Arquitectura y territorio Xerardo Estévez



Calle peatonal del centro histórico de Copenhague.

Introducción

La ciudad ha sido históricamente foro, lugar de encuentro y pensamiento, una fábrica de ideas que gravita en torno al monumento, las murallas y el caserío. Con la revolución industrial y el proceso de concentración masiva de la mano de obra, deriva en un producto urbano degradado que conduce a su vez a la creación de nuevos ensanches que rompen las murallas y se dilatan con avenidas y bulevares; se plantea la higienización de las pautas de vida, la articulación de las distintas partes de la ciudad con espacios públicos y zonas verdes, con una filosofía expansiva basada en la implantación de las nuevas infraestructuras, sobre todo el ferrocarril, y en la consolidación de periferias sucesivas. Este movimiento

pendular de destrucción y construcción de arquitectura y territorio, formando un palimpsesto que se puede visualizar en los distintos estratos de la ciudad, no se aplaca hasta que se impone la revaloración de lo antiguo y se afianza el concepto de patrimonio.

Pese a la aparente espontaneidad de ese proceso, el urbanismo ha estado siempre cargado de pensamiento, dominado en cada época por distintas tendencias, a veces más estéticas y formales, a veces más sociales y políticas, otras veces más técnicas y teóricas. A partir de los años ochenta del siglo pasado, con la llegada de una nueva ola inmobiliaria y la implantación de otras formas de vivir y convivir, el urbanismo empieza a moverse fundamentalmente entre dos posiciones



dominantes: una jurídica –normativicemos con leyes y reglamentos y estandaricemos la expansión–, que nace de la desconfianza de la administración hacia el crecimiento desmesurado, sin plantearse si es excesivo o no, si es o no sostenible, y otra visión infraestructural al servicio exclusivo de la movilidad motorizada, del coche particular, y, por lo tanto, al margen de la estructuración del territorio.

Este nuevo urbanismo, a pesar de producirse en un mundo global, comunicacional, en el que nos encontramos enlazados de forma voluntaria o involuntaria a través de las redes electrónicas, se expresa en una geografía rota, no conectada, con un exceso de heterogeneidad que no facilita la comunicación entre los distintos sectores de la ciudad. Todo está excesivamente fragmentado, un poco "a lo que salga", al compás de las demandas de un mercado que no ha querido echar las cuentas –como tampoco lo ha hecho la Administración— de lo que iba a costar sufragar las diseconomías generadas por esta forma de colonizar el territorio.

Este crecimiento difuso de viviendas y servicios a lo largo de las carreteras acaba por convertirlas en calles. En las urbanizaciones de baja densidad, la calle es poco más que un sendero que conduce a alguna puerta, donde se percibe la soledad, donde ya no hay esquinas que propicien el encuentro. Las rondas, variantes y periféricos se implantan como algo ajeno a la ciudad, sabiendo que generan plusvalías y dispersión, pero despreciando la oportunidad de aplicar técnicas de planeamiento simultáneas a la programación de las inversiones que permitan ordenar el suelo entre el borde de la infraestructura y el límite de la ciudad construida. En cambio, las nuevas calles de esos grandes recintos que han sido tildados de no-lugares, centros comerciales, aeropuertos, son espacios encontradizos llenos de frenesí y de múltiples imágenes mareantes que, a pesar de su regulación privatista, terminan por hacer ciudad.

¿Y nosotros? Nosotros somos transeúntes que nos movemos con agitación por las tramas y los corredores de tráfico, en coche, en transporte público o andando. Los encuentros multitudinarios e inopinados en la calle, en los centros de ocio y consumo o en los artefactos de la comunicación, han propiciado una nueva forma de relacionarnos, más superficial pero quizá más impositivamente democrática, porque está a la vista y, por lo tanto, nos obliga a mezclarnos aunque no nos guste. Surgen formas relacionales no bien definidas ni excluyentes entre "urbanitas", "ruralitas", "rururbanitas" y "transeúntes", y un nuevo verbo expresa estos contactos: ciudadanear.

La revolución tecnológica de la información y la comunicación ha traído como contrapartida la exigencia de respuestas inmediatas. No hay ni tiempo ni, quizá, ganas para ocuparse del mañana. El presente es demasiado complaciente con lo individual y por ello se ha retraído la crítica y la necesidad de la idea, que nace siempre como respuesta a la disconformidad con el presente. El inmobiliarismo cortoplacista, el consumo voraz de lo cotidiano y la ausencia de un contexto global han dejado a los municipios y a las comunidades autónomas con la respiración cortada, sin mirar hacia dentro ni tampoco hacia delante. Son escasas las excepciones: los planes costeros, los catálogos del paisaje, la Ley de Barrios, son expresiones inusuales de la voluntad de ir un palmo por delante de los acontecimientos. Quiero destacar, en este sentido, la labor de la Conselleria



Espacio infantil en el exterior del Museo de la Fundación Louis Vuitton en París.

de Política territorial y Obras públicas de la Generalitat de Cataluña.

Surge, por tanto, la demanda de que la ciudad vuelva a ser, sobre todo, fábrica de ideas para la globalidad: para el binomio autonomía-territorio y para la ciudad misma; para el conglomerado urbano que vacila en el dilema dispersión/heterogeneidad *versus* sutura/homogeneidad; para la calle, el barrio y las personas.

Punto de partida

Nunca se insistirá bastante en que una ciudad dominada por espacios aislados y excluyentes, desarticulada por el predominio absoluto del coche privado y con centralidades inconexas y excesivamente especializadas, por ejemplo, en usos terciarios que se vacían durante grandes segmentos horarios, propicia la segregación y el individualismo. En cambio, una ciudad con distintos centros

multifuncionales bien comunicados y con buena movilidad permite vivir a escala de barrio y desplazarse entre sus partes para poder descubrirlas y experimentarlas en un proceso dinámico de interacción social.

La construcción masiva de urbanizaciones que han colonizado el territorio cual campamento romano ha dispuesto de más controles y figuras de planeamiento que nunca. Es un tipo de planeamiento que ha gozado de una gran flexibilidad para su implantación, pero al mismo tiempo mide los planes y proyectos con escalímetro, con leyes y ordenanzas meticulosas. Un planeamiento que ha prescindido de la evocación del lugar: explana a una misma cota, levanta muros de contención, rellena con cuadrículas edificatorias y jalona las calles con objetos extravagantes, aplicando un modelo que suele ser impersonal, anónimo, porque el estándar urbanístico no se plantea la cualificación del lugar



sino su construcción rápida, y da como resultado un hábitat donde todo se parece, donde se implanta el mismo modelo de edificación como si fuera en todas partes la misma metrópoli, el mismo lugar, para habitantes con idénticas demandas.

Hay que reclamar un planeamiento más cualificador que cuantitativo, más indicador de objetivos que detallado. Para ello, siempre que sea posible, deben desarrollarse de forma simultánea las labores del plan y el proyecto arquitectónico. Se necesitan menos leyes y más planes y proyectos, y la arquitectura debe ganarle espacio a la mera construcción. El tema de la calidad proyectual nos conduce al concurso como método, y como principio a la condición de salirnos del ámbito fijado para estudiar los problemas sobre los bordes. Lo que interesa es lograr que las inversiones puntuales contagien positivamente el perímetro de las piezas edificadas.

En los momentos de expansión, la creatividad debe ser más potente, para que cuando llegue la contracción nos encuentre preparados y podamos plantear medidas correctoras. Los ayuntamientos deberían haber sido fábricas de proyectos en la fase de bonanza, pero en líneas generales no ha sido así. El Plan E los ha pillado sin proyectos, y por eso vemos cómo se ejecutan obras a veces innecesarias, de poco calado y de envoltura lujosa, porque no ha habido tiempo para reflexionar.

Ideas para después de una crisis

Quiero apuntar algunas reflexiones que podrían ser útiles no solamente para un periodo de crisis, sino para después, cuando se empiece a normalizar la situación.

El territorio debe ser catalogado y planificado en sus grandes directrices costeras, paisajísticas y supralocales con objetivos delimitados, evitando acometer

operaciones de gran escala que son difíciles de gestionar. Esta misión le corresponde a la autonomía, como le compete igualmente marcar el interés general cuando aparecen intereses contradictorios entre el ayuntamiento capital y los colindantes, entre la costa y el interior, entre la localización de grandes equipamientos periféricos y el paisaje. Esto no va en detrimento de la autonomía municipal, sino que más bien introduce coherencia, conecta los crecimientos limítrofes y pone en relación inversión y expansión. Sería necesario experimentar un modelo de esfuerzo territorial parecido al esfuerzo fiscal que parta del principio yo, autonomía, invierto; tú, ayuntamiento, ordenas, primando a aquellos que lo cumplan. De esa manera, el binomio disperso/ heterogéneo vs. suturado/homogéneo no se resuelve sólo hacia un lado, sino que se hace posible una solución biunívoca heterogéneo/homogéneo. En una sociedad hipermóvil, la administración debe inducir al mercado inmobiliario a producir el zurcido: quien se aleja con un gran equipamiento porque huye de las plusvalías se encarga de ejecutar la conexión.

Conviene decir que la puesta en red y las relaciones de cooperación de un sistema policéntrico de ciudades que compiten entre sí –sobre todo cuando ese sistema carece de una gran capital como Madrid o Barcelona– es un problema político cuya solución corresponde a la autonomía y a los ayuntamientos. La cogobernación de este sistema puede darse a través de una conferencia de alcaldes con un doble cometido: por un lado, concitar el interés general de las ciudades sobre cada una de las inversiones particulares y, por otro, poner sobre la mesa los instrumentos para trabajar en red y superar los localismos.



Galería Vittorio Emanuele II de Milán.

Por otra parte, el conglomerado urbano gira en torno a dos vectores económicos fundamentales: uno basado en la dispersión, que moviliza mucha actividad, y otro que va por detrás, subsanando las diseconomías y disfunciones que aquélla genera y abriendo a la vez nuevas expectativas. Esta segunda función le corresponde normalmente al sector público. Dicho de un modo gráfico: nos vamos del entorno urbano, nos colocamos donde podemos o queremos, nos ponemos a trabajar en red y, después, la administración nos conecta, repara los errores y racionaliza el sistema. La clave está en los niveles de simultaneidad entre ambos procesos.

Para el conglomerado urbano, en una primera fase es importante definir un ámbito, con las dificultades políticas y territoriales que esto tiene, y gestionar servicios con fórmulas consorciadas. En una fase posterior se trata de dar pasos hacia la creación de un "gobierno" del

conglomerado urbano o de la metrópoli, sin una excesiva administración mientras no se resuelva el tema de las diputaciones, pero contando con la presencia de la autonomía en los órganos de gobierno –elemento muy importante para que las comunidades autónomas se corresponsabilicen—. Esto permitiría concertar la localización de la vivienda pública, el diseño y programación de las infraestructuras, fijando zonas de crecimiento y protección comunes mediante la coordinación de los planes generales, la política fiscal... para fijar las inversiones y las políticas sectoriales.

A escala local, interesa reiterar la necesidad de redactar los Avances de los Planes Generales, como instrumentos que sirvan de base para un consenso entre gobierno y oposición sobre el modelo de crecimiento. Lo más importante es que el Avance tenga una "filosofía", una síntesis de *un par de folios* que engarce



lo público con lo privado, el interés general con el particular. Esto es posible cuando se tiene, por un lado, la voluntad de aproximar posturas y se dispone, por otro, de documentos de buena calidad técnica que faciliten esa aproximación. Para que este acuerdo perdure se debería involucrar a todos los actores y fuerzas políticas, sociales y económicas, en lo que podría llamarse un "gobierno común de mínimos".

Por otra parte, la ciudad central ya no soporta más artilugios al servicio del transporte privado. Se trata de implantar inteligentemente y con valentía una nueva movilidad basada en el transporte público que lleve aparejada una cualificación de los espacios centrales.

En la última década, al compás de los nuevos desarrollos urbanos, se ha generado un exceso de espacio público que hay que volver a dimensionar. La gobernación del espacio público consiste en compatibilizar los distintos usos a lo largo del día, y esto requiere un equilibrio continuado entre lo público y lo privado.

En materia de vivienda, es fundamental disponer de un buen observatorio urbano que arroje luz sobre lo que acontece en la ciudad construida, sobre todo en el centro histórico. Ya no se trata sólo de rehabilitar viviendas y edificios, sino de implantar políticas de intervención que partan de la realidad social que se desarrolla en el interior del habitáculo; ni sólo de hacer planes especiales para los cascos antiguos, sino de estudiar detalladamente unos usos apropiados que permitan la convivencia y neutralicen los riesgos de musealización o de *gentrificación*.

Más allá de la renovación de los servicios, las aceras y el mobiliario urbano, habría que plantearse la adecuación de los planes de reactivación económica para rehabilitar la ciudad construida, superando los límites del centro histórico, con el objetivo de mantener la población, mejorar sus condiciones de vida, adaptar el parque inmobiliario con más de diez años de antigüedad a las exigencias de la normativa y a las tecnologías de ahorro energético e introducir, en la medida de lo posible, racionalidad en el mercado inmobiliario.

En relación con la ciudad nueva, no sólo se necesita un I+D+i en el sector de la construcción, sino también experimentar otras fórmulas de hábitat que se plasmen en nuevas tipologías de vivienda y que respondan a la variadísima y fluida realidad social en la que estamos inmersos, en lugar de seguir encapsulando al habitante de forma canónica.

Desde el punto de vista profesional, los arquitectos debemos dejar de horrorizarnos ante lo que nos rodea, ya que esta forma de colonizar el territorio es, en parte, fruto de cómo somos, de nuestros proyectos individuales y autistas. En vez de lamentarnos y rasgarnos las vestiduras, trabajar con estas nuevas morfologías de la construcción de la ciudad puede ser un ejercicio de imaginación para hacerlas más racionales.

Si antes al arquitecto se le exigía una visión holística, una formación renacentista, hoy debemos dotarnos de un pensamiento flexible, en zoom, con la facultad de expandirse y contraerse para analizar los distintos factores que inciden en la sociedad. Para ello hay que ser casi más urbanólogos que urbanistas e intentar ir, en la medida de lo posible, por delante de la realidad, aportando pautas para una nueva cultura de la ciudad.

Epílogo

Este nuevo siglo viene marcado significativamente por el manejo habitual de

Arquitectura y territorio



Fotografía del aeropuerto internacional de Doha del 2013.

dos neologismos: gobernanza y sostenibilidad. La sostenibilidad viene a ser igual a mirar hacia el futuro analizando y proyectando las consecuencias de cualquier medida, echando las cuentas de sus costes a medio y largo plazo. La gobernanza consiste en trazarnos metas globales o específicas inalcanzables de forma aislada, mediante el desarrollo de estrategias colectivas que impliquen a la administración, la empresa, la universidad y la ciudadanía. La gobernanza de un territorio o de una disciplina como el urbanismo supone la toma de decisiones colegiadas e inteligentes con unos recursos y un calendario de ejecución concreto y duradero. Es, en última instancia, una forma diferente de hacer política, más allá del marco que pertenece en exclusiva a los partidos. Es necesario abrir el campo de la política, porque el conglomerado urbano, la ciudad, el territorio, la autonomía, se gobernarán mejor dedicando mucho tiempo a la generación de ideas, a la producción de proyectos, a la formación de técnicos y funcionarios, a la participación democrática, a la transparencia y, sobre todo, a la negociación entre administraciones.

Es verdad que en nuestra sociedad urbana las relaciones son epidérmicas, pero no renunciamos a tener músculo, densidad. Para ello necesitamos ideas e invertir muchas horas en el diálogo institucional y ciudadano encaminado a alcanzar un nivel de consenso.

Este artículo fue publicado en el volumen 2 de la Colección Ciudades Creativas (2010) de Fundación Kreanta correspondiente a las II Jornadas sobre Ciudades Creativas organizadas en Barcelona por la Fundación Kreanta del 26 al 27 de noviembre de 2009. Más información en: https://kreantaeditorial.org/