

tal transformación de las ciudades; no pocas de ellas quedaron, en breves años, transmutadas –y no para bien– hasta lo irreconocible, llegándose en algún caso, como el de Albacete, a extirparse materialmente su propio corazón. Al hilo de las demandas de los intereses de la especulación inmobiliaria y de las concesiones ilimitadas al avance del automóvil, el tejido y patrimonio de las ciudades españolas emprendió de manera diversa, una oscura etapa de decaimiento en la que quedaba explícitamente demostrado, y realmente *construido*, el triunfo vertical del especulador frente al planificador.

Bien entrada la década de los 70, coincidiendo con el advenimiento del nuevo régimen político, empezó a detectarse una nueva actitud hacia la ciudad histórica. En 1966, por otro lado, se había publicado el libro *La arquitectura de la ciudad*, de Aldo Rossi, que tanta influencia ejerciera en la cultura arquitectónico-urbana española. A partir de ahí se creyó divisar el final del deterioro de nuestras ciudades y el comienzo en la racionalidad de su planeamiento y desarrollo: a tal efecto se ordenaron los planes urbanísticos de muchas ciudades españolas; éstos estuvieron presididos por dos modelos, hasta cierto punto complementarios, cristalizados en las dos ciudades que representan el raro ser bifronte de la cultura española: Madrid y Barcelona.

En el Plan General de Madrid de 1984 se optaba decididamente por la capacidad ordenadora del planeamiento, si bien éste, como se ha podido ver en la importante promoción de vivienda social llevada a cabo, muy apoyado por la propia fuerza formalizadora de los proyectos arquitectónicos concretos, reparando en la realidad de la ciudad histórica y regulando el crecimiento urbano descontrolado de la periferia. En el caso de Barcelona se optó por la transformación y recuperación del tejido urbano a partir del propio proyecto de arquitectura, llegando a ambiciosas operaciones urbanas, como la recuperación del frente al mar, que se supieron coronar con brillantez aprovechando la ocasión de los Juegos Olímpicos del 92. Mirándose en uno u otro modelo, sobre todo en el primero, se llevaron a cabo, por esos años ochenta, los planes de buen número de ciudades españolas, en los que la consideración a la ciudad heredada se tomaba como base de partida.

Pasados veinte años de ese punto de inflexión, cabe reparar de nuevo en el camino que llevan nuestras ciudades. Junto a los indudables aciertos en la recuperación de la ciudad, que se han producido y aún se están produciendo en muchos casos (el cauce del Guadalquivir en Sevilla, el casco antiguo de Oviedo, la ría de Bilbao, etc.), no conviene dejar de ver que, en tantos otros, las cosas no han progresado debidamente y aun, en algunos de ellos, se está dando peligrosamente marcha atrás.

Entrevemos en algunas ciudades españolas, en paralelo a un progresivo desdén hacia el valor ordenador del planeamiento, una propensión indisimulada por los *grandes proyectos urbanos*: éstos, aunque en ocasiones determinadas puedan ser oportunos, constituyen, como sistema, una herramienta mucho más oxidada y limitada para la ordenación de la ciudad. ¿Cuál es, pues, su ventaja? No es difícil darse cuenta de que esas grandes intervenciones en la ciudad tienen, para los políticos, un gusto golosísimo: su inmediatez, su signo de *eficacia*, su ser fácilmente *vendible* a los ciudadanos, con la consiguiente rapidez de la rentabilidad política. Pero la ciudad –parece pueril recordarlo– precisa no tanto de grandes ocurrencias cuanto de ideas, no tanto de políticos deseosos de mostrar con vehemencia a la ciudadanía sus supuestos logros sino, más bien, de gobernantes responsables y generosos, que sean capaces de sembrar lo que podrán cosechar otras generaciones, capaces de mirar más allá, más lejos y más alto. ¿No es misión de la ciudadanía hacérselo ver, exigiéndolo?

También debe hoy el ciudadano reparar, con relación al crecimiento de la ciudad, acerca de una disyuntiva de base: si se privilegia el crecer con desahucio en la periferia o el atender y mantener la realidad histórica de la ciudad. En las grandes ciudades españolas, en oposición a su forma de crecimiento tradicional, se vienen disparando los crecimientos desordenados en la periferia –exaltación y auge de lo *periférico*–, crecimientos con terrenos intersticiales de *no ciudad* –se habla ya del *no lugar*– donde la arquitectura, tradicional instrumento de conformación del espacio urbano, tiene cada vez menos que decir; el fenómeno es muy complejo, pero cabe formular una pregunta muy simple: ¿qué no pequeños intereses mueven el hecho de que las ciudades españolas sigan y sigan creciendo en extensión cuando según vemos por los últimos censos no lo están haciendo en cuanto a población?

Toda idea global relativa a la ciudad contemporánea en Europa ha de contemplar, de un modo u otro, la realidad del centro histórico, núcleo de la ciudad y verdadero *modelo* de la misma. En el caso de las ciudades españolas la conservación de los cascos antiguos es un problema generalizado y difícil: no sólo se requiere la suficiente conservación de su valioso patrimonio arquitectónico sino, también y muy principalmente, su necesaria rehabilitación social, sin la cual lo primero carece de sentido. Es muy frecuente que –ya por una lamentable degradación urbana, ya por una abusiva *terciarización*– los cascos históricos estén dejando de ocupar el papel que les corresponde en la dinámica de la ciudad.

Si toda intervención en la ciudad debiera huir de las fáciles improvisaciones, en el caso de los centros históricos esta exigencia lo es a vida o

muerte: ¡cuántas veces una imeditada ocurrencia de los responsables municipales ha dado al traste con el preciado legado que nos habían deparado los siglos! Hay aquí que señalar cómo en la reciente historia de las ciudades españolas no pocas de esas *ocurrencias* se han logrado detener –o se ha intentado al menos– por la acción prudente de la ciudadanía que, en muchos casos, parece situarse tan por encima de sus gobernantes. Así y todo, en los últimos años muchas ciudades en España han sabido ir recuperando su memoria; las mejores intervenciones no han podido ser otras, naturalmente, que las que han acertado a poner en valor su ser histórico con menos aspavientos y estridencias.

Problema particularmente grave que afecta a las ciudades históricas es el uso del automóvil. La ciudad contemporánea vive bajo el dominio prepotente del automóvil; en algunas grandes ciudades españolas, el fenómeno ha conocido –y, más de temer, está conociendo todavía– un particular estrépito, que colabora a la definición de un cada vez más agresivo e inhóspito entorno urbano (mutación de la calle en *autovía*); estrépito que es, además, chocante con la realidad de equiparables ciudades europeas que, sabedoras de que no todo es Los Ángeles, tienden más a un razonable equilibrio entre el coche y el viandante.

La magnitud del problema conduce a que al menos estemos todos de acuerdo en un entendimiento: el automóvil –el problema del *tráfico*– como uno de los más contundentes agentes de deterioro y banalización del entorno urbano; pero ese acuerdo apenas puede llegar más lejos, porque en seguida, a la hora de abordar la resolución del problema planteado, se bifurca el camino: para unos la solución reside en que la ciudad se adecue lo más posible a la expansión del uso del automóvil (la mejora del tráfico, se dice); para otros, muy otramte, el problema es irresoluble: el tráfico no se puede mejorar ilimitadamente o –dicho con lisura– en la ciudad heredada no *caben* ya más coches.

En muchas ciudades españolas, la política municipal se inclina claramente por el primer entendimiento: ¿cómo, si no, interpretar la incensante atracción de automóviles por medio de la apertura de más y más túneles, la construcción de aparcamientos bajo calles y plazas, la progresiva concesión de aceras y áreas arboladas, cuando no por la tácita tolerancia con los aparcamientos incorrectos (doble y triple fila, coches aparcados literalmente sobre el último reducto del peatón: la acera) que convierten la calle en destartalado almacén de vehículos? Es fácil colegir de ello un punto límite, ante el cual sólo caben ya maniobras y *ocurrencias* de última hora como sustituir el aparcamiento en línea por el de batería, aunque con mayor capacidad de almacenamiento, asaz más descortés para el viandante.

Una vez más aquí incide la cuestión de fondo que compete al ciudadano: ¿qué anima a las administraciones a seguir estas políticas que, aunque suelen acompañarse de declaraciones en favor del transporte público, no hacen, en la realidad, sino privilegiar y *subvencionar* el transporte privado? La respuesta enlaza de nuevo con el cicatero uso que muchos gobernantes hacen del sistema democrático: observemos cómo se esgrimen electoralmente políticas miopes, que sólo procuran rentabilidades a corto plazo hipotecando, a cambio, el futuro de la ciudad. La incesante apertura de pasos subterráneos en Madrid es un buen ejemplo: cuando el ciudadano alcance a comprender lo que anima ese afán *zapador* dejará de ser rentable hacer túneles. ¿Hay que esperar a que las mejores avenidas de la ciudad estén arruinadas con rampas, subterráneos y agujeros, mutado su ser calle por un ser autovía?

Un hecho reciente –aun tocante al aspecto más *superficial* de la ciudad– ha expresado con elocuencia la tentación en que pueden caer los gobiernos locales cuando tergiversan su relación con el ciudadano, y demostrado, además, cómo estas prácticas no son privativas de un equipo municipal o un partido político concreto: la generalización en las ciudades españolas, y aun en otras europeas, de los llamados «chirimbolos», artefactos que sólo sirven al interés privado de una firma publicitaria, completamente insolentes para con el paisaje urbano, que –no reportando ningún beneficio al ciudadano– son malamente disfrazados por los gobernantes de la ciudad como «mobiliario urbano».

Desde la escala de la aparente inocuidad de un «chirimbolo» a la, más compleja, del planeamiento y los grandes problemas estructurales, las cuestiones de la ciudad –fácilmente abarcables en sus principios de fondo– han de estar abiertas a la participación de los ciudadanos, lo que exige de éstos un ejercicio de responsabilidad y formación. Esto es lo que posibilitará que la ciudad siga teniendo el valor cultural, social y político que ha venido desarrollando en la historia.

* * *

Con los artículos que a continuación presentamos, escritos para esta revista por cinco arquitectos grandes conocedores del tema, tendremos ocasión de repasar el último momento de algunas ciudades españolas intencionadamente elegidas por su diversidad y significación, con atención también a los centros históricos; junto a los grandes aciertos de algunas de las actuaciones urbanas que en estos textos se describen, podremos también juzgar las ocasiones perdidas: de todo ello conviene sacar enseñanzas.

En su intención de acercar el debate urbano al ciudadano quiere este *dossier* evitar el arcano empleado por alguna literatura urbanística que, más que un puente, parece tender una estéril distancia entre el ejercicio de reflexión en torno a la ciudad y el hombre que la vive y la construye y la disfruta y, también –¡cómo no!–, la sufre.

Javier García-G. Mosteiro



Programa de áreas de nueva centralidad (Barcelona), con las zonas olímpicas señaladas