibilidad del espacio público y, más todavía, del espacio abierto y frecuentado libremente.

Lo primero que hace falta es conocer el léxico y saber usarlo con una sintaxis convenida. Las palabras inteligibles son las que, con variantes sucesivas, han mantenido una permanencia en el ámbito de una cultura y un territorio. En la cultura y el territorio europeos, las palabras urbanas más evidentes son: la plaza como lugar de concentración y origen de dispersión; la calle como itinerario alineado por las masas construidas continuas o diferenciadas, con sus infinitas variantes (avenida, paseo, pasaje, rambla, pórtico, etc.), que en cada idioma adoptan un centenar de nombres diferentes según su forma y función específicas; el patio semipúblico, el jardín integrado y el parque como paréntesis urbanos; la unidad física de la manzana con todos sus signos permanentes (la esquina, el patio interior, las penetraciones, la confluencia del espacio público y el privado, etc.); la referencia presidencial del monumento, con los atributos de una función pública. Ya sé que hay más palabras identificables e identificadas durante siglos, pero las que he señalado me parecen indiscutibles, sobre todo si las interpretamos como consecuencias formales de unos conceptos bastante claros y si aceptamos interferencias y soluciones mestizas. Es decir, cuando hablamos de calle o de plaza, hablamos de un concepto formalizado de distintas maneras, y no nos referimos a las interpretaciones estilísticas, sociales y hasta políticas de cada época y cada territorio. Incluso hemos de aceptar que la capacidad de lectura del ciudadano cambia con el tiempo y el lugar, y que, por lo tanto, el propio concepto ha de aceptar cambios relativamente sustanciales y, finalmente, el propio ejercicio de la lectura puede incorporar palabras nuevas. No obstante, y en principio, me parece muy difícil establecer ámbitos claramente urbanos sin incluir en ellos la formalización de la plaza, la calle, el jardín, la manzana y el monumento, y también sin aceptar algunas de las leyes sintácticas permanentes que se basan en la prioridad de unos flujos naturales condicionados por la continuidad de unas actividades colectivas o por la precisión planificada de espacios consecutivos.

Tal vez sería necesario explicar con un poco de detalle cómo hay que definir cada una de esas palabras. Me limitaré a hablar un poco más de la calle -espigando un texto que publiqué en marzo de 1998 en la revista *Domus*-, porque, de todos esos elementos, de todas esas "palabras" urbanas, es el más importante; al fin y al cabo, la ciudad europea es un sistema de calles. Cuando hablo de calle, me refiero a lo que los racionalistas denominaban despectivamente "calle-corredor", es decir, el itinerario urbano delimitado por la continuidad de una línea arquitectónica o por los bordes de otro elemento que defina compacidad.

Las raíces etimológicas y las bases antropológicas, como ha demostrado Joseph Rykwert, ya hacen evidente esa prioridad. *Street, strada, strasse* -la raíz *str* se refiere a la construcción y la pavimentación- indican un espacio artificial construido, un "lugar". *Road, rué, ruta* provienen de la raíz *ride*, que se refiere al paso de un lugar a otro, es decir, un "itinerario". *Vía* deriva de *iré*. Calle viene de *callis*, un paso para conducir el ganado, y el verbo español *encallar* significa parar, modificar, obstruir un itinerario: si en una plaza nos *emplazamos*, en una calle nos *encallamos*. La calle, pues, es a la vez un lugar, un itinerario, una oferta imprevisible de acontecimientos, es decir, el elemento vertebral de las dos funciones esenciales de la ciudad: la información y la accesibilidad; pero también es la imagen reconocible de la colectividad y el paso de todos los servicios que la mantienen.

La historia de la ciudad ha sido hasta hoy -o hasta anteayer- una consecuencia de la historia de la calle. Rykwert lo ha analizado hasta los establecimientos preurbanos, pero basta recordar las ciudades nacidas espontáneamente a lo largo de un camino, los nuevos trazados de las ciudades clásicas y las implantaciones coloniales, los ensanches del siglo xix, las remodelaciones de los centros históricos sobre la base de nuevas aberturas viarias, las modernas expansiones descontroladas que se apoyan siempre en los caminos del extrarradio. Solo hay otro factor tan importante, que actúa, sin embargo, como una permanencia contradictoria en los planes y proyectos: los límites catastrales, difíciles de superar y tan arraigados en el concepto romano de la propiedad.

Ahora bien, la calle se ha convertido además en el receptáculo de casi todas las funciones urbanas: sirve para circular a pie o con medios mecánicos de transporte, para entrar en las viviendas y los lugares de trabajo, para instalar las líneas de agua, gas y electricidad, para cablearla, para mirar cómo pasa la gente, para aparcar, para dejar entrar el aire y el sol en las casas, para realizar manifestaciones y desfiles militares, para mirar escaparates y admirar arquitecturas, para comprar y vender, para dirigir las escorrentías, para plantar árboles, para enterrar los desagües y acumular ordenadamente la basura, para delimitar el espacio público y el privado. Ningún otro elemento urbano -ni la plaza ni el jardín, que ahora parecen ser más atendidos por los proyectos urbanos- admite una superposición de tantas funciones y tantas representaciones, pese a que ellas mismas acepten un orden de prioridad que es el que da carácter y función social a la calle.

Sin embargo, esa superposición, ese enriquecimiento, es también el origen de su patología. A lo largo de los años -o de los siglos-, la calle ha ido hallando maneras de evitar la incompatibilidad o el excesivo roce de algunas funciones. Ha evolucionado en dimensiones, carácter, imagen e incluso en su propia denominación; como he dicho, en todos los idiomas se utiliza una retahila de nombres diferentes, cada uno de los cuales subraya la preeminencia de una función o una característica formal: avenida, paseo, rambla, ronda, soportal, galería, bulevar, gran vía, salón, paso, pasaje, etc. No obstante, en algunos casos, y pese a las relativas especificaciones, la mezcla funcional excesivamente densa se ha convertido en una enfermedad, sobre todo a partir del momento en que el tráfico rodado ha superado en ocupación el porcentaje que debería corresponderle teniendo en cuenta que las calles poseen unas dimensiones adecuadas a otras circunstancias circulatorias; el exceso de circulación ha descompensado la convivencia funcional y representativa de la calle.

Ante esos síntomas de enfermedad, los maestros del movimiento moderno, en lugar de aplicar remedios, propusieron la extirpación, y la anulación de la calle como elemento estructural comportó la pérdida de la consistencia legible de toda la ciudad. La lucha antiurbana fue la lucha contra la calle, y en el apoyo a esa lucha coincidieron muchos factores. Uno de ellos es la utopía del bienestar antiurbano, en la que coinciden residuos de crítica ochocentista a la ciudad industrial y la creencia demasiado ingenua de que la confortabilidad urbana se consigue borrando conflictos, cuando precisamente una ciudad confortable se define por su capacidad de crear conflictos eficaces. Otro factor es la confianza desmesurada en las tecnologías de la comunicación -anunciada ya páginas atrás-, las cuales parecen hacer inútil la proximidad y la confluencia de funciones, y, por lo tanto, la condensación de actividades en la calle-corredor. Finalmente, está la influencia directa de los arquitectos a quienes les gusta hacer una arquitectura con discurso autónomo, volumétricamente impositiva, que requiere implantaciones urbanas no sometidas a la reglamentación formal de la calle.

El mito del *zoning* también afectó a la integridad de la calle, sector en el que se ha mantenido con más persistencia la voluntad de clasificación funcional, ya que, efectivamente, la circulación indiscriminada ha llegado a ser en algunos casos incompatible con la confortabilidad de la vida urbana. No se trata solamente de propuestas teóricas como las 7 *Voies* de Le Corbusier o las distintas utopías de ciudad lineal, sino de lo que los ingenieros han conseguido hacer por su cuenta en todas las ciudades, incluidas las de mayor tradición europea. La radical zonificación de la movilidad ha comportado como consecuencia la bárbara irrupción de las autopistas urbanas y la tendencia populista a las zonas exclusivas para peatones en sectores urbanos donde antes todo funcionaba más o menos a la vez. En muchas

ocasiones, esa clasificación está justificada -y quizá no hay otro remedio-, pero, en cualquier caso, hay que tener en cuenta que reducir la complejidad funcional de la calle es anular uno de los primeros factores de urbanidad. (Recuerdo que, en los primeros años ochenta -en los inicios de la renovación urbanística de Barcelona-, se demolió una autopista urbana que había sido construida hacia unos quince años para sustituir la intensidad del tráfico en las calles circundantes. Con un proyecto un poco esmerado, se consiguió hacer circular todo el tráfico en la cota cero, con un tono urbano mucho mejor; en lugar de sacrificar una calle sustituyéndola por una autopista, se aplicó un remedio que no alteraba la cota urbana natural. Es un ejemplo que hay que ofrecer a muchas ciudades que están muriendo asfixiadas por unas autopistas urbanas que en realidad las desurbanizan.)

26 Plan o proyectos urbanos

Hasta aquí he insistido en tres factores que hay que tener en cuenta si queremos que una ciudad responda a un reconocido sistema de convivencia: la confluencia funcional, la compacidad y la legibilidad. De ello podríamos deducir que el único modelo seguro y, por lo tanto, el aconsejable, es el de la ciudad histórica europea, una imitación -o una interpretación literal- de la estructura de las ciudades medievales, barrocas, ochocentistas, aunque sea utilizando recursos estilísticos y tipologías actuales. Esa sería una mala lectura, ya que los tres factores pueden ser utilizados ahora con la misma amplitud de interpretación que han demostrado a lo largo de la historia con formas y contenidos bien distintos. Incluso el significado de las palabras que hacen legible la ciudad se ha mantenido pese a los muchos cambios acaecidos en las estructuras urbanas. Por ejemplo, cuando los ensanches del siglo XIX -correspondientes a diversos precedentes históricos, desde los asentamientos clásicos hasta las implantaciones coloniales- se trazan como extensiones urbanas más allá de las murallas derribadas, crean una trama muy distinta de la medieval, la barroca o la neoclásica, pero no abandonan la significación de la calle, la plaza, la manzana, aunque sea en términos muy diferentes. Las reformas interiores también son ejemplos evidentes: la obra de Sixto V en Roma y la de Napoleón III en París consistieron fundamentalmente en cambiar unas calles por otras, y la ciudad siguió siendo ciudad, pero con una estructura, una imagen y un carácter nuevos.

Por lo tanto, el problema que se plantea no es la imitación de conjuntos y elementos, sino la aceptación del mismo método: proyectar adecuadamente la forma del espacio público, es decir, considerar que la forma de la ciudad es un elemento fundamental para su buen funcionamiento y para su adecuada interpretación. Ni la plurifuncionalidad ni, menos aún, la compacidad y la legibilidad pueden conseguirse con simples normativas cuantitativas ni con consideraciones que no tengan en cuenta la forma, es decir, con procedimientos no proyectuales. De aquí surge una discusión de años en los ayuntamientos europeos, en la sociedad civil de muchas ciudades y, naturalmente, en los ámbitos académicos: ¿Cuáles son los instrumentos de definición y control de la ciudad: el plan general o los proyectos urbanos? Esa discusión ha sido especialmente viva en Italia y en España, ya que son los dos países en los cuales la legislación parece más entusiasmada con el afianzamiento del plan general como norma oficial y, por lo tanto, en su valor legal más que en su efectividad urbanística. En Italia, la histeria del plan general (*piano regolatore*) lo ha bloqueado todo: se trata de unos documentos burocráticos -con pocas excepciones, unos pésimos documentos manoseados por malos urbanistas y por políticos y promotores con intereses propios- que tardan años y años en aprobarse, que se superponen a otras docenas de falsos documentos urbanísticos y que colapsan el crecimiento y la reconstrucción de muchas ciudades, abriendo el camino al abusivismo. En España, la capacidad de saltarse las débiles legalidades ha permitido en algunos casos, beneficiados por una mayor autonomía municipal, recurrir a otro tipo de planes que, más o menos, responden al criterio de los proyectos urbanos.

Hay que aclarar en primer lugar que no se trata de tachar de inútil el plan general, sino de considerarlo insuficiente, lo cual está muy lejos del propósito de desregulación -el antipiano, como dicen los italianos- que a menudo entusiasma a las derechas políticas de toda Europa. No es que el plan regule demasiadas cosas, sino que regula pocas. No se puede pasar directamente del plan general a los proyectos de edificación o al diseño del espacio público sin un paso intermedio en el que se estudien la forma y los contenidos de unas áreas de menor tamaño, especificadas por su identidad. Es cierto que la legislación española y la de otros países prevén esos instrumentos intermedios -el plan parcial, el plan especial, el piano di lottizzazione, el piano particolareggiato, etc.-, pero todos ellos llevan el estigma de la generalización cuantitativa del plan general. Ninguno habría de tener el carácter de plan, sino de proyecto preciso y formalizado, al cual solo fuera necesario añadir la individualidad de cada arquitecto y cada operador, condicionadas por el propio proyecto.

Para definir qué es un proyecto urbano, permítaseme una cita propia: "El Proyecto Urbano no es ni un plan urbanístico ni un proyecto arquitectónico. Es un proyecto que define la forma y el contenido de un fragmento de ciudad desde el espacio público a la arquitectura, en términos suficientemente precisos para que a partir de él se pueda iniciar una sucesión de proyectos hasta su ejecución. En él se define el espacio público, se determinan las características funcionales y simbólicas y se especifican las formas esenciales con la debida flexibilidad normativa para que otros técnicos puedan desarrollarlas definitivamente. El Proyecto Urbano impone una predisposición morfológica y funcional decisiva, pero, al mismo tiempo, deja una puerta abierta a los proyectos sucesivos y sobrepuertos. Es un proyecto mitad arquitectónico y mitad urbanístico, un instrumento muy realista, con voluntad y posibilidad de realización inmediata, que contiene en sí mismo el sistema para su gestión definitiva".¹

Hay muchas razones para adoptar el método de los proyectos urbanos, unas razones que van más allá de los problemas instrumentales. Una de ellas se relaciona con el concepto de "ciudad por partes" que ya en 1966 glosó Aldo Rossi en *L'Architettura della città*, elaborando las ideas introducidas por los sociólogos y geógrafos. Hay que aceptar que las grandes ciudades -y más aún las conurbaciones y las áreas metropolitanas- no son sistemas homogéneos ni comprensibles en su totalidad. En cambio, cabe entenderlas -y conviene hacerlo- como una suma de núcleos de identidad -barrios, por ejemplo-, una yuxtaposición de elementos claramente configurados social y físicamente, como un recosido de fragmentos que incluso se contradicen, pero dentro de los cuales existe la coherencia suficiente para actuar proyectualmente. El proyecto urbano, pues, debe reducirse a una porción de ciudad homogénea e identificada. Una segunda operación es la de coser esos fragmentos, asegurando que los hilos de unión sean los elementos de escala metropolitana y, en fin, las señas de una globalidad más funcional que identitaria, o identitaria en cuanto funcional.

Con ello se consigue también que el análisis y el control de la ciudad se desarrolle según un proceso que va de lo particular a lo general, y no a la inversa, como prevén casi todas las legislaciones urbanísticas ingenuamente deductivas. Esas legislaciones parten del convencimiento de que el plan general ha de explicarlo todo de una sola vez para poder definir luego, a partir de sus conclusiones, cada segmento de la ciudad; y ese método podría ir aún más lejos: el plan general de una ciudad debería ser la consecuencia de un plan regional, el plan regional de un plan nacional y el plan nacional de una concepción global del mundo, y así iríamos acumulando errores e insuficiencias y nos contentaríamos con unas visiones metafísicas de sistemas no definidos, porque la realidad sigue un proceso inverso, de lo particular a lo general; no solo la realidad, sino, sobre todo, el proceso para analizarla y, por lo tanto, conocerla.

Además, la diferencia entre plan y proyecto no es solo dimensional o de mayor o menor globalidad. Hay otra fundamental: un proyecto comporta en su propio método y en su especificidad la propuesta de una realización programada en un plazo concreto, y aporta todos los datos para definir su gestión. Solo puede proyectarse aquello que puede hacerse en un período de tiempo previsto. Si pasa el tiempo o cambian las circunstancias, el proyecto se convierte en un instrumento caducado, al contrario de lo que ocurre con la planificación, que, pese a lo que digan los documentos y lo que determinen las leyes de abstracta generalización, perdura más allá de la muerte del problema planteado o, por lo menos, se muestra insensible al estertor de la agonía. Algunos planes irrealizables han paralizado y degradado muchas áreas urbanas, en espera de unas expropiaciones nunca programadas. (En la propia Barcelona tenemos ejemplos evidentes y catastróficos de ello: de las avenidas que trazó Ildefons Cerdà para el saneamiento y la modernización del casco antiguo, solo se ha realizado una, la Vía Laietana; las otras dos -especialmente la que tenía que atravesar el Raval- han estado durante más de un siglo degradando todo un sector del barrio, con casas amenazadas que no se reconstruían ni se mantenían en espera del derribo, ocupadas irregularmente por marginados ocasionales y convertidas en un potentísimo centro de delincuencia.)

El tamaño del proyecto urbano y sus imposiciones temporales tienen aún otro aspecto positivo: la posibilidad de organizar realmente la participación de los ciudadanos. Son ridículos los procesos participativos de los planes generales que, siguiendo la ley, son expuestos a información pública. ¿Qué pueden opinar los ciudadanos de unos dibujos y unos documentos escritos y gráficos que a duras penas entienden los técnicos especialistas? Y, si los entienden un poco, ¿qué opiniones pueden ofrecer sobre flujos circulatorios, desagües preventivos, ubicaciones estratégicas, previsiones demográficas o incluso consecuencias estéticas contemplando tan solo un embrollo de rayas y números? En cambio, un proyecto urbano, como forma concreta y visible, se entiende tal como es y con todo lo que representa tan solo con mostrarlo esmeradamente, sobre todo si el ciudadano informado es un vecino o un visitante asiduo del sector que se proyecta. La única posibilidad un poco democrática del urbanismo es trabajar con proyectos concretos inteligibles.

Además, está el testimonio de la experiencia histórica. Todo lo que hoy apreciamos como mejor y más significativo de las ciudades europeas es producto del método que ahora denominamos proyecto urbano, y casi nunca de definiciones abstractas e informales como son los planes generales. Las mejores calles y las mejores plazas son consecuencia de procesos de adición -y, por lo tanto, con un grado dimensional aún más preciso- o de proyectos unitarios concebidos con cierta autonomía y dando respuesta particularizada a cada situación. Los distintos paisajes venecianos acumulan milagrosamente buenos ejemplos de uno u otro sistema, pero no hay que reducirlo a esa excelencia: es el caso de todos los centros históricos de las grandes capitales y del entorno urbano de los monumentos arquitectónicos, como nos enseñó Camilo Sit-te. Las nuevas implantaciones han sido también proyectos precisos. La reconstrucción barroca de las ciudades del sudeste siciliano, los cambios sustanciales de la Roma de los siglos XVI y XYII, las reformas de París y Viena en la segunda mitad del XIX e incluso el Eixample Cerdà de Barcelona no son planes, sino proyectos.

Es cierto que la prioridad metodológica del proyecto se perdió en los inicios del movimiento moderno, pero hubo un sector resistente, pese a que finalmente fue engullido por los revolucionarios o por las ingenierías especializadas que abrieron el período de los proyectos sectoriales superpuestos. Hay que recordar, sobre todo, la persistencia de las tradiciones beaux arts, con nombres ya un tanto olvidados, como Léon Jaussely, Jean C. N. Forestier o Alfred Agache, ciertamente emparentados con posiciones más modernas como las de Tony Garnier o incluso Auguste Perret. Un testimonio que aún en la actualidad habría que reivindicar es el de Werner Hegemann, autor del famoso *The American Vitruvius* del año 1922, base y resumen de lo que se ha denominado "arte cívico", que ejerció una buena influencia -y

no solo en América, alrededor del movimiento de la City Beautiful- y ha perdurado en fórmulas quizá no demasiado explícitas en alguna de las actitudes recientes contra la indefinición de los planes generales. Ignasi de Solà-Morales ha sintetizado los aspectos de la obra de Hegemann que más se relacionan con el tema del proyecto urbano: "La confianza en la capacidad artística del diseño para sintetizar las contradicciones sectoriales de la ciudad es el motivo de un planteamiento en el cual el punto de partida principal es la idea de control formal por fragmentos de la ciudad".³ Sería demasiado frívolo clasificar a Hegemann -como a menudo se ha hecho desde el movimiento moderno- como un simple académico conservador por el hecho de que mantuviera referencias estilísticas de los distintos clasicismos. Hay que ver su obra como uno de los últimos esfuerzos por situar adecuadamente el valor formal en el proyecto y el control de la ciudad.

Oriol Bohigas, "Barcellona: un'esperienza urbanistica", en AA.W., *La città europea del XXI secolo. Lezioni di storie urbana*, Skira, Milán, 2002.

Hay traducción castellana: *El Vitrubio americano: manual de arte civil para el arquitecto*, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1993.

Ignasi de Solà-Morales, "Werner Hegemann y el arte cívico", inscripciones.

35 La forma del espacio urbano

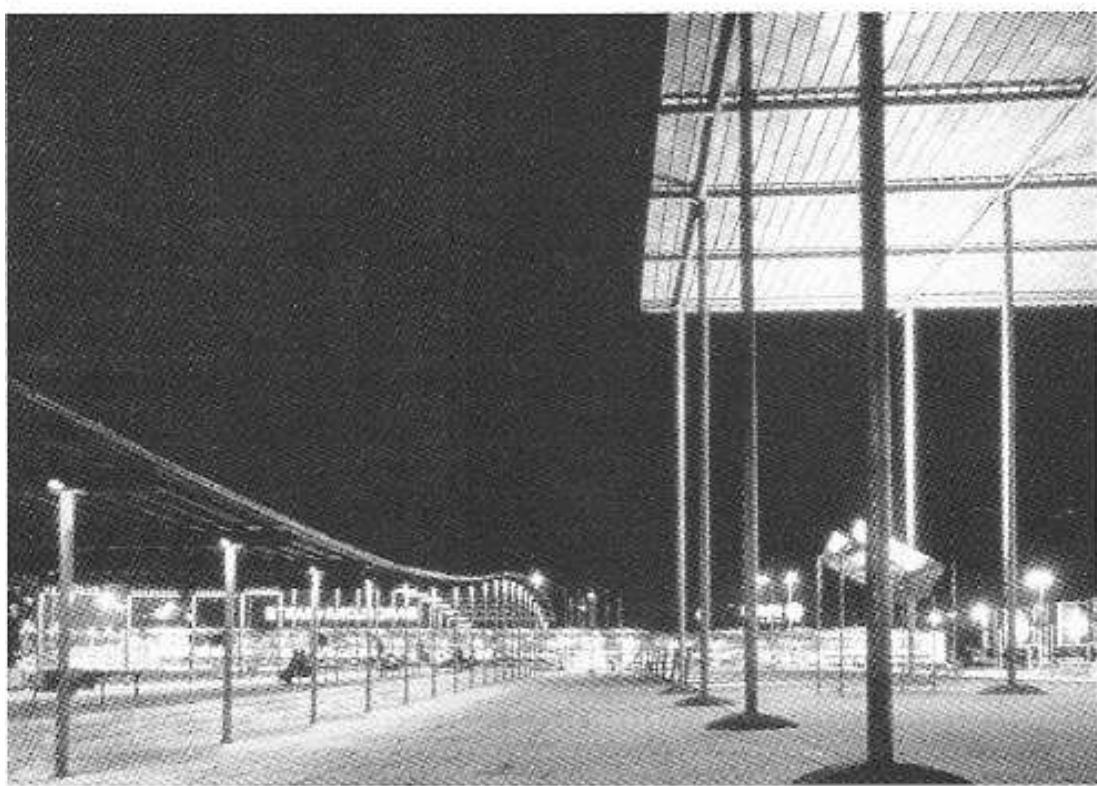
El espacio colectivo y su prioridad en el diseño urbano ha sido un tema reincidente en casi todos los anteriores capítulos. Me limito ahora a señalar de un modo no demasiado sistemático siete puntos que han de tenerse en cuenta en el proyecto de esos espacios y a subrayar los problemas que se derivan de su posible -y frecuente- omisión. En cada uno de ellos indico, entre paréntesis, ejemplos que, por comodidad de referencia, pertenecen al área de Barcelona, la cual ofrece, además, un catálogo muy variado.

Primero: es preferible definir el carácter que concretar la función. Sin duda, algunos espacios se justifican por una función determinada, pero en la mayoría de los casos esta puede ser provisional o momentánea y su contenido puede sufrir grandes variaciones a lo largo del tiempo, a veces como consecuencia de una sucesiva interpretación colectiva de su propia forma. Lo único que suele permanecer es lo que podríamos llamar "el carácter", un término de contenido discutible que aquí hay que entender de manera difuminada y que quizás se confunda con el temperamento: la referencia histórica, la coherencia estilística o pintoresca, la lectura significativa, la vitalidad sugerente de los puntos de vista e, incluso, la tendencia hacia unos usos diferentes pero finalmente clasificables en una misma categoría. ¿Acaso una plaza o una calle no podrían ser explicadas por alguno de los temperamentos definidos desde la antigüedad: sanguíneo, flemático, bilioso o melancólico? (La plaza de Sant Josep, en Barcelona, utilizada como mercado de la Boquería, junto a las Ramblas, es un caso típico en el que un orden monumental relativamente abstracto ha sido superado por la imposición del temperamento sanguíneo del mercado que le da una nueva interpretación. La plaza de Catalunya se explica por su propio carácter de centralidad viva, tan auténtico que se impuso por voluntad popular en contra del trazado Cerdà. Las reformas en el conjunto de plazuelas e itinerarios de las Basses de Sant Pere conservan su carácter -¿melancólico?- dentro de una amplia y cambiante oferta funcional. En la remodelación del casco antiguo hay dos plazas vecinas que son casi ejemplos de temperamentos extremos: la de les Caramelles y la del MACBA. La primera es una plaza inútil, que no tiene carácter-empeorado, además, por el marco de una dudosa arquitectura- ni ofrece relaciones ni actividades. La segunda -marcada por una sucesión de buenas piezas arquitectónicas e instituciones eficaces- es, en cambio, un centro activo que aglutina, además, la identidad de un grupo de inmigrantes, que se lo está apropiando.)

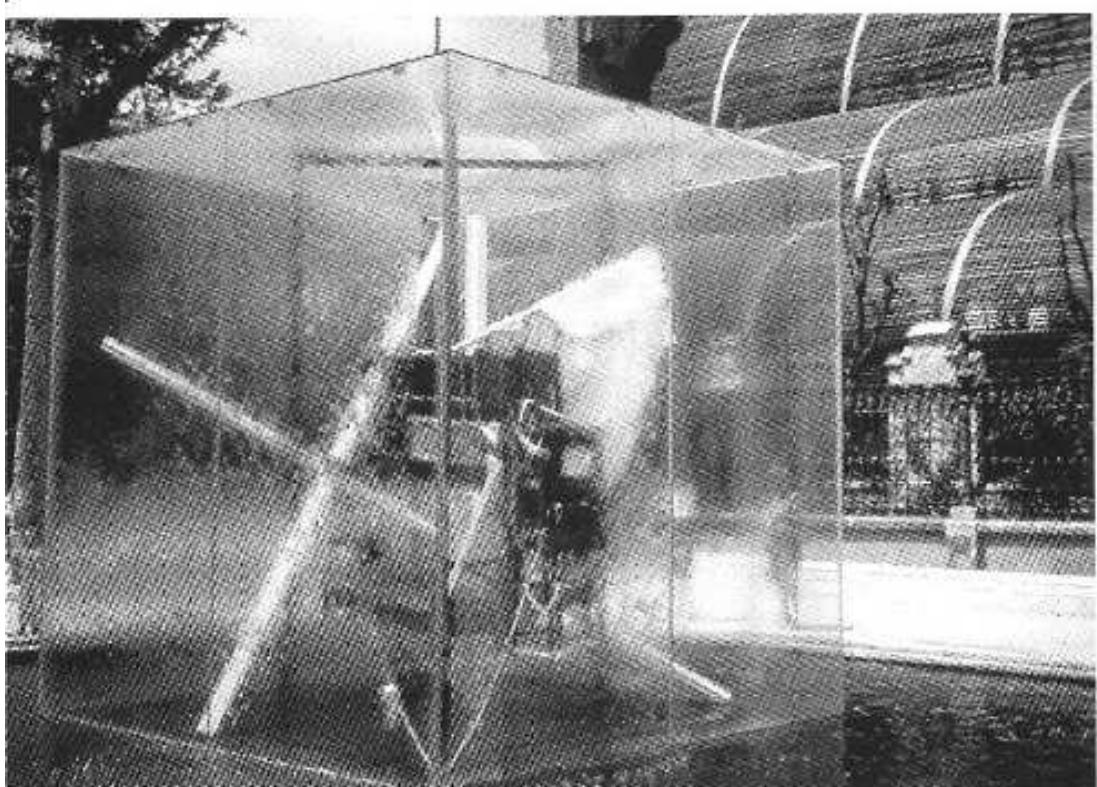
Segundo: hay que distinguir entre parque, jardín, plaza, calle y demás elementos morfológicos. No es una taxonomía radical, pero, a menudo, es un esquema mental indispensable para enfocar el proyecto. El parque es una interrupción urbana con un fragmento de naturaleza artificiosamente equipada. El jardín es un trozo de ciudad cuya arquitectura se cede a una vegetación proyectada. La plaza es un espacio antinatural, un cruce de itinerarios y un "emplazamiento" de diversos vectores centrípetos. La calle es un itinerario que actúa a la vez de hueso y arteria de la ciudad y que puede absorber escenarios sucesivos en forma de jardín y plaza. Estas definiciones no delimitan: su superposición y sucesión constituyen precisamente el entramado vital de la ciudad. (Parques: la parte alta de la montaña de Montjuïc o la vertiente norte de Collserola. Jardines: algunos que mantienen erróneamente la denominación de parque: el de la España Industrial, el de la Ciutadella, el del Clot. Plazas: la de la Mercè y la de la Catedral, que, con el derribo de las viviendas que las ocupaban, han dado respuesta a los itinerarios del entorno y han creado sus vectores centrípetos. Calles: la Rambla, itinerario emblemático y funcional, línea de difusión de actividades y asimilación de diversas tipologías; pero también la calle de Sants y la Gran de Gracia o las nuevas que inician ya su integración, como la rambla del Raval, la Allada-Vermell y la Salvador Espriu, de la Vila Olímpica.)

Tercero: un espacio urbano no es un paisaje, es decir, no es una versión artificial o imitativa de la naturaleza. Es una arquitectura con todos sus atributos, adecuada a los propios métodos proyectuales y motivada por los mismos objetivos sociales y culturales. Es decir, un esfuerzo de urbanidad. (La plaza de la Catedral, la deis Països Catalans y la Reial tal como se remodeló en los años ochenta, son manifiestos por una urbanidad mineral y arquitectónica en los que sería inútil cualquier veleidad paisajística.)

Cuarto: el espacio se define con tres elementos fundamentales, a saber, las fachadas arquitectónicas, la calidad y la topografía del pavimento y las formas tridimensionales internas, cada uno con sus propios medios expresivos pero siempre en una unidad compositiva comprensible, tanto si se trata de mantener un orden clásico o barroco como de adoptar el pintoresquismo de lo ocasional, el dinamismo autónomo, el exabrupto significativo, el reciclaje y los gestos formales que provienen de las plásticas contemporáneas. (Las estructuras internas y la insinuante topografía de la plaza deis Paisos Catalans son los elementos compositivos que redimen al conjunto de las alineaciones caóticas del entorno. La escultura de Eduardo Chillida en el ángulo abierto de la plaza del Rei complementa la sucesión plástica de los edificios que la definen y recompone canónicamente su pintoresquismo.)



Helio Piñón, Albert Viaplana. Plaza de los Països Catalans. Barcelona.



Antoni Tàpies, Arnadó-Domènech. Monumento a Picasso. Barcelona.

Quinto: no justificar el proyecto con una acumulación de individualidades ni con una sobredosis de artisticidad en los elementos estrictamente funcionales. A menudo, muchos espacios recientemente proyectados han olvidado su inicial condición de "vacío" y se han convertido en un muestrario abigarrado de elementos sobrediseñados y de objetos que pretenden ser escultóricos. Estamos hartos de esos faroles que, para sostener un par de focos, ostentan una complicada estructura que intenta ser una escultura lejanamente constructi-vista, de esas pérgolas, esos muros, esos suspensorios de cerámica que son gestos para disimular la correcta expresión del vacío, o de esos bancos, esas papeleras, esos tableros de anuncios que son gestos de relleno, escapatorias para no afrontar el proyecto. (La pérgola metálica en la avenida Icaria, en la Vila Olímpica, aunque esté en los límites, es un buen ejemplo porque no se trata de una serie de soportes "esculturizados", sino de una masa transparente y transitable que prolonga las características ambientales de la sucesión de árboles de la avenida donde la plantación era imposible. En cambio, en el parque -o jardín- de Diagonal Mar, el mismo autor recurre a la monumentalización de los instrumentos secundarios con lo que se crea un ámbito sobre-diseñado que es más escenográfico que urbano. Las grandes farolas de los últimos proyectos de Nou Barris o del entorno del Port Olímpic -mea culpa-retornan a las fórmulas del Segundo Imperio -la lámpara monumento- con una retórica que parece excesiva. Esa retórica es hoy frecuente -y a menudo llevada a extremos ridículos- en muchas ciudades europeas que han amanecido tarde en la reivindicación del diseño del espacio público y que con el over-design creen emular un cierto modelo Barcelona. Véase, si no, el ejercicio retórico de las farolas de Schouwburgplein de Rotterdam, las de la Plaza Cléber de Estrasburgo o el caos de objetos inútiles de la Plaza Matteotti de Catanzaro.)

Sexto: Ser comedido y extremadamente racional en el uso de la escultura o la pintura como gestos autónomos de artisticidad. Durante estos últimos años se ha propagado en Barcelona la escultura pública de grandes dimensiones, firmadas por autores de prestigio, en general con bastante acierto, sobre todo cuando se ha tenido en cuenta alguna de las siguientes tres condiciones: 1) Ser realmente una rememoración con carga histórica, un reconocimiento colectivo o simplemente figurativo. (La reconstrucción de los monumentos de carácter político que fueron derribados por el franquismo. El montaje de Rebeca Horn en el lugar donde habían existido las chabolas-restaurantes de la playa de la Barceloneta. El monumento a Picasso de Antoni Tàpies, en el que coinciden el valor conmemorativo y el compositivo.) 2) Considerarla como un elemento fundamental de la composición, según los viejos optimismos bauhausanos sobre la integración de las artes. (La escultura Dona i ocell, de Joan Miró, en los jardines de l'Escorxador, los muros ondulados de Richard Serra en la plaza de la Palmera, el David / Goliat, de Antoni Llena, en la Vila Olímpica y la mayor parte de la serie Figuracions urbanes son buenos ejemplos del uso de la gran escultura como base compositiva del espacio público. Pero muchos casos derivados de estos ejemplos son auténticas caricaturas, graves ofensas al decoro urbano y a la urbanidad. No solo en Barcelona, sino en muchos pueblos y ciudades de Catalunya han aparecido unos intentos escultóricos denigrantes: en Vila-nova i la Geltrú, Roses, Cadaqués, Begur, Mollet, Sant Celoni, País, Olot, Pala-mós, Premia, Ueida, Sant Sadurní d'Anoia, etc.) 3) Disponerla como si el espacio público fuese una sala de exposiciones -o un museo al aire libre- sin intervenir ni modificar el espacio. (Serie de esculturas en los jardines de la Espanya Industrial, en los de Montjuïc, en los espacios abiertos de la Fundació Miró, etc.) En cualquier caso, la calidad intrínseca es una condición indispensable, pero no suficiente: la magnífica escultura de Claes Oldenburg en la Valí d'Hebron -Mis-los- está mal emplazada y no aporta ningún signo de nueva urbanidad porque ni se integra ni adopta una modestia expositiva descontextualizada.

Séptimo: el espacio público debe ser el lugar simbólico en que se encuentran ciudad, democracia y política, y ese criterio será la base del proyecto. En el capítulo 25 me he referido a la significación política del espacio público. La síntesis más útil de esa exigencia se puede leer en el artículo "A favor del espacio público" de Josep Ramoneda, del que extraigo el primero y los dos últimos párrafos: "Cada vez que las campanas doblan por la democracia (y ahora estamos en uno de los momentos en que el futuro de la democracia se presenta sombrío) pensamos en el estado del espacio público y viceversa. La creciente preocupación por el espacio público -a pesar de la presión ideológica contra todo lo que sea lugar de relación, de comunidad, de complicidad-expresa una preocupación por el estado de la democracia y por el devenir de la política [...] El espacio público es un espacio de interrelación. La televisión nos mete las imágenes del mundo en casa, pero no convierte la casa en espacio de relación más allá de lo doméstico. Y, sin embargo, sustrae a la gente del espacio público. La democracia televisual es de baja intensidad. El es-

pacio virtual es un ámbito efectivo de relación, pero mucho debería cambiar la bestia humana para que la ausencia de presencia no fuera vista como un déficit. No en vano, el hombre, además de social, es sexuado [...] El espacio público marca los límites de la idea de la ciudad. Donde no lo hay puede hablarse de urbanización pero difícilmente de ciudad. Por eso ver cómo la gente, desde la nada, configura espacios públicos en las megalópolis más desarticuladas es esperanzador si pensamos en el vínculo entre ciudad y democracia. Y al mismo tiempo el desprecio por el espacio público de algunos partidos conservadores en la propia Europa -en Madrid nos lo pueden explicar- es significativo de la idea de democracia que tienen quienes nos gobiernan. Hoy la que rompe los límites, la que cree que todo es posible, es la derecha. Y uno a veces piensa si hay una voluntad estratégica de destrucción de la ciudad"¹