

La ciudad del deseo

Jordi Borja

Jordi Borja, sociólogo y urbanista, ha sido profesor de Geografía Urbana de la Universidad de Barcelona y teniente de alcalde de esta ciudad. Es autor, entre otras obras, de *Local y Global* (con M. Castells, Taurus, 1997).

La ciudad es la calle ¿Qué es un puente? Preguntaba el falso ingenuo Julio Cortázar. Y se respondía: una persona cruzando un puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar es decir un hecho material productor de sentido. Una concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, luego vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes. El hermoso libro de Allan Jacobs *The streets of the cities* analiza precisamente las ciudades a partir de la calidad —estética y cultural, funcional y social, simbólica y moderna— de sus calles. Entre las cinco primeras se incluyen dos avenidas de Barcelona, las Ramblas y el Paseo de Gracia. ¡Fantástico! para un barcelonés que sin embargo no puede olvidar que en los años 60 el mal llamado urbanismo desarrollista estuvo en un tris de hacer desaparecer estos paseos urbanos en aras de las vías rápidas. Por fortuna la ciudadanía resistió y los nuevos rumbos de los años 80 nos devolvieron la cultura de Cerdà, el urbanista de la cuadrícula que declaró «en la ciudad las calles no son carreteras» y la priorización de los espacios públicos como estrategia de «hacer ciudad sobre la “ciudad”».

El lugar de los encuentros... y su negación En un coloquio celebrado en Buenos Aires en 1996 el director de planeamiento de la City de Londres afirmaba algo así como: «La mercancía más importante que se intercambia en una ciudad es la conversación, la información *face to face*, la murmuración...» En consecuencia es muy necesario el bar, el restaurante. El urbanismo debe garantizar, por lo menos en las áreas densas, que en cada manzana los bajos sean lugares de encuentro, comercios, y sobre todo cafés, «el equipamiento más importante de la ciudad». Sin embargo, la deformación del urbanismo funcionalista combinando zoning y privatización, caricatura perversa del movimiento moderno, crea una nueva imagen de la «ciudad emergente» en la que las piezas, la arquitectura de los objetos-mercancía, substituye la ciudad del intercambio y de la diversidad. La ciudad fragmentada es una ciudad físicamente segregada, socialmente injusta, económicamente despilfarradora, culturalmente miserable y políticamente ingobernable.

¿La ciudad metropolitana puede ser ciudad? La evolución de algunas ciudades latinoamericanas por ejemplo Sao Paulo, México, Bogotá, parecen condenar como reliquias del pasado la imagen de la ciudad como espacio público, como lugar o sistema de lugares significativo, como heterogeneidad y como encuentro. Segregación social y funcional, centros especializados, áreas fragmentadas y dos desafíos básicos a resolver: circulación y seguridad. Pero ocurre que afrontar directamente estos dos desafíos parece conducir más bien a agravar los problemas en vez de resolverlos. Las zonas de baja densidad y las pautas sociales de clase media priorizan el automóvil para todo. Las autovías urbanas acentúan la segmentación urbana, promueven desarrollos urbanos guetizados, aumentan las distancias y multiplican la con-

Piet Mondrian
Iglesia en Dornburg
1914

gestión. El modelo hasta el límite de lo absurdo es Sao Paulo «malufista» que quedará como una de las mayores aberraciones urbanísticas del siglo XX. Más autovías urbanas es igual a peor circulación y a menos ciudad. Así como más policía protectora de las áreas residenciales y comerciales más demandantes (medias y altas) crea más inseguridad en los espacios públicos y en las áreas suburbanas menos protegidas. Cuando no es la policía uno de los factores insegurizantes.

La ciudad metropolitana no está condenada a negar la ciudad, sino que puede multiplicarla. El desafío real es establecer una dialéctica positiva entre centralidades y movilidades haciendo del espacio público el hilo de Ariana que nos conduzca por lugares productores de sentido. El derecho a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además de disponer de equipamientos y espacios públicos próximos, es una condición de ciudadanía. Como lo es el derecho a la movilidad, pues supone información e intercambio, oportunidades de formación y de empleo, posibilidad de acceder a las ofertas urbanas y de apropiarse de la ciudad como conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática.

Los centros de las ciudades: los lugares de las diferencias

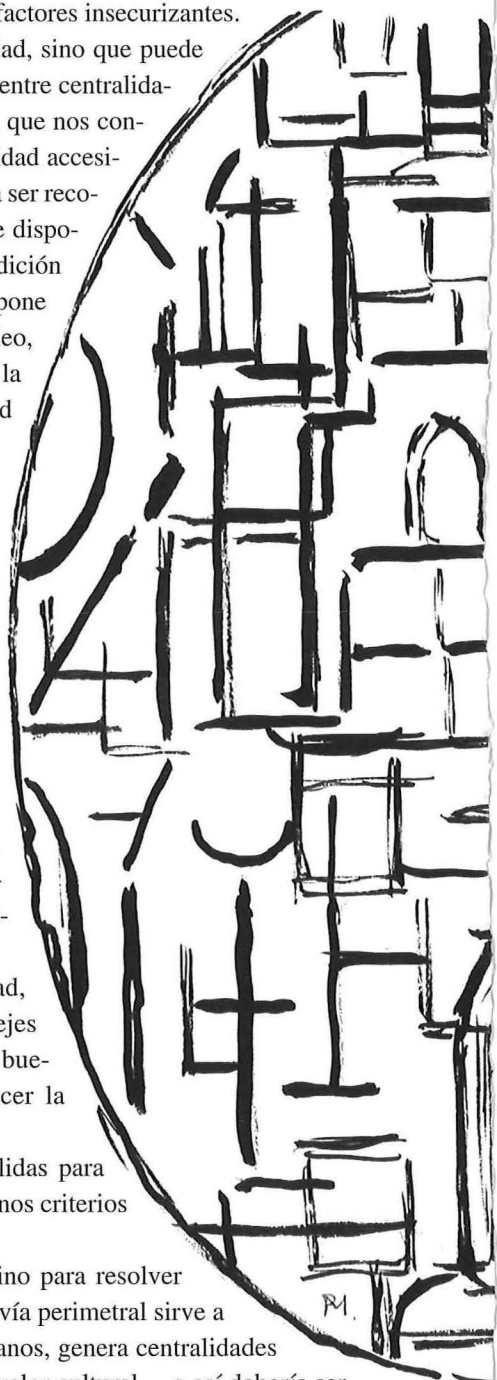
Los centros urbanos son los lugares polisémicos por excelencia: atractivos para el exterior, integradores para el interior, multifuncionales y simbólicos. Son la «diferencia» más relevante de cada ciudad, la parte de la misma que puede proporcionar más «sentido» a la vida urbana. Y sin embargo... Cuando no se especializan y se homogenizan hasta parecerse todos, se deterioran y se convierten en áreas marginales. Unos de día se congestionan y de noche se vacían, otros reciben el doble estigma de la pobreza y de la inseguridad. Hoy el centro son los centros y en la ciudad metropolitana el centro-centros tiende a ser el territorio de la ciudad-municipio por lo menos.

Hacer ciudad hoy es ante todo hacer ciudad sobre la ciudad, hacer centros sobre los centros, crear nuevas centralidades y ejes articuladores que den continuidad física y simbólica, establecer buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favorecer la mixtura social y funcional en todas las áreas.

Para lo cual, y sin que puedan darse recetas mágicas, válidas para cualquier lugar y cualquier tiempo, conviene tener en cuenta algunos criterios que casi siempre resultan eficaces como son:

1. Nunca hacer un proyecto para resolver un problema, sino para resolver dos, tres, bastantes problemas a la vez. Por ejemplo, una ronda o vía perimetral sirve a la circulación individual y colectiva, recualifica los entornos urbanos, genera centralidades en los bordes, soporta equipamientos y espacios públicos, posee valor cultural... o así debería ser.

2. Diseñar primero el espacio público y articular ejes de continuidad física y simbólica entre los nuevos proyectos y la ciudad existente. Por ejemplo la *Defense* no sería parte de París si no estu-



viera en el eje *Louvre* y *Champs Elysées* y no culminara con la *Gran Arche*. No ocurre lo mismo con la *Grand Bibliothèque*. Los grandes proyectos de arquitectura urbana si no resuelven bien su relación con los entornos no pueden considerarse exitosos.

3. Vivienda, siempre vivienda. Las áreas urbanas sin vivienda no son ciudad, expresan la alienación urbana. Hay que mantener vivienda en las áreas centrales e incorporar por lo menos entre un 30 y un 50% de vivienda en los grandes proyectos urbanos aunque se presenten como áreas de nueva centralidad, parques empresariales se servicios, etc. Las operaciones de vivienda deben evitar la homogeneidad social. Proyectos habitacionales de vocación social únicamente para estratos bajos son antisociales. Bogotá tiene buenos ejemplos de ello, desde Ciudad Bolívar hasta El Tintal. Mixtura social es más empleo, más equipamiento, más integración en la ciudad y más visibilidad del lugar.

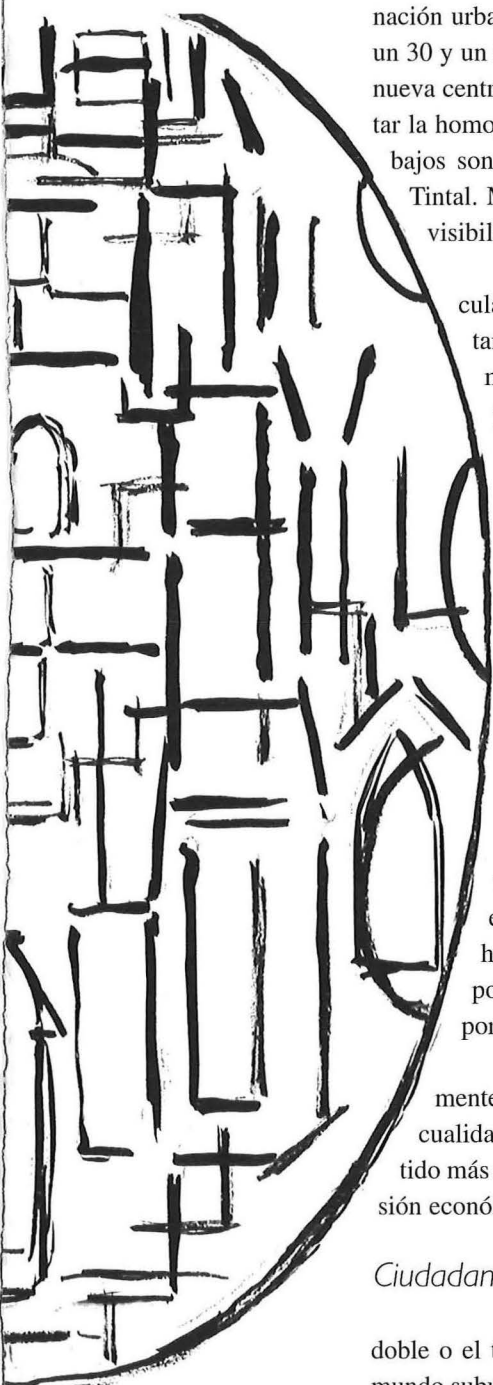
4. Actuar sobre los bordes, los antiguos barrios populares por su historia, los ejes circulatorios por su posición estratégica, las áreas obsoletas recuperables (industriales, militares, ferroviarias, portuarias, etc.) sobre la base de «grandes proyectos urbanos» que formen parte de una estrategia o de un Proyecto Ciudad coherente y deseable, compartido por consenso social y cooperación público-privada.

5. Respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural del urbanismo de cada lugar. Por ejemplo ciudades con una cuadrícula potente, como Buenos Aires, no pueden impunemente desarrollar proyectos basados en enormes torres aisladas rodeadas de estacionamientos. Otras ciudades deben jugar con sus elementos físicos propios, como Río (el aterro, los morros), o con sus elementos socioculturales, como Sao Paulo (la composición «étnica» de sus barrios). En otras quizás hay que inventar la historia en el presente por su desarrollo pasado acelerado y deformado como Bogotá, aunque siempre hay elementos positivos en que apoyarse (la sierra sobre la que se adosa la ciudad, las «carreras», las zonas de baja densidad que pueden generar espacios públicos, la excelente tradición arquitectónica, etc.).

6. El sector público debe ser promotor, no simplemente controlador, regulador y operario subsidiario. No hay grandes proyectos urbanos, de reconversión o *ex novo*, sin un programa público potente que abra brechas, que impulse operaciones de ancla y que establezca certidumbres y condiciones para los agentes privados. El mercado solo no hace la ciudad, la destruye primero y luego se destruye a sí mismo, pues genera monopolios y rentas de posición, es decir elementos rígidos y paralizantes. El sector público por el contrario puede desarrollar la ciudad utilizando el mercado.

7. Hacer ciudad es hacer comercio y hacer cultura, términos histórica y etimológicamente vinculados. Es decir la ciudad es el lugar de los intercambios y de las identidades. La cualidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad, pues en él se expresan, en su sentido más amplio y ambicioso, comercio y cultura. El lujo del espacio público no es lujo, es inversión económica y es justicia social.

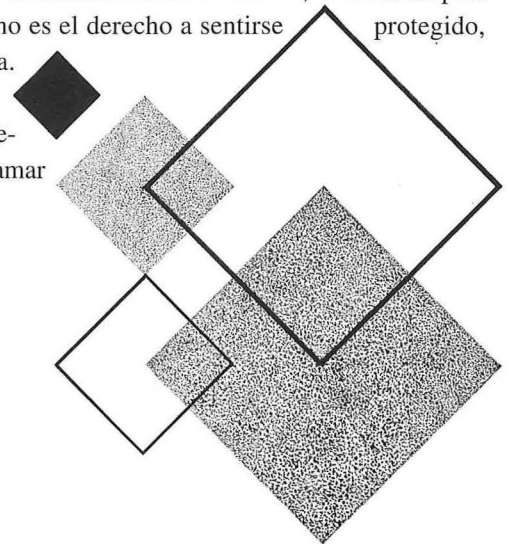
Ciudadanía o barbarie ¿La ciudad tiene futuro o tendemos a un mundo periurbanizado de ciudades débiles? Actualmente la población «suburbana» es el doble o el triple de la población «urbana», es decir que vive en ciudades y no en periferias. El mundo suburbano será un mundo bárbaro, de guetos y de tribus, injusto y violento, excepto en centros protegidos que tenderán al autoritarismo. Frente a esta perspectiva que parece ser fatal, pero no es un destino obligatorio, emerge nuevamente la ciudad como lugar, como mixtura, como espa-



cio colectivo, como referente cultural. Construir hoy la ciudad del siglo XXI es tener un proyecto de ciudadanía, ampliar los derechos de tercera generación, el derecho al lugar y a la movilidad, a la ciudad refugio y a la identidad local, al autogobierno y a la diferencia, a la igualdad jurídica de todos los residentes y a la proyección exterior.

Los progresos sociales no empiezan en las instituciones, sino más bien culminan en ellas. Los progresos se materializan en políticas que se formalizarán en instituciones. Pero antes hay que combatir por nuevos derechos (y responsabilidades) y legitimar esta exigencia. Se ha dicho que nuestra época es, como otras que se han dado en la historia, una era de conquista de nuevos derechos. También se ha dicho que es el siglo de las ciudades. En consecuencia es la era de los derechos urbanos. Pero la exigencia del derecho surge de la rebelión moral, del deseo de poseer algo, unas libertades y unas oportunidades que se nos niegan. *La ciudad del deseo* no es la ciudad ideal, utópica y especulativa. Es la ciudad querida, mezcla de conocimiento cotidiano y de misterio, de seguridades y de encuentros, de libertades probables y de transgresiones posibles, de privacidad y de inmersión en lo colectivo. Hay que reinventar el erotismo de la ciudad que no se encuentra ni en el miedo a lo público, la agorafobia –enfermedad reciente de la ciudad latinoamericana–, ni en la asepsia aburrida del balneario suizo protegido. Ser ciudadano es el derecho a sentirse protegido, pero también la libertad de vivir la aventura urbana.

Si hace un siglo se pudo decir civilización o barbarie unos, socialismo o barbarie otros, hoy el referente de la acción colectiva de progreso se debería llamar «ciudadanía o barbarie».



Theo van Doesburg
Dibujo aritmético IV,
1930

Arthur Segal
Rue dans le sud, 1924