

URBANISMO

La gran excusa Cerdà

CATALINA SERRA 26/09/2009

La celebración de los 150 años del Plan del Ensanche de Barcelona ha provocado, además de múltiples actividades, el inicio de un debate sobre los nuevos retos del urbanismo. "Hay que limitar esta ciudad difusa que se expande sin control", señala el urbanista Fernando de Terán

Cae un sol de justicia sobre el paseo de la Castellana y, en este entorno un tanto duro de la zona de Nuevos Ministerios, comienzan las dudas sobre si ha sido realmente una buena idea ir a Madrid para hablar del urbanista que diseñó Barcelona. Bueno, en realidad para hablar de urbanismo aprovechando "la gran excusa Cerdà". Las dudas se disipan al entrar en la casa de Fernando de Terán (Calatayud, Zaragoza, 1931) situada en la sorprendente colonia Residencia, una barriada diseñada en los tiempos de la República en un racionalismo humano que rápidamente fue ocupada por todo tipo de intelectuales. Allí vive este arquitecto y urbanista, uno de los mejores historiadores de la disciplina que hay en España, que acaba de publicar una recopilación de sus ensayos (*El pasado activo*, Akal, 2009) y en mayo fue el encargado de loar la figura de Ildefonso Cerdà (Centelles, Barcelona 1815-Las Caldas del Besaya, Cantabria, 1876) con motivo de la edición facsímil de su plano para el Ensanche que ha lanzado la Real Academia de San Fernando, su propietaria, para celebrar los 150 años de su aprobación.

Ésta es la excusa. Un plano. Aunque es más que eso. También supone el inicio del urbanismo moderno en España y su aniversario, que se celebra este año en Barcelona con decenas de actividades, la espoleta de un interesante debate sobre el futuro del urbanismo que pilla a la disciplina, aturdida a golpe de ladrillazos, con la moral bastante baja. "El de urbanista es un trabajo muy frustrante", reconoce Fernando de Terán. "Casi nunca ves tu plan realizado y por el camino todo son luchas y complicaciones. En España, por ejemplo, en los últimos años se ha consumido mucho suelo, mucho territorio y mucho litoral. Pero el problema fundamental es de naturaleza política. La disciplina tiene una experiencia muy sólida, ha evolucionado y cuenta con modelos para comparar que le dan una buena base de actuación. Es verdad que estamos atados por un modelo jurídico de plan urbanístico que no permite innovaciones y no recoge esta experiencia, pero la situación no es desesperada. Incluso con lo que hay, si los políticos hicieran caso a los urbanistas la situación mejoraría mucho. La mayoría estamos de acuerdo en que hay que limitar esta ciudad difusa que se expande sin control consumiendo gran cantidad de recursos, pero lo que piden los políticos son planes que les permitan hacer este tipo de ciudad, y eso es lo que se hace. Lo he comprobado, la mayor parte de los planes en el litoral valenciano son de este tipo, de ciudad difusa y dispersa. Están aprobados, son legales y nadie ha protestado. Es más, ganan elecciones con mayorías absolutas. Están respaldados política y socialmente".

El abismo entre la política y el urbanismo no ha sido siempre tan extremo. Volviendo a Cerdà, por ejemplo, que incluso fue diputado liberal en las Cortes, sus ideas tuvieron un enorme respaldo, al menos en las altas instancias del Estado. En Barcelona, convencidos de que sus propuestas de racionalidad y calles anchísimas eran un despilfarro, no le querían. Ahora se reclama que le levanten un monumento, pero durante más de un siglo se vivió su plan como una imposición de Madrid. El Ministerio de Fomento de la época, efectivamente, le apoyó sin reservas. La historia ha demostrado su acierto.

"Hasta hace poco se pensaba que los pioneros en la formulación del urbanismo moderno, el surgido como reacción a los problemas que plantea la ciudad industrial, habían sido ciertas personalidades británicas o alemanas. ¿Por qué? Pues porque no se conocía la obra de Cerdà. Se adelantó casi medio siglo a todos ellos con su reflexión profunda y sistemática de lo que se le venía encima a la ciudad moderna. Y no sólo se anticipó sino que algunas de sus aportaciones son verdaderos inventos. Es una figura sorprendente. Muchas veces me pregunto cómo pudo surgir una personalidad de esa

inteligencia en la España de aquella época".

No es que Cerdà, añade, se inventara la ciudad cuadrículada, una disposición que proviene de la antigüedad, pero la utilización racional y actualizada que realizó de este modelo sigue vigente hoy en día. Faltaban casi cincuenta años para que se diseñara el primer automóvil, ni siquiera existía la gasolina, y Cerdà ya se imaginaba una especie de locomotoras autónomas que circularían por la ciudad. "Por eso diseñó los famosos chaflanes de Barcelona, para facilitar los giros de estos pequeños trenes domésticos en una reflexión que la ingeniería de tráfico posterior ha continuado". O las manzanas abiertas en las que la mitad de la superficie se dedica a jardines o equipamientos sociales, un "invento" que no funcionó ya desde el principio debido a la voracidad de los propietarios. Pero bueno, Cerdà era un hombre pragmático que, pese a tener una cierta visión igualitaria de la sociedad, encajó como pudo el choque con esta otra religión llamada propiedad privada. La había domesticado con su teoría de la reparcelación. "Fue un auténtico invento porque antes no existía este sistema de repartir las cargas y beneficios de la urbanización entre los propietarios a los que el trazado de las calles dejaba en mala situación y aquellos que no se veían afectados. A través de él y de su plano de Barcelona pasó a la legislación española que se adelantó así a las que se hicieron después en Europa".

Le costó, eso sí, el encaje de su enorme cuadrícula racional con los pequeños pueblos de las afueras de lo que hasta 1854 fue una ciudad amurallada rodeada por un gran llano reservado por el ejército para poder sitiarla en caso de sublevación, algo probable dada la alta mortalidad que provocaba el escalofriante hacinamiento de la población. Allí se construyó el Ensanche, flanqueado por dos ríos, el Llobregat y el Besòs, y perfectamente ordenado entre la sierra de Collserola y el mar. Cerdà pudo diseñarlo porque el azar quiso que murieran sus dos hermanos mayores y que él heredara la fortuna familiar. "Se retiró y se dedicó a pensar, algo que también resulta sorprendente. Después gastó mucho de su dinero en poner en marcha sus proyectos, como el levantamiento del plano topográfico de Barcelona. Acabó dilapidando su fortuna. De muy buena manera, hay que decirlo". Antes de este golpe de fortuna, Cerdà trabajó diseñando obra pública porque su profesión, entonces incipiente, era la de ingeniero civil de caminos.

Y es que al principio el urbanismo era cosa de ingenieros para pasar después a estar dominado por los arquitectos y acabar, hoy, interesando casi sólo a los geógrafos, los más activos en los últimos años a la hora de denunciar los desmanes urbanísticos. Para Fernando de Terán, las tres disciplinas son necesarias pero resultan insuficientes, por separado, para abarcar la complejidad del fenómeno urbano que vivimos en el que los límites de la ciudad se han diluido ocupando territorio de manera intensiva.

"El urbanista necesario no existe actualmente, al menos en España", afirma. "Los ingenieros, y eso lo sé muy bien porque durante muchos años he sido profesor de urbanismo en la escuela de ingenieros de Madrid, se inclinan hacia las grandes infraestructuras como presas, puentes, carreteras. A los jóvenes les atrae profesionalmente la obra pública puntual en la que se pueden lucir y sólo algunos empiezan a pensar ahora en términos territoriales. Los arquitectos, por su parte, es como si hubieran tirado la toalla. Están encandilados con el proyecto arquitectónico, cosa que no me extraña porque esto sí que es gratificante, y todo lo más diseñan puntuales intervenciones urbanísticas de pequeña escala. Los únicos que comienzan a pensar en el territorio son los geógrafos. Y sean bienvenidos, hay magníficos ejemplos en el mundo, como Peter Hall, que demuestran que son necesarios. Aunque creo que su formación les permite analizar muy bien los problemas pero no tienen capacidad de intervención, de diseño. El urbanista del futuro tendría que ser una mezcla de un ingeniero capaz de ver las infraestructuras necesarias en un territorio, un geógrafo que proporcione la visión analítica de cómo se organiza éste y seguramente un arquitecto que sea capaz de proyectar y pasar a la acción".

Este nuevo urbanista, en germen, tendrá que afrontar muchos retos. Algunos relacionados con el diseño, pero la mayoría procedentes del eterno choque con la política. Es un desafío que no afecta sólo a España. También en Francia, en Inglaterra o en Italia se encuentran con el problema de que los planes territoriales que intentan poner orden al caos de las urbanizaciones dispersas chocan con la resistencia de los municipios. "Es muy difícil que se pongan de acuerdo los ayuntamientos y por eso los planes se van frustrando sistemáticamente. El caso de Milán es paradigmático. La expansión de la ciudad alcanza a unos ochenta municipios y no hay manera de planificar porque nunca se logra el consenso. Conozco hasta tres planes generales de Milán interesantísimos, hechos por los mejores

urbanistas italianos, y no se han podido aprobar o lo han hecho tan en precario que no sirven. Es un gran problema en todas partes que se tendría que solucionar ya porque necesitamos pensar a escala supralocal".

En el congreso que en la primavera del año que viene cerrará los muchos actos dedicados a Cerdà (cuatro grandes exposiciones, publicaciones, seminarios, rutas urbanas...

) será uno de los temas estrella. "Queremos enlazar el siglo XIX con el XXI", dice su director, Francesc Muñoz, geógrafo y autor de un esclarecedor libro sobre esta globalización de la ciudad difusa paralela a la tematización de los centros (*Urbanización*, Gustavo Gili). Como explica Muñoz, si Barcelona ha querido dar tanta relevancia al aniversario del plan Cerdà es porque ahora necesita otro "plan". La Barcelona real ha saltado los ríos y los montes. Se extiende por un área metropolitana que multiplica su superficie y el debate de este año se centrará, precisamente, en la forma de organizarla. El de Milán será uno de los casos de estudio, también el de Londres, ejemplo al parecer exitoso de reorganización municipal para hacer más ágil y efectiva la gestión del Greater London. Y también se verá cómo ciudades más pequeñas han experimentado algún tipo de solución a temas concretos, como puedan ser el transporte (Curitiba, en Brasil) o la sostenibilidad (Friburgo, Alemania).

Lo que está claro es que el problema es general y nadie tiene la solución definitiva. La ciudad compacta que tanto gusta a los urbanistas europeos se ha visto superada por la realidad. "Este modelo ha hecho crisis. Lo que se ha expandido es la ciudad dispersa, el modelo americano de ciudad difusa que se ha ido imponiendo por la influencia mediática y porque la gente, en realidad, prefiere vivir en estos chalets o adosados de la periferia. Sólo los intelectuales y los ecologistas conscientes del despilfarro de energía y territorio que esto supone defienden la ciudad compacta. Y tienen razón. Yo también pienso que es mejor, pero conseguirla no es ya un problema del urbanismo sino de la pedagogía".

Pasa lo mismo, dice De Terán, con el tema de la sostenibilidad. "La legislación española y la de las 17 autonomías incluye estos temas en su gran mayoría, no hace falta una revolución metodológica, pero es un problema de sensibilidad, de darle más importancia a este tema y también, de nuevo, de voluntad política". El problema, insiste, es que gran parte de esta expansión urbanística desordenada que tantas críticas ha provocado incluso de la Unión Europea se ha hecho dentro de la más estricta legalidad. "Ahora parece que se ha parado por la crisis, pero no porque haya una reflexión sobre lo que se ha hecho mal, que es lo que tocaría. Están esperando a ver cuándo vuelve a haber liquidez para continuar igual. Es entre los jóvenes ecologistas, en las facultades de geografía o en algunas de ingeniería en donde se preocupan por este tema. En las escuelas de arquitectura siguen todos encandilados con el proyecto bonito y ni siquiera se enseña bien cómo hacer un plan".

Esta deserción de los arquitectos es lo que le hace pensar que, tal vez, el crispado debate que hubo a principios de los ochenta entre los partidarios del proyecto (que encabezó en Barcelona Oriol Bohigas, antes antagonista y ahora autor del prólogo de su último libro) y los del plan, en los que se incluirá él mismo, no se ha acabado de cerrar. Para unos era posible hacer urbanismo sólo a través de la arquitectura, para otros se precisaba una planificación previa a gran escala. Las posiciones se han acercado mucho. Pero si en los ochenta era Madrid la que defendía el plan y Barcelona el proyecto, ahora parece que sucede al contrario. Cataluña está a punto de cerrar su plan territorial mientras que el de Madrid está parado porque desde la comunidad se defiende el liberalismo de la mínima intervención.

Pero lo que ahora toca no es tanto pensar en nuevos planes de desarrollo sino en cómo se puede compactar y estructurar la ciudad difusa que ya se ha construido para minimizar los daños. "Es uno de los grandes retos del futuro inmediato, sin duda. Lo que está claro es que tendríamos que evitar seguir proyectando ciudad difusa nueva. Pero claro, si nos salen los políticos con sus mayorías absolutas, ¿qué vamos a hacer?". -