

¿Cuál es el tema?

Los autores proponen un recorrido por los temas básicos del urbanismo –un planteamiento económico menos salvaje, la razón funcional, el estímulo del confort, la coraza de la seguridad, la imagen soñada o la sostenibilidad urbana–. Defienden que ninguno de esos campos será suficiente para cambiar la forma de la ciudad, puesto que todos están radicalmente contaminados por un neoliberalismo existencial que ha sabido meterse en todas las costuras. El tema central para llegar a una ciudad distinta es el de los derechos humanos.

La ciudad que estamos construyendo no es buena para nadie. Creemos percibir en el ambiente una crítica generalizada. Y vemos que por tierra, mar y aire se nos dice una y otra vez que ha de cambiar el modelo. Y sin embargo...

Pablo Gigosos y
Manuel Saravia
son arquitectos

Todos los planteamientos convergen

Todo lo que vemos converge en un modelo único, que se sigue considerando, con tanta ingenuidad como complacencia, renovador, moderno, altamente transformador. Nadie lo discute. Qué bueno es tener un modelo definitivo. Lo dividamos en los temas que sean, siempre nos encontramos coincidencias básicas entre todos los que escribimos sobre la ciudad y el urbanismo. ¿Movilidad? Nadie duda de que los centros han de peatonalizarse (qué bonito y agradable es sentir que las viejas casas decimonónicas acompañan el paseo); de que es necesario construir carriles bici (ahí tenemos a la familia en bici, paseando también); de que los paseos peatonales son deseables, incluso saliendo al campo como senderos de ocio (en este modelo de ciudad que todos queremos se pasea mucho, desde luego). Nadie duda de que el transporte público es lo mejor para todos, y que hay que estimular su uso (¿alguien lo duda?). Bienvenidos los carriles bus y los tranvías. Pero tampoco se pone en cuestión el tren de alta velocidad (la envidia de Obama). Y ni siquiera se discute la política de aparcamientos: los disuasorios son buenos, los rotato-

rios son malos; y los de residentes son mediopensionistas. Se puede discrepar en los ritmos y los acentos (demasiada peatonalización aquí, demasiado AVE allá); en el esfuerzo que se hace en este o aquel aspecto, o en las concesiones que se siguen haciendo al viejo modelo (un aparcamiento más y ya lo dejo).

Pero, en el fondo, todos lo tenemos claro. En Ciudad de México se construyen carriles bici y se apoya la movilidad ciclista. Y el alcalde se fotografía en bici (con casco, desde luego), aunque un poco más allá se esté levantando ¡una ronda de dos pisos! En Nairobi se proponen carriles bici y en Tegucigalpa también. Holanda está muy orgullosa de sus miles de kilómetros ciclistas y es la envidia del planeta. ¿Ha quitado los coches? No, por Dios. No hay que ser maximalista. El coche es un artefacto magnífico, si se sabe regular su uso, si se hace un uso responsable, moderado, proporcionado. Se puede desincentivar su acceso al centro urbano, pero para determinado tipo de viajes, se dice, es insustituible. Nadie quiere que pierda su condición de electrodoméstico, tan necesario para el confort familiar como la lavadora, por ejemplo.

Y algo parecido podríamos encontrar, como decimos, en los demás temas urbanos. ¿Conservación? Está superclaro. Hay que conservar para las generaciones futuras (hay que ver el juego que dan esas generaciones), los monumentos (ya se sabe: iglesias, palacios, construcciones militares, cosas de la aristocracia y rarezas antiguas de las que queden restos). También hay que catalogar edificios de valor “paisajístico” o “ambiental” (zonas tradicionales de arquitectura popular, ambientes del XIX y principios de XX, entramados de madera, miradores, balcones de hierro y cosas así). De unos pocos se conservará la estructura y organización interna (para que las puedan conocer y disfrutar las generaciones futuras), y de la mayoría sólo las fachadas (la escena urbana, ya saben). ¿Alguien pone en cuestión este modelo? Se discutirá si son muchos o pocos los edificios conservados, si hay mucha o poca diligencia en evitar la ruina, si las ordenanzas que regulan la sustitución son más o menos favorables, etc.; pero no el modelo. Todos queremos conservar un poco y sustituir otro poco. Los usos de los edificios conservados que sean siempre nobles, por favor (culturales, administrativos, esas cosas). ¿Alguien propone, en algún lugar, dedicar a almacén un viejo monasterio?

Los urbanistas de nuestra generación, y el público en general, somos afortunados. Finalmente sabemos qué ciudad queremos hacer. Hay unos indeseables (conocidos como “especuladores” o “promotores sin escrúpulos”) que van a lo suyo, y el problema será atenuar su agresividad. Pero nada más. ¿Alguien encuentra diferencias importantes entre las políticas urbanísticas de Córdoba –alcalde comunista desde 1979– y Bilbao –alcalde del PNV desde 1979–? Si las hay, sólo de grado, no de fondo. ¿Alguien de fuera, que se limitara a pasear por una ciudad, sería capaz de atisbar qué partido gobierna allí desde hace 30 años? Es más difícil que encontrar “las siete diferencias” en los dibujos del TBO. Es ver-

dad que en casos estrambóticos, como en Seseña, por ejemplo, ha tenido que ser un alcalde de IU el que dijera hasta aquí hemos llegado: todavía hay rasgos propios en la política de izquierdas. Pero, como decíamos, ¿tenemos otro modelo?

Hagamos un juego

Aún no queriendo hablar de izquierdas y derechas, de cómo pensar una ciudad de izquierdas frente a otra de derechas, proponemos un juego sobre el modelo de ciudad. El objetivo será encontrar un objetivo. Descubrir un campo de trabajo que nos lleve a una ciudad distinta. No porque consideremos que el modelo actual es de derechas (que lo es), sino por disfrutar de la diferencia, si es que somos capaces de alcanzarla. Para lo cual proponemos repasar los temas básicos del urbanismo, los transversales, a ver dónde nos llevan.

No es el crecimiento

Uno de los motores justificativos del urbanismo actual es el crecimiento. Se valora la llegada de nuevas empresas a la ciudad y la apertura de nuevos frentes de negocio. Todos se pegan por Ikea; pero también por cualquier ocurrencia que venga avalada por un argumento económico. Crearemos un parque de ocio: abre la muralla. Desarrollaremos un barrio ecológico: ábrela también. Un barrio de élite: por qué no, si deja rentas (y si se hace con cuidado, con gusto, sin herir sensibilidades). Todos son bienvenidos. Es cierto que unos municipios son más tolerantes que otros, pero la actitud es parecida en cualquier caso: favorecer la instalación de los proyectos que se planteen, y considerar una pérdida si acaban yéndose a otro emplazamiento exterior. ¿Congelar el suelo urbanizable? En absoluto, algo hay que dejar, por poco que sea. Más o menos superficie, pero suelo urbanizable tiene que haber. Como también deben pensarse obras de remodelación en el interior de la ciudad. Más agresivas o menos, pero obras. Soterramientos, frentes marítimos o grandes corredores verdes: el caso es que haya obra. Una actitud que desemboca en la búsqueda de proyectos de autor, ya que la firma supone un valor añadido. Garantiza el impacto mediático, y puede que atraiga cierto turismo cultural. Es además una inversión de futuro, pues la obra siempre quedará vinculada a su autor.

Desde hace un par de años se propone también el decrecimiento. La verdad es que no hemos podido encontrar ninguna ciudad que aplique consciente y voluntariamente una política de decrecimiento. Y las que decrecen de hecho, llevan esa circunstancia como una carga o una maldición. Pero al menos en teoría el decrecimiento nos podría llevar a una ciudad distinta. Supone una disposición favorable a reducir la producción económica, y en nuestro caso a reducir la ciudad. Pero el decrecimiento ¿construye una ciudad diferente?

Por ahora no. De hecho, no construye. De manera que el planteamiento económico no va a servirnos para distinguir unas y otras ciudades. Aunque se partiera de postulados muy diferentes, la ciudad resultante sería parecida. Una más grande y otra más pequeña; una más moderna y otra más envejecida. Pero semejantes.

No es la estética

Otro de los impulsos proviene del campo de la estética. No conviene despreciar la contribución de la imagen deseada a la transformación urbana, pues los valores asociados a la novedad y la coherencia morfológica han sido siempre un arma muy poderosa en manos de los promotores urbanísticos. Laten en el imaginario social unas ideas de ciudad que los medios se encargan de presentar una y otra vez, con fruición, asociadas a la buena vida, los sanos principios y la superioridad económica, física y moral. Es cierto que pueden encontrarse diferencias: esto parece más hortera (el lector puede poner aquí el nombre de la urbanización que prefiera), aquello más elegante (aquí ponemos nosotros el ejemplo: el proyecto de la ciudad de la moda de Karl Lagerfeld; cuantísimo *glamour*, por Dios, cuánta elegancia y distinción). Pero, visto con suficiente distancia, lo cierto es que no se diferencia demasiado la estética de esas “villas residenciales temáticas de Isla Moda” y la de las manzanas de “lo-que-sea-golf”.

Es verdad que a algunos autores se les ve la marca de la casa. Que tienen estilo propio. Enseguida se distingue una obra de Miralles (barroca a su modo), de Siza (tranquila y blanca) o de Calatrava (huesos y goteras). También tienen personalidad las construcciones de Koolhaas (siempre raras) o de Herzog-De Meuron (siempre contundentes), etc. Pero, se trata, una y otra vez, de elementos dentro de sus manzanas, que se rodean de calles *normales* en contextos *normales*. Sin demasiada complejidad compositiva. Ni siquiera los paisajistas, como West-8, escapan de esa misma y única fórmula: una retícula de calles de tráfico rodado que alberga parques o edificios, más o menos graciosos. ¿Alguien propone un esquema viario diferente? Sí, Foreign Office Architects (FOA), por ejemplo, diseñó para el anillo olímpico de Londres un viario tan sorprendente como exclusivamente peatonal. Pero no se equivoquen: era dentro del espacio olímpico, sin trascendencia hacia la ciudad ni menos aún hacia el territorio. ¿Alguien sugiere una relación morfológica distinta entre ciudad y campo? Sí, Andrés Perea ha diseñado en su Ciudad de las Mil Ciudades (la futura capital administrativa de Corea del Sur) una gran continuidad desde los arrozales a las cubiertas verdes de los nuevos edificios. Pero atención: las calles rodadas siguen ahí, abajo, llenas de hyundais y daewoos. Y entre los nuevos arrozales emergen orgullosas unas buenas torres de centenares de metros de altura.

No, definitivamente la estética no tiene potencial suficiente como para cuestionar la ciudad vigente. Está supeditada al modelo en curso, con sus coches y sus edificios altos, su

tecnología y sus formas asociadas. La imaginación queda recluida en el campo acotado de las ocurrencias: “Foster explicó que se había inspirado en los colores del club (azulgrana) y en los de la ‘senyera’ (rojo y amarillo) para escoger los colores de los paneles exteriores” de su proyecto de remodelación del Nou Camp. Y en compensación, Adrian Geuze propone para la zona de la nueva estación de Logroño una serie de “cúpulas acristaladas de colores que en su aspecto exterior representan un gran racimo de uvas” (nos va a dar algo, de tanta imaginación). Es verdad que algunas de esas propuestas tienen su impacto positivo, como la del descubrimiento del río Cheonggyecheon, en Seúl; o la construcción de un parque sobre las vías abandonadas de los viaductos neoyorkinos. Pero, generalmente se quedan en ocurrencias del inspector Gadget. Entretanto, la ciudad pura y dura (nunca mejor dicho: pura y dura) continúa su desarrollo sin ninguna incidencia.

No es la seguridad

Es cierto: todos tenemos mucho miedo. No sabemos muy bien a qué, pues nunca como ahora se ha vivido en un clima de tanta vigilancia y control. Pero hay que protegerse sin demora de ese yo-que-sé tan peligroso. Las ciudades, nos consta, se pueblan de cámaras y sensores, controles de paso y, sobre todo, recintos cerrados. El nuevo urbanismo es el de los perímetros cerrados. Los espacios comunes, de libre acceso, se reducen y las superficies que van desgajándose del continuo abierto se multiplican. Hay muchas modalidades. Por un lado, los grandes establecimientos de ocio, equipamiento o servicio, que cierran un territorio al que sólo se accede en la condición de cliente. Por otro, las “comunidades cerradas”, rodeadas de tapias y murallitas que marcan el territorio conquistado por los nuevos señores. Pero también, y cada vez más, se van abriendo paso esos espacios abiertos que en realidad no lo son tanto. Centros comerciales abiertos, por ejemplo, en los que son los mismos vecinos y establecimientos de una zona quienes establecen y contratan su policía privada y controles propios. Y por supuesto, ahí están también los grandes muros que proliferan por todas partes: alrededor de los campamentos gitanos de Roma y separando algunas favelas de Río; cercando Palestina o bloqueando el Sáhara.

En la ciudad se van formando coágulos (según los médicos) o conjuntos disjuntos (en la visión de los matemáticos). Pero sorprendentemente la estructura general no cambia. Esas bolas de seguridad se alojan perfectamente en el esquema de vías, parques y corredores verdes que vertebra el continuo urbano. Más aún: se pueden formar auténticas ciudadelas, bien definidas y mejor separadas, que encajan a la perfección, como el gorrión en su nido (cuánto candor). Son ciudadelas, pero con frecuencia se denominan sin rubor “ciudades”. La ciudad deportiva o la de la cultura, la del BBVA o la del Santander. Piezas completas, suficientemente autónomas y segregadas, a las que la red de autovías y de transporte público les sienta como un guante. No; definitivamente, las murallas no van a promover una ciudad nueva.

No es la funcionalidad

La gente, por su natural bondad, confía en que la ordenación urbana responde a criterios de funcionalidad. Espera que si una zona tiene malas condiciones naturales para ser urbanizada quedará fuera de las áreas de crecimiento. También cree que si una vía se decide y proyecta para evitar que el tráfico de paso se mezcle con el interno, se evitará la urbanización de las zonas próximas. Y que si se construye una nueva red de saneamiento las nuevas áreas se corresponderán con su lógica de implantación; limitándose, por ejemplo, nuevas extensiones donde ya no hay cota o capacidad para su saneamiento. Y así sucesivamente. Pero nada de esto sucede, desde luego. Casi diríamos que lo que se suele dar es justamente lo contrario. Las irrationalidades estimulan al promotor. Las decisiones sobre el desarrollo urbano responden casi en exclusiva a criterios de propiedad. Es cierto que últimamente se dejan fuera los suelos afectados por restos arqueológicos de valor, o con manifiestos valores naturales (pero tienen que ser muy manifiestos), entre otros. Pero el grueso de las transformaciones, tanto de desarrollo exterior como de transformación interior, se decide al margen de toda consideración sobre la funcionalidad de las redes o los sistemas. Y tampoco se tiene en cuenta la posible utilidad de los equipamientos existentes. Ya vendrán después los técnicos especialistas a arreglar el entuerto. El urbanismo está hecho por y para nuevos ricos (aunque luego se aplique a ciudades de miseria), y el criterio de funcionalidad ha quedado totalmente obsoleto. No puede esperarse nada de él. La etiqueta "inteligente", que tanto gusta, se añade las más de las veces a operaciones que nos complican la vida. Y en cualquier caso se refieren a aspectos parciales, no estructurales.

No es el confort

Algunas de las mayores transformaciones urbanas se las debemos al ascensor y al cloro, desde luego. Cuando se pudo generalizar el ascensor las casas se elevaron, y cuando se aplicó el cloro en los depósitos de abastecimiento también pudo llevarse agua potable a todas las viviendas. Lo mismo que había pasado antes con la electricidad, y lo que sucedió más adelante con los electrodomésticos, la calefacción y los demás elementos del confort doméstico. En algunas ocasiones un descubrimiento que pasó en su momento casi desapercibido permitió cambios tipológicos importantes. Como la invención del *shunt*, por ejemplo. También suele hablarse de algunos espacios diseñados para el confort y que tenían una importante implicación en la imagen urbana. Como los soportales. Algunas ciudades (ahí está Bolonia) son, antes que nada, una red de soportales. En el siglo XIX, cuando todavía se programaba como objetivo básico disponer de fuentes para regar las calles y hacer algo más agradable el ambiente en verano, vio cómo se desarrollaba a la vez una fortísima demanda de parques urbanos: espacios arbolados, frescos y umbríos, de agradable estancia. Y los parques transformaron las ciudades de principio a

fin, pasando a convertirse en uno de sus principales elementos, que las caracterizaba decisivamente.

¿Hay en el horizonte algún requerimiento del confort urbano que suponga otra idea de ciudad? Pues no. Si nos referimos al ambiente higrotérmico, parece que las cosas apuntan hacia un desarrollo de los acondicionadores de aire, más que a una corrección de las tipologías. Respecto a la movilidad, multiplicar los ascensores en las casas existentes de varios pisos que carecen de ellos, y aumentar el número de ascensores urbanos, en el espacio público. No se atisban nuevas tipologías residenciales, sino más bien la insistencia en los parámetros y fórmulas ya decantadas: estudios, apartamentos, pisos, adosados, viviendas unifamiliares aisladas. De las manzanas cerradas y las abiertas hemos pasado a las semi-cerradas o semiabiertas (ya se sabe: la botella semillena o semivacía), con los patios centrales utilizados por los vecinos para usos deportivos o de ocio. Todo así, aquí o allá. En Tokio las viviendas serán pequeñísimas y en Cabezuela (Segovia) serán enormes; pero en ambos casos la pauta es semejante: estar, dormitorio/s, cocina, baño/s. Si en cien años no hemos sido capaces de cambiar el traje de caballero, no pretenderán ahora modificar el esquema de la vivienda.

No es la sostenibilidad

Y llegamos a un punto en el que nos jugamos los pocos amigos que hasta ahora podíamos haber mantenido, después de los puntos anteriores. Porque lo que vamos a decir ahora es que la pretensión de sostenibilidad urbana tampoco cambiará significativamente las ciudades. Al menos, si se sigue planteando en los términos actuales. Es cierto que la ecología urbana, que venía empujando por entrar en el urbanismo desde hacía muchas décadas, se abrió paso definitivamente en los años noventa. Pero en la actualidad corre el riesgo de dejar de ser transformadora, de haber sido ya asimilada. De tal forma que en los términos en que suele plantearse ahora parece una función sectorial más, incapaz de poner en crisis el modelo (porque los asuntos clave se desplazan del debate). Sí, es muy importante, cuenta ya con abundante legislación específica. Pero con ese carácter sectorial, fácil de manipular en un contexto general que no suele cuestionarse. Si quieren que nos divirtamos, podemos hablar de la “Ciudad del Medio Ambiente”, propuesta por la Junta de Castilla y León sobre la zona más bonita del Duero junto a Soria, para machacarla bajo la bandera de la sostenibilidad. Ya sabemos todos que se trata de una aberración, pero en el contexto en el que nos movemos a nadie le resulta extraño que haya llegado a proponerse y aprobarse.

Porque, tal y como están las cosas, sostenible lo puede ser todo. Ya tenemos rascacielos sostenibles y coches sostenibles; pavimentos sostenibles y transporte público sostenible. Estamos a la espera, ansiosos, de la llegada de la “basura sostenible” y la “contaminación

sostenible”. Incluso de la “insostenibilidad sostenible”. Es cuestión de esperar. Naturalmente, el uso del término se ha convertido en la broma del siglo. Pero lo cierto es que ha conseguido eclipsar a los contenidos más radicales y desplazar las propuestas alternativas por otras mucho más conformistas. También es verdad que el disparate urbanístico de los últimos años ha sido de tal calibre que la denuncia sobre el exceso de suelo consumido, por ejemplo, parece revolucionaria. Ha sido tal la locura, tal el despilfarro y la desidia cultural, que aguantar el tirón nuclear que se nos viene encima es tarea de héroes. Pero también es cierto que el AVE se extiende sobre el país sin ninguna oposición (salvo la del País Vasco, y no precisamente por consideraciones ecologistas). Es la envidia de Obama, ya lo dijimos, y todos tan contentos. ¿Dónde están los movimientos de antaño contra las autopistas? Lo dicho: una sostenibilidad acomodada, sin potencialidad para ofrecer una ciudad distinta. Que pretende conseguir, todo lo más, que sea menos salvaje (lo cual, dicho sea de paso, es mucho: muchísimo).

Son los derechos humanos

Podemos entender el tema como el “contenido del contenido”. El motor nuclear de un proyecto, la intención última que preside un diseño, una actuación. Si del argumento se suprimen todos los detalles obtenemos el tema, la intención originaria, el fondo permanente, la idea profunda de ciudad. De manera que, si pretendemos pensar una ciudad que sea distinta (tal era el juego), no nos va a ser útil un planteamiento económico menos salvaje, la razón funcional, el estímulo del confort, la coraza de la seguridad o la imagen soñada. Tampoco cambiará la ciudad vigente poniendo algo más de énfasis en la sostenibilidad urbana. Ninguno de esos campos será palanca suficiente para cambiar la forma de la ciudad, porque todos están radicalmente contaminados, intoxicados por un neoliberalismo existencial (o neocaciquismo, como prefieren denominarlo Aguilera y Naredo)¹ que ha sabido meterse en todas las costuras.

Pero nos queda un recurso: los derechos humanos. Pensar que en la ciudad y con la ciudad se materializan unos cuantos derechos puede ser fundamental. Simplemente ateniéndonos a la Declaración de 1948, sin necesidad de hablar de un vago “derecho a la ciudad”, ni de otros “derechos emergentes”, sólo apoyándonos en el listado clásico podemos recomponer el espacio urbano de manera muy significativa. Porque los derechos humanos fundan otra manera de plantear las cosas que rompe el esquema precedente. Pues, según ellos, no basta con atender al bienestar de la mayoría: hay que garantizar el del último ciudadano. Y ahí va a estar su potencialidad revolucionaria. (Sí; decir de algo que es revolucionario es como llevarlo al fondo de los años setenta, como mínimo. Pero el lector, si ha

¹ F. Aguilera y J. M. Naredo (eds.), *Economía, poder y megaproyectos*, Fundación César Manrique, Lanzarote, 2009, p. 14.

llegado hasta aquí, nos lo sabrá perdonar.) La referencia del urbanismo ha sido siempre esa entelequia llamada “ciudadano medio”. Ahora debería sustituirse por otra, mucho más concreta, que denominamos “último ciudadano”. No ha de bastar, por tanto, con que se resuelva la movilidad “general” de la ciudad, sino también la concreta de quienes ni siquiera pueden subir a un autobús. Y esa “cohesión social” (qué término tan pétreo), que se reclama en tantos lugares, no puede reducirse a garantizar un porcentaje determinado de viviendas de protección pública en los distintos sectores cuando quedan muchísimos ciudadanos que ni siquiera pueden acceder a esa clase de viviendas. ¿Qué cohesión, para ellos?

Apelar a los derechos humanos nos llevará necesariamente a la austeridad, el aprovechamiento de lo que se tiene (¿no es eso la funcionalidad?), el cuidado de las generaciones actuales (ahí tenemos el confort), una seguridad compartida (nada de recintos, sino todo lo contrario), una estética plural (o para entendernos: a todos nos resultará fea porque no se ajustará a la estética de ningún grupo), una sostenibilidad adecuada (con sus dosis de contaminación, por supuesto). Nos llevará a esos terrenos, pero con todas sus implicaciones. Sin olvidar el objetivo último de lograr una ciudad para las personas.² Veamos un par de asuntos para ejemplificar lo que decimos. Sólo dos, pero que puedan ilustrar la manera de pensar una ciudad distinta de la que conocemos. Para lo cual, hemos de arrancar directamente de los derechos concretos. Veámoslo con los derechos a la seguridad y a la movilidad.

Una ciudad divergente: seguridad

El derecho a la seguridad no puede resolverse en recintos cerrados: eso es evidente. Pero ¿qué hacer? Oigamos a una persona: “No duermo por la noche, me da miedo [...]. No sabes si un día te van a matar o a robar, porque donde estamos no hay puertas”, explica indefensa una mujer, Paquita, el día siguiente de ser agredida por una pandilla de jóvenes en Segovia. “También me han pegado fuego”. Al parecer, mientras pernoctaba en un inmueble abandonado de la calle Huertas, en el barrio de San Lorenzo de la capital segoviana, otra noche la intentaron quemar.³ En Vondel Park, el parque más conocido del centro de Amsterdam, duermen en sus sacos, tranquilos (incluso demasiado tranquilos) desde hace varias decenas de años, gran cantidad de jóvenes (y no tan jóvenes). Es algo habitual allí. Dormir al aire libre es una actividad más de ese espacio público que no sólo se permite, sino que, de algún modo, se regula. En algún rótulo se recomendaba a los muchachos recoger

² Desde el punto de vista del derecho no se sostiene un crecimiento no racional. La clasificación desaforada, por ejemplo, es un problema de sostenibilidad. Es un asunto para las generaciones futuras, pero también, desde luego, para las actuales, que por de pronto tendrían que costear el capricho de una ciudad extensiva, y derivar inversiones públicas. Y pensando en la gente de hoy hay que plantear de forma prioritaria un urbanismo que atienda los requerimientos de quienes ocupan ahora los distintos recintos urbanos.

³ *El Norte de Castilla*, 7 de abril de 2006.

el saco y no dormir varios días seguidos en el mismo sitio, para favorecer la recuperación del césped.

Sin embargo, lo que se tolera de buen grado a los turistas se rechaza en los indigentes. Para estos últimos, “dormir en la calle es una experiencia aterradora, sobre todo por la noche. Por esa razón muchos prefieren dormir de día, expuestos a la mirada pública y, así lo esperan, controlados por ella”.⁴ Se dirá que hay centros de acogida. Pero, al margen de su limitada capacidad, si algunas personas no quieren ir a ellos, por algo será. Concedámosles que tendrán sus razones (y que, por cierto, no son demasiado difíciles de suponer). En un estudio sobre la violencia y las personas sin hogar⁵ se recogen 120 noticias, correspondientes a los 11 primeros meses de 2006, relacionadas con la violencia ejercida contra personas sin hogar (“en situación de sin hogar”) en España. Murieron 77, aunque se estima que la cifra real de muertes se acerca al doble. “Rocián con un extintor a un indigente mientras dormía en una chabola de Los Bermejales”. “Dos detenidos por intentar quemar vivo a un indigente en Pontevedra”. “Detenidos tres jóvenes que dieron una paliza a un mendigo y lo grabaron”. “Siete chicos dan una paliza con piedras y puños americanos a dos indigentes en Tavernes Blanques”. “Quemado vivo por una disputa entre mendigos”. “La policía detiene a dos menores por incendiar una casa en la que vivían dos vagabundos”. Y así hasta el final.

Mejor poder ser vistos, beneficiarse de esa incipiente seguridad de los “ojos que vigilan”. Mejor disponer de lugares, en los centros urbanos, que puedan ser utilizados por cualquiera para dormir. “A primera vista, parece como si fuese un problema puramente social cuya solución ha de pasar necesariamente por un cambio de la actitud general. Pero lo cierto es que esas actitudes son originadas en buena medida por el entorno mismo. En un entorno con muy pocos lugares donde tumbarse y dormir, los que duermen en público parecen antinaturales, por poco frecuentes”, continúa Alexander. Y de ahí que recomiende “llenar” el entorno urbano de bancos amplios, lugares cómodos, “esquinas donde sentarse en el pavimento” o suelos de arena o césped donde poder tumbarse cómodamente. Unos lugares que deberían estar algo cubiertos, protegidos de la circulación, quizá elevados un escalón. Y desde luego, a la vista de muchos, bien visibles. Vondel Park disperso por toda la ciudad.

La propuesta ha de ser la de generalizar a todos esa seguridad de los últimos. Insistir, por tanto, en una seguridad basada en los ojos de todos frente a la de las murallas de privilegio (y de campo de concentración). Ojos sobre la calle. Una idea criticada por Foucault

⁴ P. Declerck, *Los naufragos*, Asociación Española de Neuropsiquiatría, Madrid, 2006.

⁵ *Avance del primer informe sobre violencia directa, estructural y cultural contra las personas en situación de sin hogar en España 2006*, Assis, Barcelona, 2007.

(que hablaba de un control generalizado y difuso), y apoyada por Jane Jacobs. Pensamos que tiene muchas ventajas frente al sistema que se está imponiendo de hecho, descrito en el punto anterior: murallas, tecnología, empresa privada. Consiste en crear una malla abierta, completa, suficientemente densa pero cuidando de que esas vías constitutivas de la malla tengan población, estén vivas. Una malla viaria de acceso libre. Un viario isótropo y generalizado. Con vías suficientemente rectas y abiertas. Podemos seguir el modelo de una pequeña población australiana, que lo ha adoptado, expuesto y difundido: Gosnells. De acuerdo con su Safe City Urban Design Strategy, las vecindades deben agruparse y organizarse de forma que se creen centros urbanos y calles directas desde las vecindades a los centros.

La referencia del urbanismo ha sido siempre esa entelequia llamada “ciudadano medio”, que debería sustituirse por otra, mucho más concreta, que denominamos “último ciudadano”

Diseñar unos trazados de las vías que garanticen buena visibilidad y una correcta legibilidad e inteligibilidad del espacio. Unos trazados que establezcan rutas de acceso y salida fáciles de entender y usar. Y una disposición de las casas que fomente la llamada “vigilancia natural”. Hay que cuidar la proporción entre las vías que atraviesan y la densidad de viviendas, evitando la formación de un espacio “demasiado permeable”, para que la vigilancia natural sea más eficaz. También deberían evitarse diseños viarios demasiado complejos, que pueden reducir aquella legibilidad requerida. Curvas, pocas. Y hasta aquí. No vamos a desarrollarlo más ahora. Pero baste apreciar que puede plantearse un método de diseño urbano, una forma de componer la ciudad fundada en el derecho. Veamos ahora otro ejemplo.

Una ciudad divergente: movilidad

Veamos ahora la movilidad. Y sorpréndase el lector: hay gente que camina por el territorio y no va de excursión. Se dirigen a su trabajo, o a otra ciudad, o simplemente vagan en busca de oportunidades. Sorpréndase aún más el lector ya sorprendido: hay gente que no tiene coche. Hay gente que no puede pagarse un transporte público todos los días. Hay gente, en fin, que *necesita* caminar. Y puede hacerlo, qué duda cabe. Se puede ir casi desde cualquier punto de nuestras ciudades a cualquier otro caminando. (Casi, pues aunque existen lugares sólo accesibles en coche, son –todavía– pocos.) Pero, salvo que se trate de espacios turísticos, comerciales o residenciales, ya acondicionados para el paseo, el peatón no paseante tendrá que dar grandes rodeos, sufrir largas esperas, recorrer ámbitos inhóspitos y en muchos casos caminar con riesgo.

Como sabemos, todos tenemos el mismo derecho a la movilidad. Derecho “a circular libremente”, según se recoge en el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948. Sin distinciones aristocráticas: el mismo derecho para quienes se mueven en la nueva caballería (esos coches, esos trenes) y para quienes siguen formando parte de la infantería. Hemos de poder andar, en la ciudad y en el territorio, con tranquilidad, sin servilismo, dignamente. Poder movernos deprisa (sin rodeos obligatorios) y sin tensiones. De forma rápida y directa, cuando lo necesitemos; pausada y recreándonos en el caminar, cuando así lo queramos (“lamer con marcha lenta, como un pincel que se impregna, los adoquines, losas, placas de cemento, que constituyen su superficie, etc”). Andar como expresión de autonomía, de libertad. “La imagen del ser humano en marcha compendia la idea de libertad: no hay tiranía, no hay abuso para quien puede ponerse en pie e ir donde quiere”.⁶

De vez en cuando leemos noticias como esta: “Una mujer de entre 35 y 45 años, suamericana en apariencia, con el pelo corto de color cobrizo y que vestía en el momento del accidente un pantalón pirata negro con una raya blanca en los laterales y unos playeros blancos con tres bandas azules (al estilo de los modelos de la firma Adidas)”, falleció al ser atropellada el pasado 16 de septiembre de 2006, en las proximidades de una factoría industrial de Valladolid, en las afueras de la ciudad. “El accidente ocurrió en el citado punto a las 16.15 horas, cuando el conductor de un BMW efectuó un cambio de carril a la derecha y se encontró de repente con la mujer caminando por la carretera”. No llevaba documentación; “entre sus efectos solo se encontró un paquete de tabaco de la marca LM”. Se desconocen las causas que llevaron a la mujer a deambular por el medio de la calzada de tres carriles de la Nacional 601. Quizá la mujer se hubiese comportado del mismo modo aunque la movilidad peatonal fuese más fácil en esa zona. Mas lo cierto es que moverse entre las carreteras que rodean o acceden a las grandes ciudades es extraordinariamente duro. Quizá la mujer sólo intentaba dirigirse a un lugar determinado y no supo hacerlo de otra forma.

Pero, con todo su dramatismo (8.000 peatones y ciclistas pierden la vida y 300.000 resultan heridos cada año en las carreteras europeas), el tema no se reduce a la accidentalidad. También afecta a los demás factores del caminar. Hace unos meses leímos un magnífico artículo de Manuel J. Albert⁷ donde se narraba la peripecia del senegalés Ismail Kamra para hacer la compra. Durante hora y media que le llevaba el trayecto, arrastraba un carrito por la carretera que unía la finca donde trabajaba con Palos de la Frontera. Y otro tanto de vuelta. Era temporero de la fresa y cobraba un salario diario de 33,60 euros. Como él, miles de trabajadores se mueven diariamente por las carreteras para acceder a su trabajo, a los comercios o a cualquier otra actividad.

⁶ Citas de J. A. Millán, “Caminante en un paisaje inmenso”, *Archipiélago*, 1994.

⁷ “Caminando por la carretera de Babel”, *El País*, 27 de abril de 2007.

Las administraciones no ven esta cuestión como un problema específico, pues consideran que forma parte del problema más general de la seguridad de los peatones en las carreteras. Sus medidas apuntan a cinco objetivos: limitar la velocidad; conseguir que los vehículos sean menos agresivos si se produce el impacto (obligando a que tengan instalados sistemas de asistencia en la frenada, de protección delantera, anticolisión, etc.: puede verse la nueva normativa europea, que propuso Francesco Ferrari –nadie más apropiado– “con el objetivo de reforzar la seguridad de los peatones y ciclistas en las carreteras europeas”); mejorar el diseño de los pasos de peatones (mejor señalización y protección); revisar la normativa (por ejemplo, en España no se regula la visibilidad mínima exigible ante un paso de peatones, ni se especifica que un vehículo debe ralentizar la marcha cuando se vaya acercando a uno de ellos, tal como sí aparece en los códigos de otros países europeos); y desarrollar campañas para educar y “concienciar tanto a peatones como a conductores” (y en esta línea se ha difundido un “decálogo del peatón seguro”). Cualquiera puede entender que se trata de medidas absolutamente insuficientes.

Desde luego, no se cansan los ministerios y los ayuntamientos de cantar las ventajas de ir a pie, pero en ningún caso se plantean la revisión del modelo estructural vigente de organización de la movilidad urbana, periurbana e interurbana. Quizá se acabe circulando a menos velocidad, los vehículos sean menos duros en el choque, los pasos estén mejor diseñados, haya más educación vial (¿más aún?) y las normas estén más afinadas. Pero siempre habrá gente andando al pie de las carreteras, jugándose la vida y conociendo “el sabor agrio del rebufo en la nuca de los coches que pasan” y el vértigo de los que se acercan. La administración, eso sí, lamenta las incomodidades y les desea suerte.

Pero no puede plantearse en esos términos. Todos tenemos derecho a movernos libremente por todo el territorio, y poder hacerlo con seguridad. Pero no sólo: también con dignidad. Hacerlo de forma que quede patente la prioridad del modo peatonal, porque todos somos peatones. Con ser importante, no basta la “pacificación” general del tráfico (menos velocidad, menos ruido, menos todo), el ensanchamiento de aceras o la mejora de cruces, las áreas de coexistencia, áreas 30 y barrios sin coches, no es suficiente cuidar específicamente la accesibilidad a colegios o centros de tercera edad, etc. No basta con túneles o pasos elevados: “las soluciones que se ofrecen para paliar esas barreras, como túneles y pasarelas peatonales, suelen ser muy insatisfactorias, generándose problemas de comodidad, atractivo y seguridad, especialmente para los grupos más vulnerables”.⁸ “Hace falta construir una nueva cultura de la movilidad urbana en la que el peatón se convierta en rey, destronando al automóvil tras cuatro décadas de reinado destructivo” (Sanz, de nuevo). Perfecto. ¿Qué hacer?

⁸ Alfonso Sanz, “La ciudad a pie: un programa para recuperar las urbes andando”, en habitat.aq.upm.es, 1998.

Pensamos que ha llegado el momento de actuar. Son demasiados años intentando civilizar un modelo a todas luces excesivo, discriminatorio, agresivo, caro. Incluso, como decíamos, ni siquiera Holanda es suficiente. Es el momento de proponer una medida que cambie el mapa, que construya efectivamente y dé forma urbana a ese aprecio que todos decimos tener por la movilidad peatonal. Una fórmula que atienda al derecho a la movilidad de los trabajadores de la fresa, y a partir de ellos, a la mejor movilidad para todos. Construir en cada ciudad algunas “autopistas para caminantes” (permítasenos provisionalmente una denominación tan fea). Su construcción (quizá incluso el mismo proyecto) actuaría como un manifiesto dirigido a invertir la forma de pensar la movilidad de la ciudad, patentizando otras prioridades sobre las actuales. Pues no basta con poder andar: hay que poner el modo peatonal en el lugar central de la ciudad. Y en consecuencia reclamamos nuevas vías para los peatones, prioritarias sobre las demás, y con la misma potencia, al menos, que la más ancha autovía.

La prueba de su acierto habría de verse en la fotografía aérea, en la imagen de la ciudad desde el avión: pues del mismo modo que en la distancia aérea se aprecia nítidamente el discurrir de las autovías que llegan a la ciudad, sus nudos y su continuidad, habría de verse la nueva vía peatonal con su misma fuerza de diseño, con la pregnancia de su forma recorriendo la ciudad de parte a parte. Si se han hecho en todas las ciudades grandes accesos rodados y grandes rondas para los coches, bien podrían plantearse nuevas vías para los caminantes. Que se vean claramente, insistimos, desde el avión, en la fotografía aérea, lo que quiere decir que desde abajo se sentirá su potencia, como también se siente la de las autovías. Que tuviesen prioridad en los cruces sobre todos los demás tráficos de la ciudad. Vías anchas, muy anchas. De trazado claro. Quizá asociadas a parques lineales, por qué no. Y una fiesta: “El camino es una fiesta,/una inauguración a cada paso” (Roberto Juarroz). Trascendentes, pues habrían de continuar hacia el mundo, por dentro y por fuera. Andando hasta el fin del mundo. ¿En qué habrá de beneficiar a los trabajadores de la fresa? Faltaba decirlo: estas vías se formarían a partir de esas mismas carreteras, las que ya son transitadas por la gente que las necesita andar.

¿Cuál es el tema?

Podríamos seguir con los demás derechos que tienen implicaciones urbanísticas evidentes: el derecho al trabajo, a la vivienda, al espacio público, a la salud, al medio ambiente, a la cultura, a la asistencia social, a la enseñanza, a la participación, al orden. E indagando desde cada uno de ellos cuál es la situación de los últimos en la ciudad, llegaríamos muchas veces a propuestas diferentes. Es lógico que así sea, pues se trata de una forma de plantear el orden urbano que no ha sido habitualmente tenida en cuenta. Aunque lo cierto es que en muchas otras ocasiones nos van a servir las fórmulas tradicionales para cambiar a fondo la ciudad. Porque la cuestión es, sobre todo y antes que nada, de actitud. De poner en primer término los derechos. Tirar del hilo de los derechos para llegar a una ciudad distinta: ese es el tema.