

**Joan Busquets
(Barcelona, España)**

Profesor visitante
(1998, 1999, 2000, 2003)

Nuevas infraestructuras como forma de rehabilitación urbana¹

Caracas: 12/11/03

Centro Cultural Corp Group

Transcripción: Fernando J. García P.

Edición de textos: Carla Urbina

Presentación

David Gouverneur: El profesor Joan Busquets es cofundador del Laboratorio de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Cataluña en Barcelona: Ha tenido una trayectoria profesional y académica que ha sido internacionalmente reconocida. Su importante labor en el Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona se inicia en la década de los 80 durante la reestructuración de la ciudad por motivo de los Juegos Olímpicos. Por estos esfuerzos y otra gran cantidad de proyectos urbanísticos ha sido merecedor en dos oportunidades del Premio Nacional de Planeamiento Urbano de España. Ha participado en proyectos de diseño urbano en las ciudades de Marsella, Róterdam, Singapur, Sao Paulo, La Haya, Lisboa, Toledo y muchas otras.

Por su proyecto de Rehabilitación Estratégica de Toledo, junto a la publicación del mismo (financiada por el ayuntamiento de esa ciudad) fue galardonado con el Premio Europeo Gubbio 2000. Entre sus publicaciones se encuentran: "Barcelona evolución de una ciudad compacta", "La urbanización marginal", y mas recientemente "La Ciudad Vieja de Barcelona, un pasado con futuro reciente". El profesor Busquets ha sido invitado como docente en diversas universidades europeas y actualmente es profesor de la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard.

Ha sido profesor en varias oportunidades de la Maestría en Diseño Urbano de la Universidad Metro-

¹ Título original de la Conferencia presentada en el Centro Corp Group. Para efectos de esta publicación se presenta un extracto.

politana de Caracas y ofreció su generosa e invaluable colaboración en la elaboración del Plan de Rehabilitación del Litoral Central encomendado a nuestro Centro de Diseño Urbano, a raíz de los aludes torrenciales de Diciembre de 1999.

Tiene una habilidad extraordinaria y particular de poder transformar una corrección de diseño en una clase magistral de urbanismo. Es un luchador incansable, soñador, y ejecutor de cambios urbanos, además de un amigo incondicional de Venezuela. Con ustedes: Joan Busquets.

Joan Busquets: Voy a tratar de desarrollar el tema de la rehabilitación de la ciudad, sobre todo de las ciudades medias o grandes, a la luz de las cuestiones de infraestructura.

Lo que hemos discutido en estos días en el curso en la Universidad Metropolitana, es que la única forma de tomar experiencia y elaborar una teoría sobre las ciudades es entender lo que pasa en ellas y cómo, a partir de los proyectos de las ciudades, podemos transformarlas.

Cuando desde el Ávila, tenemos esta vista fantástica sobre Caracas, uno puede ver la ciudad de una manera doble: el tejido de la ciudad (residencias, actividad económica, industrias, arquitecturas en general), o la ciudad contraria, lo que decimos a veces “el negro sobre el blanco”, me refiero a la infraestructura, a otros elementos que forman, que son igualmente parte de los tejidos que estructuran la ciudad.

Nuestras ciudades, en el período moderno y sobretudo después de la Segunda Guerra Mundial, han padecido de grandes crecimientos y de la incorporación de grandes elementos de infraestructura pesados, que muchas veces han resultando en componentes urbanos difíciles de digerir. El famoso tema de las autopistas en el valle de Caracas, evidentemente es un tema muy fuerte y que sin duda merece mucha atención.

Yo me referiría a las infraestructuras como aquellos elementos que hacen que la ciudad funcione. Desde el origen, la ciudad nace porque hay un puente en un río o porque hay un cruce entre caminos, por tanto es la infraestructura la que posibilita el hecho urbano. Hoy en día cuando pensemos en la ciudad

del futuro, debemos hacer lo mejor posible para que estos elementos de infraestructura sean urbanos.

En general, las infraestructuras más directas que conocemos todos, son las que están diseñadas para transporte público y la movilidad privada. Pero entendamos también que hay una gran cantidad de elementos que están muchas veces enterrados o por el aire, que son los que nos permiten que nos llegue la luz, Internet, etc.

Mi generación aprendió que cuando se hace un plan general se resuelve todo, y hemos aprendido después de unos años que esto es imposible. Debemos ver cuales son las cuestiones a las cuales vamos a dar prioridad, y en algunos casos trabajar sólo desde algunos sectores de la ciudad o desde algunas “piezas urbanas”.

Me interesa llevarles un poco de la mano para que entendamos cuales son los temas de la ciudad, a través de unos ejemplos de ciudades en las que hemos trabajado. A veces les decimos los “problemas de la ciudad”, yo prefiero decirle los “temas de la ciudad” y cuales son las distintas maneras de abordar estas cuestiones.

Reparar efectos provocados por la infraestructura. La Haya-Holanda

En este proyecto de La Haya, estudiaremos uno de los grandes temas de nuestras ciudades hoy: reparar las cuestiones de infraestructura. Estamos a cien metros de la estación central y a doscientos metros del centro histórico. Aquí percibimos una imagen que podría ser cualquiera de la periferia de nuestras ciudades, con una gran autopista que entra en la ciudad.

A nosotros nos llaman y nos dicen: tenemos una gran autopista, que hacen que el oeste y el este de la ciudad no se relacionen. Resulta que, al lado de esta gran autopista, tenemos la Biblioteca Real, el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de Agricultura, el Palacio de Justicia y el Conservatorio. Cinco grandes elementos ya no regionales, sino a escala de todo un país que están situados al lado de esta potente autopista.

Mi generación aprendió que cuando se hace un plan general se resuelve todo, y hemos aprendido después de unos años que esto es imposible. Debemos ver cuales son las cuestiones a las cuales vamos a dar prioridad, y en algunos casos trabajar sólo desde algunos sectores de la ciudad o desde algunas “piezas urbanas”.

Cuatro grandes arquitectos enfrentan sus proyectos a la infraestructura vial, y no consiguen que las fachadas de los edificios respondan a la ciudad. Todo esto es resultado del plan de la post guerra que dirigió la reconstrucción europea, sobre todo de las grandes ciudades del norte de Europa, y por ende ha sido el mecanismo a partir del cual se ha fabricado la ciudad moderna.

Estas ciudades tienen un sistema de grillas de autopista. Inmediatamente nos dimos cuenta de que seguramente hoy en día reparar estos problemas de infraestructura significaría repensar esa disociación que apunta a que las infraestructuras son temas de ingenieros (quienes hacen calles de varios niveles) y que los arquitectos hacen bonitos edificios dentro de este sistema de malla.

Esto lo hemos padecido en muchas ciudades, pero en las ciudades del norte de Europa se fabricaron con esta lógica y se construyeron con un gran optimismo. Se construyó parte de la autopista pero cuando iba a cruzar el Parque Central de la ciudad, los vecinos del otro lado del parque bloquearon el proyecto y por tanto esta gran autopista que debía cortar la Haya nunca se realizó. Por tanto esta gran infraestructura acaba con un semáforo en una intersección. Cuando lo descubrimos, la primera observación del estudio es que no estábamos hablando de una gran autopista sino quizá de una gran entrada a la ciudad.

Construimos un argumento distinto, tratamos de entender cómo la lógica de esta gran infraestructura y de su perpendicular, acaba pasando por unos edificios que se defienden como pueden de esta condición única.

Tratamos de entender además la lógica de los flujos. Hay autobuses, un tren con vía elevada, la autopista y el tercer piso de esta vía inconclusos. Para reparar ese tema lo importante es volver a definir el suelo urbano, y este va a ser el ejercicio que hoy nos toca.

Como sigue siendo clasificada como autopista, no se puede construir residencia a cierta distancia de ella. Tampoco íbamos a poder construir edificios muy profundos ya que una oficina no puede tener más de 15 metros de profundidad (según la ley de los trabajado-

res europeos), por tanto vamos a tener que trabajar con edificios delgados y pequeños y así poder construir un elemento de diálogo entre el oeste y el este.

Segunda cuestión importante es cómo poder trabajar un tema de tres dimensiones, cuando normalmente el urbanismo o diseño urbano se confía a las dos dimensiones.

Lo primero que tuvimos que hacer para clarificar, fue tratar de ver si ese nuevo espacio urbano pudiera ser continuo y los edificios que van hasta el punto de giro de la autopista pudieran posar parte de su estructura en la nueva plaza.

El tema más importante del proyecto es definir estos elementos de continuidad a través de unos edificios que llamaremos edificios puentes, edificios urbanos que establecen fácilmente que desde la estación se encuentre el camino hasta la residencia o desde la estación hacia las oficinas que se irán estableciendo en este sector.

El esfuerzo del proyecto está en fijar la cota 0 prácticamente de una manera constante y a construirse con un único material. Los coches urbanos, las bicicletas, los peatones pasan por estos espacios e inmediatamente empezamos a ver la necesidad de manipular la autopista y convertirla en un elemento urbano.

Digamos en conclusión que probablemente una manera de ampliar la continuidad de la plaza, es establecer unas grandes alas sobre la autopista construidas en cristal con mucha agua de forma que permitiera que el ruido del agua sobre el cristal redujera el impacto de esta gran entrada. La luz inmediatamente empieza a ser un elemento importante para conseguir la unidad del espacio.

En el proyecto intervienen ocho distintos arquitectos, la promoción es distinta y toda la operación, incluso la demolición de una parte del viaducto, es financiada por el sector privado. Por tanto el estado como la administración tiene algún control del proyecto pero no hay inversión pública en el proyecto. Este sería un poco quizá el nuevo destino de los proyectos en Europa. El sector público no tiene capacidad para el desarrollo y por tanto se convierte en árbitro y en controlador de ese tipo de operaciones.

La cuestión en estos casos es cómo conciliar algunas reglas, de forma tal que otros arquitectos que entren al proyecto, sean capaces de seguir esta lógica. El mecanismo es bastante simple: el primer arquitecto que decidió guiar la primera discusión, fija un material que será adoptado por el segundo edificio. Pero la técnica, el despliegue de esta piedra, será tratada de forma diferente en cada edificio. Es como un sistema de reglas del juego de cartas, el primero que lanza genera las pautas que los otros han de seguir. Por tanto se utiliza un mecanismo en el cual no hay rigidez por las ordenanzas clásicas, sino un mecanismo de compromisos mutuos que cada vez permiten un cierto refinamiento.

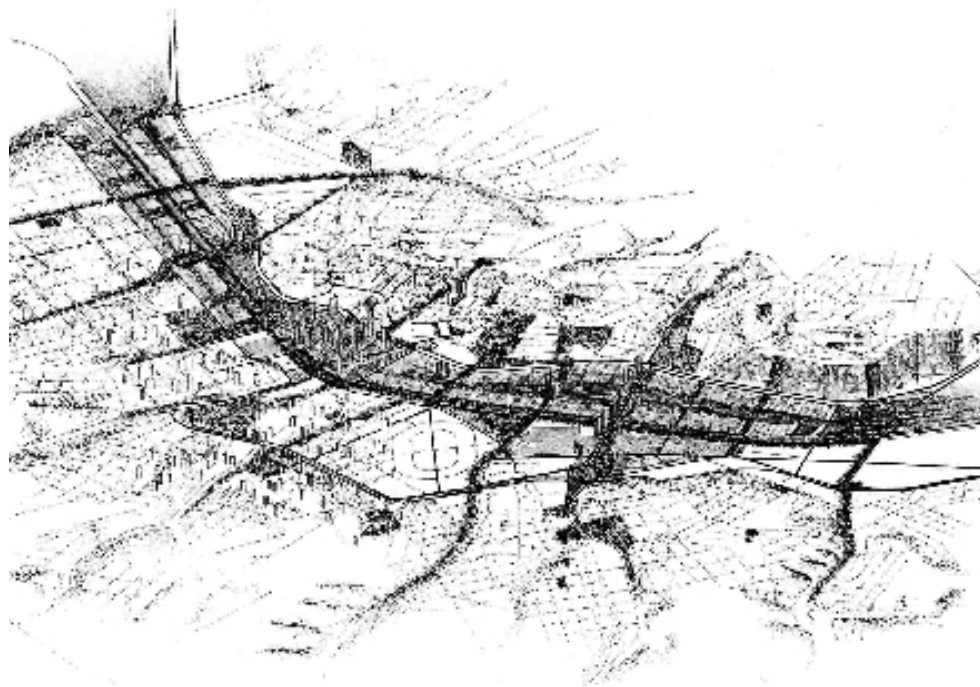
Reciclaje de espacios abandonados por la infraestructura. Sao Paulo-Brasil

Segunda actitud respecto a las infraestructuras: el tema de reciclar grandes espacios abandonados por las infraestructuras. En todas nuestras ciudades los grandes espacios industriales, portuarios, ferroviarios, quedan desmantelados. Este es un proyecto bastante general que nos dio la oportunidad en el año 2000 de trabajar con una ciudad muy grande como lo es Sao Paulo.

Hemos visto un gran error. A veces lo arquitectos y urbanistas cuando pensamos la ciudad tendemos a pensarla como: el centro, la corona y la periferia. A nuestra forma de ver, Sao Paulo cree todavía que el centro es el centro.

Esta es una ciudad magna e impresionante, una ciudad de acceso difícil, de lectura muy complicada. No tiene la fuerza que tiene Caracas, donde uno sabe en cualquier momento en donde está, si debe ir hacia arriba o hacia abajo. Sao Paulo es una ciudad que resulta difícil de comprender.

Cada parte de la ciudad tiene una autonomía propia, esta era una teoría, pero nos dimos cuenta cuando empezamos a trabajar, que, estas no eran periferias, que en el fondo aquí habían tres ciudades, que cada una de ellas tenían millón y medio de habitantes, tenían su historia, sus trazados, sus problemas de aguas mal retenidas y un gran eje industrial.



Era en este eje donde se producían prácticamente todos los carros de Brasil, pero todas esas industrias al tener una longevidad de 20 o 30 años, quedan desactivadas simultáneamente. Así encontramos una población obrera muy bien preparada, pero que se encuentra sin trabajo.

La estrategia era forzar una nueva centralidad consiguiendo que todos los elementos de infraestructura y transporte coincidieran en un mismo punto, tanto que hubiera mucha chispa, y por tanto a partir de esto, poder establecer nuevos radios de comunicación con los distintos barrios.

Existía un antiguo ferrocarril industrial que iba hasta la costa (transporte metropolitano), y a su vez permitía la conexión con el centro histórico de la gran área metropolitana. Tenemos también una gran cantidad de suelo desactivado (500 has. aprox.), sin edificaciones y por tanto si se establecieran unos criterios de conexión entre ambos lados del valle se podría desarrollar, ya que tenemos este punto central con una máxima comunicación de infraestructuras de transporte público.

El espacio del agua es el único reducto que queda, se tiene que construir sobre el agua o a un lado del agua. Los parques nuevos que vamos a construir serán parques que puedan albergar mucha agua. Si no, esta agua entra e inunda a San André y al cabo de unas horas inundaría a Sao Paulo. Podemos imaginar que

Sistemas de parques, agua y vegetación ayudan a entretener sectores de Sao Paulo.

El Río Guadalmedina (en árabe wadi, río + medina ciudad; Río de la Ciudad) históricamente había dividido la ciudad en dos partes



en el período seco ahí también podría haber canchas. El otro tema importante es la fortaleza de la vegetación, fundamental en estos espacios públicos.

Cada espacio podía adoptar perfiles muy distintos donde seguramente en el punto de la nueva centralidad, la densidad y la intensidad de usos es necesaria y es conveniente, pero es raro el lugar donde la residencia puede combinar con el valle.

La arquitectura casi no tiene forma, lo único que indicamos son criterios de densidad; probablemente cada uno de estos sectores exigirá lo que llamamos Proyectos Urbanos Específicos que desarrollarían la lógica y la geometría precisa entre parque, infraestructura, formas construidas y espacio público.

La conclusión aquí es probablemente que nuestras ciudades emplean grandes cantidades de suelos y debemos ser capaces de convertirlas en elementos de servicios urbanos, espacios que también pueden albergar actividades económicas.

El Agua como infraestructura. Málaga-España

Introduciría una tercera actitud respecto a las infraestructuras, que es entrar a fondo en la lógica de los elementos de la infraestructura, en este caso de la lógica del agua.

Estamos en Málaga, una ciudad española grande de la Costa del Sol. La zona de estudio limita con el centro histórico y la expansión del siglo XVIII. Es un río seco, típico del mediterráneo, que cuando lleva agua la lleva en exceso. Lo que ocurría es que la ciudad se inundaba, por lo que era peligroso y nadie quería vivir ahí.

El ayuntamiento proponía aumentar la altura del muro existente. En este proyecto nuestra propuesta era decirle a la ciudad que su intención era buena, que era importante protegerlos de las crecidas del río pero que íbamos a explorar otro mecanismo para hacerlo: tratar de entender la lógica del agua.

Buscamos un recipiente para aumentar la velocidad del agua, así con menor sección podríamos dar un caudal seguro. La segunda operación es volver el río al siglo XIII, ponerlo mas bajo. Este hecho nos permite

construir un paseo a nivel y debajo del paseo, podemos llevar unos coches que permitan el acceso a unos estacionamientos para futuros desarrollos del sector.

Para la arquitectura fijamos dos condiciones, los dos edificios tienen que construirse con el mismo material y ninguna parte del edificio puede sobrepasar la altura de la iglesia.

El otro tema importante es hacer comprensible el proyecto, entonces tuvimos que hacer una maqueta que se levantara por partes para poder mostrarlo al público, porque realmente es necesario que un proyecto tan simple se entienda, sino ¿cómo se va confiar en un elemento que no se comprende?

La infraestructura al final se hace por muy pocos medios, el costo del proyecto es prácticamente el mismo que el de la idea original de levantar los muros. Con el mismo dinero conseguimos hacer una calle, un espacio peatonal y más. La idea de urbanidad por lo tanto prevalece.

Infraestructuras que evolucionan en los centros históricos. Toledo-España

Tercera posición, si entendemos la lógica de las infraestructuras quizá creemos nuevos elementos en los centros históricos.

Toledo, quizá sea la ciudad más hermosa de España, por no decir de Europa. Era la capital de España hasta que se fundó Madrid. Es la ciudad donde se expresan las tres culturas que pasaron por España. Allí están todos, hoy en día en esta amalgama de edificios encontramos un trazado árabe, los potentes edificios de los reyes católicos y posteriores reyes y encontramos también el trazado judío, las sinagogas. Es un verdadero collage, y ahí probablemente está su encanto.

Es un lugar donde están los monumentos más espectaculares, donde hay más de doscientos monumentos y dos mil edificios privados. Los edificios privados claro son los más chicos, hay parcelas de 20 metros cuadrados, lo que llamo las casas torre, porque están construidas en 4 o 5 pisos.

En este estudio descubrimos preciosos mapas, que no se saben si son del Greco o del hijo del Greco, los



comparamos con un mapa actual y eso nos permitió definir las transformaciones urbanas y su lógica.

Todas las nuevas actividades o la mayoría de ellas se han colocado en el casco, incluso la Universidad de Toledo y los departamentos de Letras, produciendo edificios de una belleza y de un interés enorme.

Pero, nos interesaba ver como en realidad funciona, cual es el futuro de esta ciudad. Porque uno ve este casco y dice ¿cómo puede funcionar? Uno ve estas calles y las casas son ciegas, y uno se da cuenta que, las casas respiran por dentro, la calle solo tiene un valor de acceso, es el concepto del patio mediterráneo, también utilizado en muchos de sus cascos en Venezuela. Los pulmones de la ciudad son un esquema rojo y verde, el rojo de la calle es menor que el protagonismo que tienen los patios domésticos o los patios de los edificios grandes.

Encontramos que quizá no hace falta que los edificios tengan muy buena fachada, sino insistir en que los edificios y la rehabilitación que hagamos o hagan los arquitectos, cuente con el patio como un elemento fundamental. A partir de ahí con este ábaco pudimos hacer una ordenanza y si se nos cae un edificio en Toledo cualquier arquitecto sabe como reconstruir la casa, no hace falta ser literal con el pasado, lo que hace falta es: ser morfológicamente coherente con el pasado.

Pero finalmente ¿Qué hacer si estamos introduciendo nuevas funciones? ¿Qué hacer con el acceso?

Mapa generado para analizar transformaciones urbanas y lógica de la ciudad.



Acceso a través de las escaleras mecánicas que atraviesan la muralla. Obra sujeta al plan y diseñada por los arquitectos Elías Torres y José Antonio Martínez Lapeña. Reconocida en los Premios de Arquitectura "Manuel de la Dehesa" como una excelente solución Europea a los accesos peatonales a una ciudad histórica en colinas.

Llegamos a la conclusión de que en Toledo como en cualquier otro casco es muy importante modular el acceso de los coches. Se propone un esquema que llamamos "que los coches reboten en el casco". Si un coche entra por el sur encuentra la posibilidad de dejarlo y se crean unos departamentos fuera del casco con unos sistemas de remontan hacia la parte alta.

Así, en el área baja hay un parking de 700 plazas; salimos, pasamos por debajo de la muralla y hay un sistema de escaleras mecánicas que nos lleva hasta la zona alta. Porque lo más difícil en un casco de altura es subir 60 o 70 metros que como ustedes saben es como subir un pequeño rascacielos, y subir 70 metros con una pequeña maleta o con unas botellas de bebida, cuesta lo suyo. El tema importante era conseguir estos accesos, y hoy en día estos accesos están enmascarados dentro del paisaje por debajo de la muralla.

Junto con Rafael Moneo estamos desarrollando un proyecto que consiste en enterrar un aparcamiento dentro de la montaña y en la zona superior, crear un espacio de recibimiento de visitantes con un auditorio dentro de la montaña. Cuando ustedes se acerquen a Toledo, verán la misma pared que veían antes, pero detrás de esta pared se produce este edi-

ficio con un sistema de rajamiento y una conexión hasta la zona del río (zona de grandes presiones de la ciudad en algunas temporadas).

Esto nos permite incorporar usos de acogida que tanto pueden ayudar a la vitalidad del centro histórico y es de esperar que esta nueva centralidad de Toledo vaya a darle una nueva energía muy importante al casco.

Reestructuración de la ciudad. Barcelona-España.

El cuarto approach es cuando pretendemos reestructurar la ciudad y darle una nueva organización infraestructural. Yo no sería correcto si no les enseñara algo de Barcelona, por lo que me lo he reservado para el final.

En este caso tenemos la habilidad de estar al otro lado de la mesa, erigimos esta estrategia a lo largo de un trabajo de ocho años para la ciudad, desde el Ayuntamiento de Barcelona. Aquí entramos no tanto en el trabajo de la pieza urbana sino de un conjunto de edificios, me gusta llamarlo una escala intermedia.

Barcelona es una ciudad que en su área metropolitana tiene casi 4 millones de habitantes. En Europa las llamamos ciudades capitales, un poco a la misma es-

cala de Milán, de Berlín, incluso de Lisboa, a la misma escala prácticamente de Madrid. Pero algunas de ellas no son ciudades capitales propiamente de estado. Ustedes saben que nosotros los catalanes siempre nos definimos algo distintos, nos inventamos nuestra capital y la nuestra es la "Capital del Mediterráneo", para decir que es la capital de Cataluña.

La ciudad tenía como la mayoría de las ciudades del sur de Europa, un problema de congestión de tráfico muy fuerte. La ciudad había arrancado una serie de procesos de mejora urbana que es lo que llamamos normalmente un programa de plazas (a lo cual no me voy a referir en este momento, porque es más conocido como un mejoramiento urbano a escala local). Lo que nosotros pretendimos es ver hasta que punto la ciudad podía reorganizar su estructura diaria y de transporte público y a través de esa reestructuración generar nuevos potenciales en la ciudad.

Gran parte del trabajo que hacemos en Barcelona es buscar los huecos, y desde los huecos tratar de trazar otra estructura urbana.

Estas ciudades tan compactas han establecido un sistema de crecimiento por continuidad y van haciendo ciudad a partir de estas continuidades en todas direcciones. A partir de esto uno encuentra que Barcelona, siendo una ciudad muy compacta, tiene un espacio geográfico muy claro, todo es pequeñito y el espacio natural es evidente. El funcionamiento de la ciudad –diagrama que se me parece al de Caracas– es el de una ciudad donde las autopistas se ven conectadas a las avenidas. Barcelona tiene una hermosa Diagonal que se conecta a la autopista que viene de Madrid. Era muy fácil hacer autopista y endosarlas a la ciudad sin hacer otros elementos.

Uno se daba cuenta de que en Barcelona tenemos muchas calles discontinuas. Lo que ocurría es que en el centro y en el ensanche era como una gran rotatoria de toda la ciudad, lo que pasaba a nivel de la autopista nos ocurría en la ciudad. Había un mal uso, por tanto lo que habría que trabajar en los elementos dentro de la ciudad y habrá que buscar es que estos grandes flujos interiores se desvíen fuera. Este es el elemento que tratamos de corregir con este Plan de Vías.

En 10 años en Barcelona se construyeron diversos enlaces entre líneas nuevas y existentes, elementos potentes de conexión entre autopistas y una infinidad de pequeñas calles, un puente sobre el ferrocarril, elementos que van a buscar nuevas estructuras urbanas.

Buenas estructuras pueden producir espacios urbanos donde hay coches, autobuses, personas y si es posible bicicletas; personas activas y personas que caminan, otros que corren y otros que simplemente están esperando por el placer de estar en el espacio.

El frente de mar es uno de los proyectos más ambiciosos de Barcelona. La primera negociación aquí fue con el puerto para poder acceder al mar, pero era difícil acceder si teníamos 16 líneas de coches pasando por allí. Había que pensar como este espacio se podría transformar, incluyendo el pase de los coches y permitiendo un acceso fácil a esta zona. Ahora ese es un espacio fundamental de la ciudad que los fines de semana está ocupado por la población y los hilos de coches pasan por debajo.

Descubrimos que en una ciudad cuando vemos los volúmenes de tráfico, resulta muy difícil discernir cual volumen es de paso y cual es de tráfico urbano. Un turista que viajara desde Suecia hacia Benidorm, pasaba por el corazón de Barcelona, y esto no tiene sentido. Cuando voy del aeropuerto a Mataró, quiero ir lo más deprisa posible, pero si yo voy a 'Ciutat Vella' (Ciudad Vieja) el ritmo de los semáforos debe ser diferente. Descubrimos que esta situación es aproximadamente 50% y 50%, entonces debemos buscar soluciones donde el tráfico rápido pueda pasar, y por esto construimos las Rondas que son semi subterráneas, libres de semáforos, donde se permite una velocidad de 80Km/h, y el resto del tráfico, el tráfico urbano, está en la calle, en la cota cero.

Los diagramas de tráfico han cambiado. Barcelona sigue siendo una ciudad de mucho tráfico, pero los flujos interiores han disminuido, la calidad, la continuidad urbana están garantizadas, por lo tanto del norte a la playa se puede ir en bus, en coche o en bicicleta, el transporte público está muy reforzado y algunas de estas operaciones de reparación se han convertido en espacios.



Nuevas playas y vecindarios en el nuevo frente de Barcelona "capital del Mediterráneo".

El rol del diseñador urbano, del urbanista, del arquitecto, del ingeniero, cambia.

Y seguramente nuestra posición no será nunca, el de ser el fiel servidor público o el fiel servidor privado. Hay algo que pertenece a las lógicas de las ciudades y nuestra obligación es ser muchas veces críticos con los programas. Tenemos la obligación de pensar en cada caso si el programa es ajustado o no, pensar en otras alternativas que pueden ser más beneficiosas.

Pero ¿cuál es la contraparte de este esfuerzo de infraestructuras? La contraparte es poder realmente ganar el frente de mar. Se construye una gran depuradora para conseguir la imagen actual de la ciudad, se consigue que la ciudad llegue a las nuevas playas, se pueden ver las playas ocupadas, absolutamente limpias.

Me parece que aquí es donde quizá la lucha entre la infraestructura y la forma urbana empieza a resolverse o encontrar su solución. Fijense que finalmente acabamos haciendo la ciudad por piezas, no lo diría como un dogma, pero creo que es nuestra condición.

Creo que en nuestros tiempos y quizá en el tiempo de nuestros antepasados es imposible pensar la ciudad más allá de 10 ó 15 años, porque cambian los programas de la ciudad, cambian nuestras posiciones culturales, cambian los estilos de la arquitectura. Luego, en el desarrollo de la forma urbana debemos ser más humildes y pensar que quizá si vamos resolviendo "piezas urbanas" bastante hacemos a la ciudad, si cada una de estas piezas es capaz de generar más a su alrededor.

Actores de la ciudad

Hoy en día está cambiando el rol de los actores de la ciudad, al menos en Europa hemos pasado una situación en donde el Estado hacía todo y ahora el Estado controla o da las visiones de todo. La ciudad la pueden hacer los privados, pero no la harán nunca a solas porque los privados necesitan el sistema de garantías que da la autoridad pública.

Creo que después de la Segunda Guerra Mundial pensamos que el Estado hacía todo, tanto que hoy

en día se ha llegado a la situación donde se cree en ese tipo de compromisos.

En este nuevo rol yo querría llamar la atención a lo importante que es la escala de las actuaciones, por eso de jugar a las cartas de unas por todas, de ir jugando y aprendiendo de ese sistema de negociaciones. Es algo por ejemplo que aprecio mucho en los países del norte de Europa, donde la negociación pública o privada es mucho más evolucionada que en los países del sur. En España es todavía algo difícil, la gente todavía ve estas negociaciones con ojos de malas artes.

El rol del diseñador urbano, del urbanista, del arquitecto, del ingeniero, cambia. Hoy en día hemos de aprender y entender del otro lado, del otro equipo, sobre todo en esta disciplina en la que trabajamos con tanta gente. Y seguramente nuestra posición no será nunca, el de ser el fiel servidor público o el fiel servidor privado. Hay algo que pertenece a las lógicas de las ciudades y nuestra obligación es ser muchas veces críticos con los programas. Tenemos la obligación de pensar en cada caso si el programa es ajustado o no, pensar en otras alternativas que pueden ser más beneficiosas.

Los proyectos de ciudad son muy distintos a los proyectos de arquitectura, cuando se trata a la ciudad hay que ir a razones muy básicas y auténticas, que la gente pueda participar y las personas o los que deciden, los políticos, puedan entender. Cuando yo les hablaba del proyecto en Málaga, era fundamental que se entendiera; lo más curioso es que después que este se concluyó, oí un día a una señora comentar "no estaba tan mal el río de Málaga", porque lo encontró natural; el río había bajado ya tres metros y no se había dado cuenta. Esto me pareció un cumplido. Esto es lo que yo creo que es un proyecto urbano, que es capaz de generar otras cosas, mostrar lo excepcional y la complejidad muchas veces llega a ser vista como algo normal.

Yo creo que este urbanismo es un urbanismo que la gente a veces lo ve y dice "no es un urbanismo de grandes ideas" o "no es un urbanismo reformador", no es un urbanismo con la misma ambición como nuestros antepasados eran capaces de plantear, ex-

tensiones como se hicieron en Caracas, o extensiones mas grandes como la de Barcelona. Por lo tanto en ese sentido creo que estamos tocando los elementos fundamentales de la ciudad, elementos que pueden estar dando forma a las infraestructuras y que pueden asegurar sobre todo lo que nos debe preocupar.

A mi forma de ver la ciudad en el futuro, tiene que ser mas eficiente porque están en el mercado abierto y la eficiencia pasa mucho por el buen uso de la infraestructura. Esta ciudad tiene que ser más abierta, mas justa, donde la gente con más o con menos recursos se sienta al mismo nivel, utilice los servicios de una forma más franca y más fácil. Y esto es algo que siempre las ciudades deben de tener, siempre habrán zonas buenas y malas y habrá gente que les gusta mas esta zona o esta otra zona, esto no es un problema, la diversidad es un elemento básico de la ciudad que hemos descubierto hoy, tanto la ciudad debe ser mas exigente, podrá ser mas justa y creo que si trabajamos con cuidado podrá ser mucho mas hermosa de lo que es. En el fondo todo el mundo desea que nuestras ciudades estén orgullosas, sean ambiciosas y puedan ser presentadas como modelo a los otros.

Gracias...

Preguntas y Respuestas

Pregunta: ¿Cómo convencer a nuestros políticos (que muchas veces quieren hacer proyectos que potencian el transporte privado) que es necesario pensar en el usuario de transporte público y favorecer la eficiencia de la ciudad?

Joan Busquets: Yo creo en realidad que si usted mira, en Europa se esta pasando de una época en la que el automóvil lo era todo, a una época donde el automóvil es un compañero más. Sin embargo en Barcelona todavía tenemos una estructura moral muy pesada a favor del automóvil. Esto es un trabajo pedagógico también a través de los medios. La gente tiene que saber que cuando va al centro de Toledo, Barcelona o de Caracas, no puede llegar con el coche delante de la catedral. El peatón no tiene espacio y si no le damos espacio al peatón no saldrá porque es peligroso.

Yo diría que en Caracas se podría dar prioridad en algunas calles montaña-valle e ir haciendo una de cada diez. Quizás sean muy pocas pero como entonces la gente las usará, las van a exigir y los políticos las harán. El político lo que quiere es el aplauso, que a la gente les guste.

Debemos aplicar mucha auto crítica porque es muy fácil decir "si los políticos no quieren...", atención, nosotros también tenemos una responsabilidad muy grande. Tanto hoy en día yo creo que la defensa del peatón es algo que pasa por recuperar las arterias, limpiarlas hacerlas fáciles, que el minusválido se encuentre cómodo. Esto es lo que yo llamo la cultura urbana, y la cultura urbana esta muy arraigada en nuestra sociedad.

P: Interpreto sus palabras al hablar de la ciudad abierta, que tiene que ver muchísimo con sistemas políticos y se refuerza la idea de que la política no solamente influye en la ciudad, sino que la ciudad se hace en la política y que de la calidad de la ciudad también depende la calidad de la política. Me gustaría escuchar su opinión al respecto

JB: Yo diría que la ciudad y sobretodo la civilización urbana es la que permite el desarrollo de una política madura, por eso es que yo desde un principio ahorro en la ciudad a toda costa, porque la ciudad siempre ha sido y seguirá siendo un espacio conflictivo, donde se expresen los conflictos y donde se encuentra la solución. En tanto, yo ahí es donde veo la madurez de la política en la ciudad.

En la ciudad hay muchos mecanismos de control, el espacio en la ciudad es más fácilmente coparticipado por distintas gentes y clases sociales. Yo creo que nosotros tenemos un rol importante y modesto en la ciudad. La sociedad del siglo XX nos ha dado un rol social, no hay ciudad que no tenga un departamento de planeamiento, no hay universidad que no tenga un programa de estos temas. No es por gracia que nos han dado esto, nuestros antecesores se lo han ganado. Por lo tanto este respeto de la sociedad es como el respeto que la medicina se ha ganado. Lo mismo que yo le pido a un doctor, la sociedad nos lo pide a nosotros: rigor, seriedad.

A mi forma de ver la ciudad en el futuro, tiene que ser mas eficiente porque están en el mercado abierto y la eficiencia pasa mucho por el buen uso de la infraestructura. Esta ciudad tiene que ser más abierta, mas justa, donde la gente con más o con menos recursos se sienta al mismo nivel, utilice los servicios de una forma más franca y más fácil.