

TRES CIUDADES (UNA PARÁBOLA)

De la ciudad del príncipe a la del último ciudadano

Manuel Saravia, Pablo Gigosos

Arquitecto, profesor de la ETSA Valladolid; Arquitecto del Ayuntamiento de Valladolid

En este artículo se defienden tres asertos. El primero, que algo se mueve, desde hace tiempo, en el campo urbanístico. Algo que tiene que ver con la globalización de las ciudades, donde se viven situaciones y problemas cada vez más semejantes, que los instrumentos urbanísticos tradicionales parecen incapaces de atender. Ni sus objetivos, referencias o técnicas llegan a ser hoy suficientes.

El segundo, que la percepción de estas tendencias permite resituar algunos procesos urbanos anteriores, que en este escrito se ejemplifican en la ciudad barroca del príncipe y en la de la socialdemocracia del urbanismo moderno, con sus derivaciones más recientes. La parábola de las tres ciudades ayuda a comprender los cambios en curso.

El tercero, que según la claridad con que planteemos y asumamos tales cambios nuestra capacidad de frenar las depredaciones que conllevan y racionalizar el proceso será más o menos elevada. Centrarse en los derechos humanos al replantear la intervención urbana es fundamental para ahorrar sufrimiento: para los últimos ciudadanos de las democracias ricas, y para todos los de los países pobres.

THREE CITIES (A PARABLE)

Three assertions are stated in this article. The first one, something is moving, since long, in the town-planning field. Something which has to do with globalization of the cities, where diverse situations and problems are becoming more and more similar and whose traditional urban instruments seem to be unable to deal with. Neither its aims nor its references nor techniques become sufficient nowadays.

The second one, the perception of these trends allows to put former urban processes back on track, which are exemplified in this writing as the prince's baroque city and the social democracy of the modern urbanism, with its more recent derivations. The parable of the three cities helps to understand the changes in progress.

The third assertion, according to the clarity which we raise and assume such changes with, our ability to slow down the depredations which are implied and rationalize will be higher or not. Centring in human rights when rising urban intervention again is essential to save suffering: for the last citizens in wealthy democracies as well as those all in poor countries.

Karlsruhe, 1715

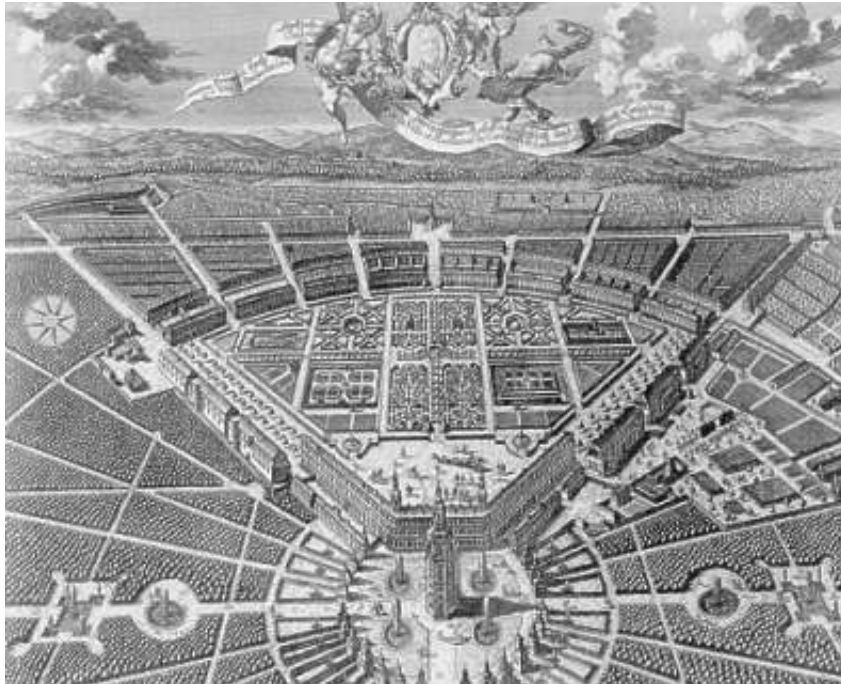
UNA CIUDAD QUE GUSTA, QUE TODOS CONSIDERAMOS bella, atractiva, casi perfecta. Situada junto al Rhin, cuenta en la actualidad con 280.000 habitantes. Fue proyectada por Jacob Friedrich von Batzendorf para el *margrave* (algo así como marqués) Karl Wilhelm de Baden-Durlach, quien decidió dejar su residencia de Durlach y construirse un nuevo palacio, rodeado de bosques, jardines y de una nueva ciudad, a su imagen y semejanza (Karls Ruhe: el reposo de Carlos). Se inició la obra el 17 de mayo de 1715. La ciudad está organizada en torno a la residencia principesca (Schloss, “el castillo”; actualmente Museo Regional de Bade), y más exactamente alrededor de una torre octogonal de siete pisos, que se situaba en el punto central de varias circunferencias concéntricas desde donde irradiaban, como los rayos del sol, las calles principales de la ciudad (hacia el sur) y los caminos del bosque-parque de Hardtwald (al norte). La torre conectaba con el resto del castillo con galerías de madera en varios niveles. Casi se puede ver al *margrave* en su torre, respirando hondo: qué paz, qué orden, qué armonía. La población, abajo, en torno.

La ciudad es ciertamente singular, pero no por su concepción. Pues responde, llevado al límite, al modelo de ciudad tradicional que exalta a quien ostenta el poder (la iglesia, el rey, los grupos dominantes) por medio de un orden edificatorio unitario. Una ciudad preciosa, que impresiona por su forma construida, por su arquitectura general. Las 32 arterias que se despliegan desde la torre octogonal ordenan el parque y el asentamiento urbano, más allá de un primer círculo, alrededor de la plaza del castillo, de edificios porticados donde originariamente residía la nobleza cortesana. Con los años, dos ejes principales cobraron la mayor importancia. Uno, Schlobstrasse, perpendicular al castillo. Otro, Langestrasse, que cruza al anterior en dirección este-oeste, conforme a una directriz territorial que desde Durlach se dirige hacia Mühlberg (la actual “ruta de emperador”). En el encuentro de ambos, la Marktplatz.

Esta impronta unitaria se consolidó y tuvo su continuación en el periodo de 1800 a 1826, una época marcada por la actividad de Friedrich Weibrenner. Este arquitecto, aparte de proyectar

numerosos edificios públicos y privados, subrayó aún más el aspecto unitario de la ciudad. Sistematizó la actividad privada inmobiliaria, con tres modelos canónicos de edificación a los que debía someterse: un primer tipo, de casas bajas de artesanos y trabajadores, que se construiría en la periferia urbana; un segundo, para casas de dos o tres plantas, destinado a la burguesía, que se situaría en áreas centrales; y el tercero, de edificios de tres o cuatro plantas que se dispondrían en las calles principales y en las plazas, con carácter monumental, apropiado para la aristocracia, los altos funcionarios y la burguesía rica. Weibrenner estudió, además, dos patrones-tipo de fachada: uno para los barrios nobles y otro para los burgueses y artesanos. El predominio del castillo sobre la ciudad se intensificó al limitar a dos plantas la altura de los edificios de las calles próximas. Se prescribió, por otra parte, la aprobación previa por parte de la autoridad pública de cualquier obra que fuesen a realizar los particulares, y se impuso un color único para todos los edificios de la ciudad. Se ensayaron temas escenográficos unificados para los ejes principales. Y en 1823 se levantó en el centro de la también central Marktplatz (una plaza impresionante, cuadrada, de 90 m. de lado, donde se alzan el ayuntamiento y la iglesia), una pirámide ornamental a la que después se añadiría una fuente-monumento dedicada al gran duque Ludwig. En resumen, un ejemplo de experiencia unitaria de la entidad urbana que, si bien adolece de cierta rigidez, posee un enorme magnetismo.

La ciudad es atractiva, muy atractiva. Su potencialidad poética es máxima, pues no deja de ser el reflejo directo de las personalidades que la crearon, y es expresión del poder creativo de la humanidad, de la técnica de su momento. Posee la capacidad de seducción de las pirámides faraónicas o de los vaticanos: una fascinación algo circense (lo nunca visto), pero un asombro cierto. Es la ciudad del orden. La ciudad que muchos tienen todavía en la cabeza como ideal: por eso la traemos aquí. Del todo coherente, donde nada se escapa. Añorada por muchos, en ella todo literalmente converge en la persona del príncipe.



Vista del castillo y planta del centro de Karlsruhe

Madrid, 1985

Madrid es distinta. Con prácticamente tres millones de habitantes, es una de las grandes ciudades europeas. Como tal comparte historias con Karlsruhe, desde luego. Pero nos interesa ahora verla no en su periodo barroco (también brillante), sino en el más reciente desarrollo democrático. Concretamente, en uno de sus momentos de esplendor, cuando se planificó su desarrollo tras la recuperación de libertades después de Franco. Nos interesa el Plan General de Ordenación Urbana que dirigió Eduardo Leira en los primeros años 1980, siendo alcalde Tierno Galván.¹

Si el proyecto de Karlsruhe puede considerarse modélico de “la ciudad del uno” (el príncipe), el de Madrid también lo es, aunque ahora como expresión magnífica de “la ciudad de las mayorías”. Pues de lo que se trataba aquí era precisamente de adecuar el conjunto urbano a las necesidades de la mayor parte de la población, que la habitaba hasta entonces bajo

el signo de la segregación. Una situación que el nuevo sistema democrático, recientemente alcanzado, no podía consentir. Insistimos: estamos hablando de mayorías, esa amplia capa de la población cuyas necesidades o deseos (ciertos deseos) los políticos, y singularmente los alcaldes de cada ciudad, en los sistemas democráticos, se esfuerzan por atender. Al fin y al cabo de esas mismas mayorías depende su poder. Como sabemos, los deseos de las minorías o bien se integran como parte del todo (esa variedad que ameniza el conjunto) o, sin más, no son considerados.

Tiene poco sentido fijarnos ahora en la calidad de la fábrica edificada del Madrid socialista. Mejor nos quedamos con “la estructura urbana” propuesta en el plan general como definición de la ciudad que se quería hacer (era un proyecto). Preocupaban, lo hemos dicho, la segregación espacial y funcional de numerosas áreas urbanas, y los sistemas de relación de la ciudad; y no es baladí recordar que el conjunto integrado de áreas y sistemas de relación es precisa-

¹ *Memoria general*, Ayuntamiento de Madrid, 1985.

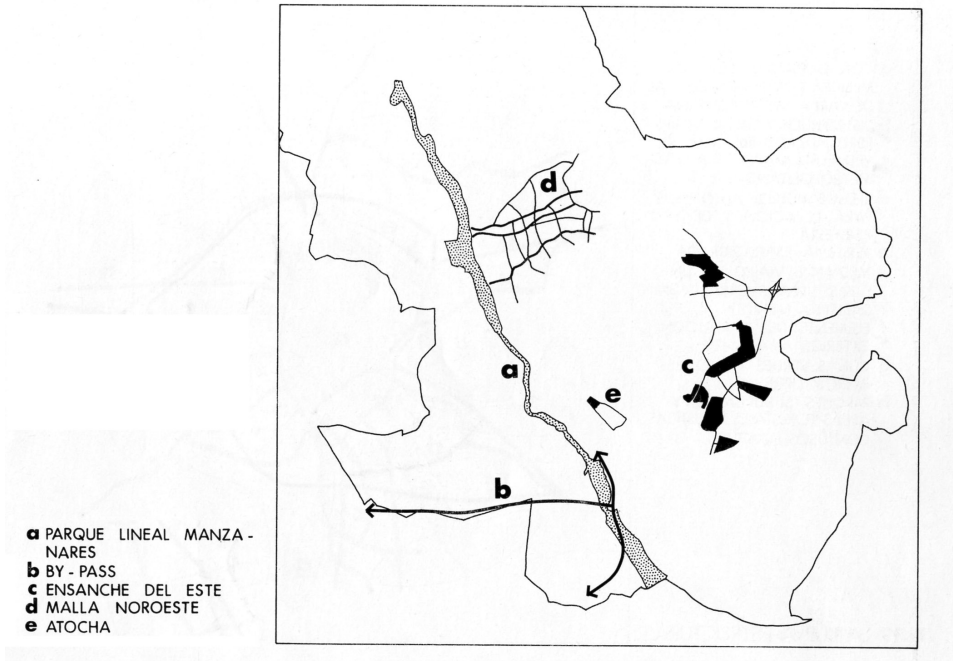
mente lo que se entiende por estructura urbana. El tema era la estructura. Pues bien, de acuerdo con la “Memoria general” del plan, Madrid seguiría siendo una ciudad compacta, muy concentrada en el espacio; pero que debía superar el modelo de segregación que se había ido construyendo “en los últimos cincuenta años”. Para lo cual necesitaba mejorar la continuidad entre sus partes: “Es preciso —decía la Memoria— romper el aislamiento (de la periferia) y su absoluta dependencia del centro, reforzando las relaciones intraperiféricas”.

Para interconectar mejor se concebía un sistema viario adecuadamente jerarquizado y un sistema de transporte público reforzado e integrado como base de las relaciones metropolitanas y urbanas, que aprovechara la accesibilidad de las estaciones y puntos de intercambio. Pero también se pensaba otros elementos estructurales que atajasen la segregación. Se pensó en fomentar una notable descentralización del equipo y los servicios, sustentada sobre nuevas implantaciones dotacionales que no precisasen una localización central; en garantizar la continuidad y mejor articulación de los espacios públicos (que también se diversificaban); y en desarrollar una completa red de infraestructuras básicas que llegase a todos los sectores con idéntica calidad de servicio.

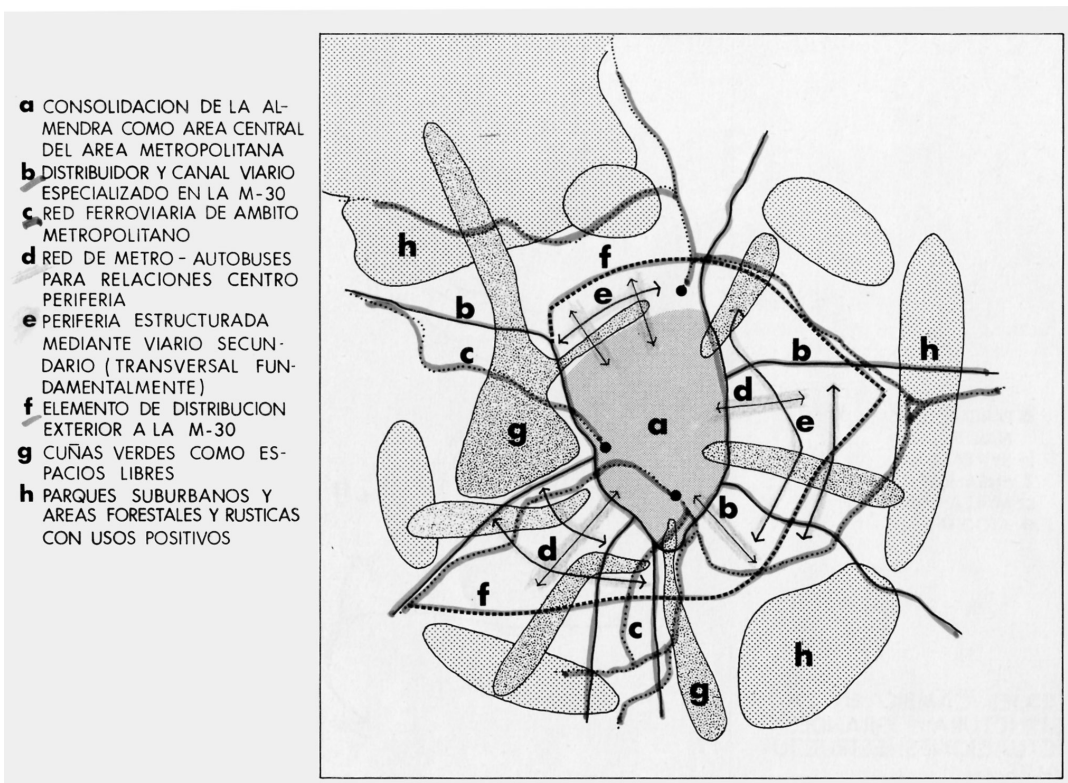
Por realismo se consolidaba la “almendra” como área central del Área Metropolitana, manteniendo muchas de sus funciones de centralidad. También se consolidaba un gran canal viario especializado, la M-30, en la fractura entre esa almendra central y la primera periferia histórica. Se contaba con una nueva e importante red ferroviaria de ámbito metropolitano a la que se otorgó el papel fundamental en cuanto a garantizar la mayor parte de los viajes residencia-trabajo. Y se integró en el conjunto una red ampliada de metro y autobuses urbanos. Se multiplicaron las radiales que, aun siendo carreteras nacionales, adquirirían mayor significado urbano. La periferia se estructuró internamente mediante el viario secundario, en tanto que un nuevo elemento de distribución, exterior a la M-30, se encargaba de la conexión entre radiales y funcionaba como armadura y servicio de los distritos periféricos. Una serie de cuñas verdes que penetraban hasta la almendra central se consolidaba como sistema principal de los espacios libres, que se completaba con los grandes parques suburbanos

(existentes o de nueva creación). Las cinco grandes operaciones estructurales que se proponían eran las siguientes: el nuevo Parque Lineal de Manzanares, la ocupación de nuevo suelo en el este de la ciudad, la remodelación de Atocha como “puerta del Sur”, la consolidación de la malla que debería estructurar el N-O y el cierre de la M-30, y el nuevo acceso Sur a la ciudad.

Como vemos, es llamativa la importancia que en el plan se daba al sistema de relaciones y al papel de los transportes públicos, aunque esforzándose también por garantizar una buena movilidad en automóvil. Madrid es, de hecho, una ciudad de los transportes públicos y del coche. La ciudad de las masas, en la que se analiza su funcionamiento conjunto (su estructura) y se adoptan decisiones estratégicas que cumplan al funcionamiento correcto de los grandes grupos de ciudadanos. Su modelo urbanístico, el de los sistemas y los ecosistemas, y la técnica, el planeamiento (es decir: previsión, dimensionamiento, relaciones). Como pauta de decisión, la economía (en todas sus variantes, incluso la economía ecológica, implícitamente). Cumple el modelo de ciudad moderna. No es quizá tan atractiva como la alemana del XVIII (el encanto paisajístico de Madrid está en otras épocas y otras arquitecturas), pero sí quiere ser más justa. Y el interés cultural de esta política urbanística diseñada en 1985 no se ha visto superado por las adaptaciones, revisiones o modificaciones posteriores del plan.



PGOU de Madrid, 1985. Grandes actuaciones estructurales (arriba), y la nueva estructura propuesta. (abajo. De la Memoria general).



Paradigmas, modelos, derechos

Las diferencias entre una y otra ciudad no se explican por las distintas modalidades aplicadas de diseño o de gusto. Los cambios fueron más profundos. De hecho, desde principios del siglo XVIII a finales del XX había cambiado por completo el modo de pensar la ciudad. Dicho en lenguaje un tanto grandilocuente, hubo una sustitución del paradigma urbanístico. Se había modificado, por tanto, el conjunto de conocimientos y creencias que forman la visión de la ciudad. Y con ello se transformaron los objetivos a los que debía dirigirse la investigación urbana para progresar, a la vez que se establecieron los nuevos límites de lo que se consideraba ciencia y conocimiento urbano positivo. Se había redefinido, en suma, “el campo de los problemas que podían plantearse, con tal fuerza que aquellos que cayeran fuera del campo de aplicación del paradigma ni siquiera se advertían”, según la conocida sentencia de T. S. Khun.

Pues bien, cada vez resulta más evidente que hay cuestiones urbanas para las que seguimos siendo casi ciegos. Por eso pensamos que hoy ya no es útil el paradigma urbanístico que se ha venido manejando hasta ahora (el del plan de Madrid, con más o menos variantes y actualizaciones), y que debe, paulatinamente, sustituirse o al menos modificarse de forma significativa. Ahora se intuye un cierto agotamiento de este modelo que ha tenido una extendida vigencia. La injusticia urbana es patente: hay evidencias aplastantes en todas las ciudades, sean occidentales o del Tercer Mundo. Y los instrumentos urbanísticos al uso no sólo no la atajan, no la dulcifican, sino que una y otra vez, aquí y allá, contribuyen a acentuarla. El urbanismo no se mueve, no progresa. Parece atascado en su mundo, ensimismado. Los derechos económicos y sociales, que constituyen el núcleo del tantas veces enunciado como olvidado “derecho a la ciudad”, no prosperan. Podría decirse que el hecho de nuestro tiempo, desde el punto de vista urbanístico, está precisamente ahí, en el incumplimiento de los derechos, en los conflictos entre algunos de ellos. La libertad de movimiento, la emigración, el derecho al trabajo, a la vivienda y a la cultura de amplias capas

de la población, que no constituyen mayorías, pero que están ahí, continúan sin recibir una respuesta urbana válida.

Aquélla ciudad, la Karlsruhe del siglo XVIII, aunque quizá oprimía, nos gustaba, nos impresionaba; ésta, el Madrid de finales del XX, nos resultaba funcional; también más justa. ¿Pero todo esto es bastante? La ciudad es la culminación del proceso civilizador. Civilización y ciudad tienen el mismo origen. ¿Por qué no vincular ambos términos más íntimamente? Sin duda el logro de los siglos, lo único quizá que hoy nos separa de las tinieblas, son los derechos humanos. ¿No cabría relacionarlos más claramente con la ciudad misma? Individuales y universales, la ciudad podría jugar un papel importante a la hora de materializar muchos de esos derechos para todos. Y más ahora que nos enfrentamos, con urgencia, a la necesidad de buscar soluciones locales a problemas producidos globalmente. La primera ciudad, Karlsruhe, apunta al orden. La segunda, Madrid, a la democracia. Ahora es necesario centrarse en el derecho. No existe un derecho a la belleza (esa trampa tantas veces) por encima de la libertad personal. También sabemos que no cabe sacrificar ningún derecho de ninguna persona, por mucho que tal privación pudiese beneficiar a la mayoría. Y sin embargo, ambas situaciones se dan. En Karlsruhe, también en Madrid. Si nos ponemos en la piel del *último ciudadano* debemos convenir en que aún no existe ciudad alguna que pueda ser vivida por todos como derecho.²

Cuando no bastan las declaraciones bienintencionadas se ha de pensar en actuaciones críticas que contribuyan a garantizar los derechos humanos para todos. Definir un “urbanismo del derecho” para contribuir simultáneamente a los dos logros: mejor ciudad, derechos para todos. No vale el paradigma de las últimas décadas. La ciudad pensada como un derecho es otra cosa. Significa que el último ciudadano, aquél que antaño era menos que súbdito, y que hoy queda fuera (por abajo) de las mayorías, pueda usarla con dignidad, vivirla con descanso. Tendrá forma arquitectónica, cómo no. Tendrá estructura, sin duda. Y buscará la gracia en su diseño y la funcio-

2 Del CAZ, R., GIGOSOS, P., SARAVIA, M., *La ciudad y los derechos humanos*, Madrid, Talasa, 2002.

nalidad y justicia global de su estructura. Pero ahora, de la nueva ciudad, nos quedamos con la forma en que pueda materializar los derechos humanos, como expresión de lo que la ciudad quiere ser: garante de dignidad urbana del último ciudadano. Alguien que sólo cuenta con sus manos, sus pies, su cuerpo para recorrer la ciudad, trabajar en ella, pensarla, vivirla. Sin otros títulos. Desde luego, del nuevo paradigma sólo podemos dar algunas orientaciones, algunas pistas. No tenemos resueltas, ni mucho menos, todas las cuestiones que pudieran plantearse. Pero tales carencias no bastan para renunciar a plantear su necesidad.



París, 2020

Por mantenernos en la zona (Europa occidental), veamos ahora una tercera ciudad: París y su último plan urbanístico, el “Plan local d’urbanisme (PLU) París 2020”,³ aprobado recientemente. Un plan del mismo tipo que el madrileño, aunque convenientemente puesto al día. Hablamos del gran París. Pero, más allá de la “grandeur” francesa (inevitablemente presente), domina en el plan la idea de “reducir las desigualdades y encontrar nuevos equilibrios entre barrios”. Repensar la estructura urbana en función de las mayorías para una nueva etapa de París. Sin embargo, a pesar de tratarse de un ejemplo de planeamiento moderno (insistimos, como el de Madrid de 1985), sus textos apuntan también algunos cambios en el modo de pensar la ciudad, algunas novedades que, de reforzarse y potenciarse, podrían contribuir a la sustitución del paradigma que sugerimos: dan noticia, aunque sea aún muy levemente, de una ciudad en ciernes, la de los derechos humanos, que

habría que ayudar a nacer.

Subrayemos, pues, algunos de esos indicios novedosos, poniendo de manifiesto semejanzas y diferencias con el plan de Madrid. Recordemos que esta última se estructuraba en 1985 para mejorar la continuidad entre las partes mediante la mejora del transporte público y el viario principal. Ahora París igualmente se centra en mejorar los transportes públicos, poniendo especial interés en las potencialidades del tranvía (como el propuesto de Maréchaux). Pero también se habla de otras cosas: civilizar las vías principales (magnífica expresión), recomponer las plazas, reconquistar los bordes del Sena y los canales (Bièvre, por ejemplo), aligerar la circulación en el centro, disminuir la presión de los aparcamientos, dar más oportunidades a las bicis. Es verdad que no se olvidan de planificar la ordenación de plataformas logísticas para la distribución de las mercancías, que no se cuestiona el enorme impacto funcional del “Periférico” (el principal anillo de ronda) y se piensa en implantar el “control del acceso” al centro ciudad (hasta la A-86) para mejorar la eficacia de la movilidad rodada. Pero a quien no tiene coche, ni puede usar los medios de transporte público (quizá ni siquiera cuenta con papeles), a quien vemos moviéndose con dificultad, tantas veces con riesgo, torpemente (sálvese quien pueda) entre las autovías, los apuntes anteriores pueden ser un bálsamo. Recordemos la evidencia: la ciudad no está hecha para quien no tiene sino sus pies para moverse, no está pensada para que ese andar a cualquier parte (la libertad también consiste en eso) comporte dignidad.

Respecto a la vivienda, dominan en el PLU de París los análisis de grandes números. Se habla de la necesidad de “reforzar las viviendas sociales en el centro y en el oeste de la ciudad”. La mayoría de la población, obviamente, reside en una vivienda “estándar”. Pero aún quedan muchas expresivamente denominadas “subestándar”: así pueden considerarse las de aquéllos que poseyendo un espacio propio no cuentan con un sistema decente de calor o no tienen ascensor, aunque, ya de edad, tengan que subir a la cuarta planta de un bloque de los años 50. En París todavía el 11% del parque no

3 *Paris Projet*, nº 34-35, octubre 2003.

tiene baño (unas 150.000 personas). Pero la solución propuesta, “asegurar la renovación urbana”, o promover nuevas viviendas públicas asignadas mediante el sistema de investigación de ingresos de los beneficiarios, no puede considerarse una buena solución: estigmatiza.

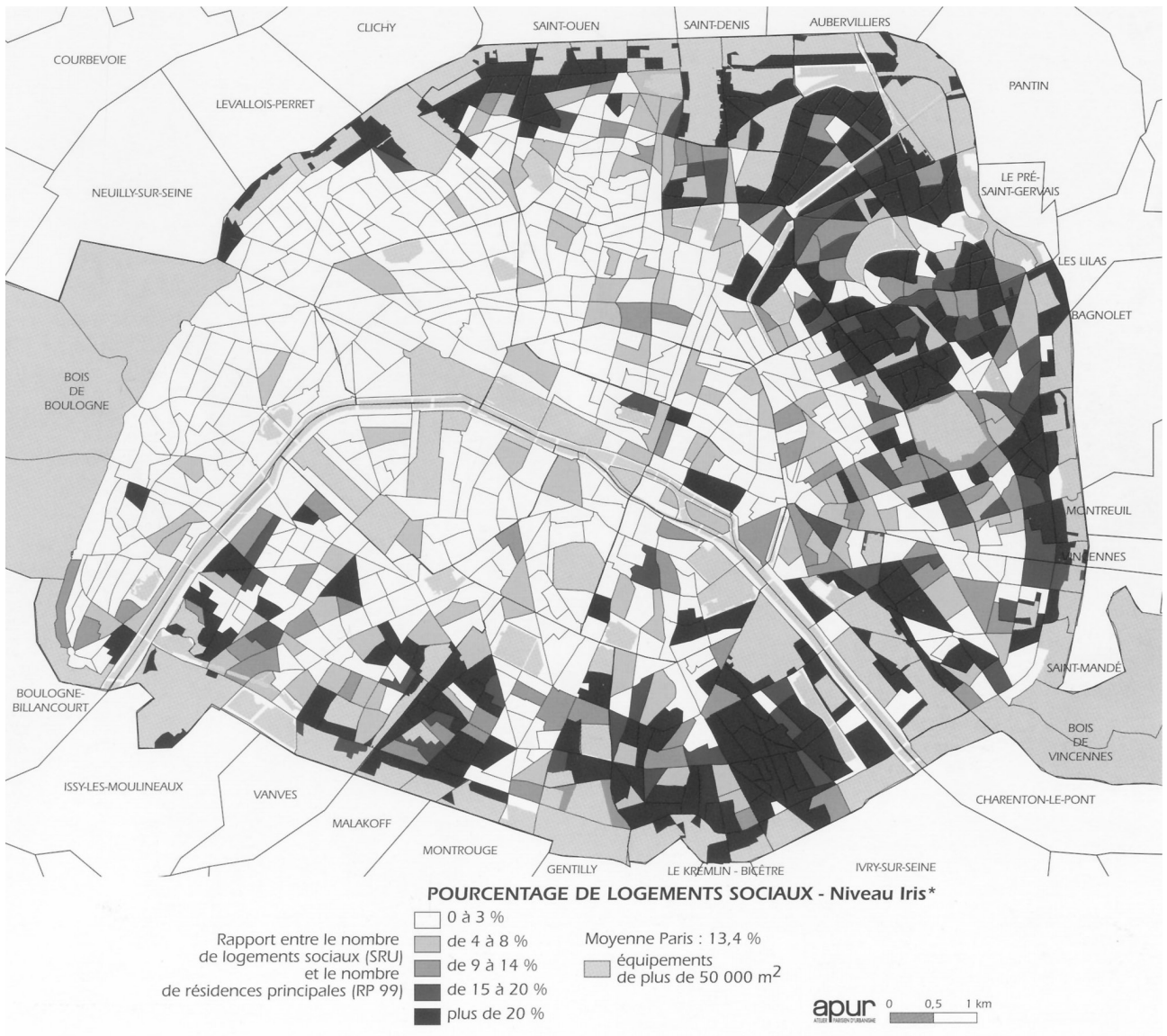
La mayoría trabaja en condiciones decentes, pero también los hay que operan en condiciones humillantes fuera de la vista de los demás. ¿Podría hablarse de la necesidad de aumentar la visibilidad de las condiciones de trabajo? En Madrid se planteaba la conveniencia de descentralizar el equipo y los servicios; y en París, de forma semejante, se proponen nuevos equipamientos en los “barrios sensibles”, con nuevos “centres de proximité”. Se trata en ambos casos de asegurar una buena distribución de los equipamientos públicos. Pero, ¿el acceso dependerá, también ahora, de la investigación de ingresos? La mayoría de la población se considera a sí misma útil a la sociedad, a la ciudad. Mas una nueva y perversa cultura urbana parece distinguir entre “los que hacen cosas” y los que se ven, sin más, como “vidas desperdiciadas”. Ahí estará el “último ciudadano” a que nos referimos: cargado de necesidad, quizá con la salud rota. ¿Tendrá que acudir a unos centros públicos asistenciales que contribuyen a sellar como no útiles a sus usuarios?

También, recordemos, interesaba en Madrid la continuidad y articulación de los espacios públicos urbanos. En el PLU de París el eslogan es “regenerar los espacios verdes y abrirlos para todos los ciudadanos”. Buena consigna. Se da prioridad a la actuación en los barrios con déficit de zonas verdes, llegando a plantearse “abrir un jardín de proximidad a 300 m. de cada parisino”. Pero a quien no cuenta con jardín en su vivienda, con jardines de vecindad o con una segunda residencia, quien ni siquiera tiene la posibilidad de vacaciones en la playa o la montaña, difícilmente podrá gozar de esa conexión íntima con la naturaleza, en la ciudad moderna, donde el uso de los parques está demasiado mediatizado como complemento de la vivienda. Más paralelismos: se consolidaba en Madrid la “almendra” como elemento central del Área Metropolitana, manteniendo funciones de centralidad. Un propósito que en París también se

anuncia, aunque ahora referido a su expresivamente denominado “hypercentre”.

La obsesión por la “silueta” de la ciudad (un empeño reciente y un tanto extraño: ¿por qué la ciudad ha de guardar la línea?), es expresiva de la preocupación por el aspecto. Al último ciudadano, sin embargo, le vemos al margen de una cultura cuyos códigos no comprende y no puede, por tanto, compartir. La ciudad barroca se quería vestir bonita y multiplicaba los gastos suntuarios para gustar y vincular. En la ciudad moderna, nuevos frentes marítimos o nuevos espacios culturales que toman el relevo de aquélla, son resueltos con edificios de alta tecnología y firma selectiva. Como en Karlsruhe, la unidad de imagen predomina, incluso en la mixtura. Y sin embargo, el pacifismo y sus posibles consideraciones urbanísticas (ese mestizaje radical, también de imagen), no prospera. Habría que hacer sitio a “una cierta suciedad” de la imagen, a otro concepto de limpieza formal, de coherencia del paisaje. Pero el PLU de París no ha actuado así. Se ha realizado un estudio pormenorizado de los componentes del paisaje urbano y su “decoro”, del que se han derivado exigencias crecientes de protección, bajo unas pautas muy específicas de la cultura arquitectónica. Se han valorado especialmente las imágenes coherentes y fuertes, aunque también se han “puesto en valor las calles irregulares” y “los tejidos heterogéneos frágiles”. Lo más interesante del nuevo PLU en este campo es, sin embargo, la mixticidad social residencial que se invoca en varios apartados del documento. El último ciudadano no puede reconocerse en una ciudad que parece (que de hecho es) de otros. Ni cabe pensar que participe en su diseño de ninguna forma efectiva, más allá de la queja o el lamento. Pero favorecer la mezcla ayudará, sin duda, a que la ciudad sea más de todos.

Podríamos seguir analizando temas y propuestas. Pero no es cuestión de cumplir un repertorio de derechos. Hay, en efecto, una relación de derechos en la Declaración de 1948, que se amplía con nuevas incorporaciones. Pero no hay por qué pensar la ciudad así, como relación de temas. Si el paradigma de Karlsruhe era el proyecto (edificación) y el de Madrid el plan (estructura, estrategia), el nuevo paradigma podría ser una actitud, un código de cumplimiento, la garantía de respeto del derecho en



París 2020. Porcentaje de viviendas sociales en 1999 (arriba), y un ejemplo de inserción urbana del tranvía (Maréchaux). (abajo).



cualquier segmento, fragmento o célula de ciudad.⁴ Un paradigma aún sin nombre, sin definición precisa; pero vinculado al sistema de decisión del proyectista y del planificador en cada actuación urbana, de la escala que sea. Porque el urbanismo supone elegir. El proyectista tiene que decidir un camino de trabajo, primar unos intereses, unas preocupaciones sobre otras, de diversa índole (económica, social, estética). Sabiendo que no hay recetas. Que no se trata de hacer calles rectas o torcidas ni barrios mezclados o equipamientos dispersos, aunque todas estas cosas puedan y deban discutirse a la luz de su contribución a la materialización urbana de los derechos.

La ciudad moderna dedica enormes sumas a grandes infraestructuras que serán utilizadas por la mayoría o, al menos, la mayoría considerará que algún día podrán utilizarlas y en consecuencia las apoya. Autovías, aeropuertos, nuevas infraestructuras de comunicación, nuevos espacios de ocio se llevan la parte del león del presupuesto urbano de inversiones. Con las nuevas pautas que sugerimos ahora este proceder no es correcto. Desde la perspectiva del derecho *no hay derecho* a esas inversiones mientras haya ciudadanos que no puedan acceder a los más elementales derechos urbanos: andar con dignidad en todo el territorio, poseer un espacio propio y digno, participar en los asuntos públicos en condiciones adecuadas. No se trata de gastos suntuarios, y ni siquiera es cuestión de economía. Habrá de plantearse como la implantación de cualquier otro derecho: no cabe medir su coste. El derecho a la vida, por ejemplo, debe salvaguardarse, cueste lo que cueste; y el derecho al trabajo tampoco puede ser “oportunista”. Hay, además, precedentes de este proceder: el coste de las cabinas telefónicas para discapacitados, el del pavimento *de botones* para ciegos o el del traductor al lenguaje de sordos no son proporcionales a la gente que ha de usarlos, ni debe considerarse su oportunidad en función del presupuesto. De la misma manera el derecho a la ciudad ha de aplicarse, una vez asumido, cueste lo que cueste. Implica una actitud, una obligación. En torno a cada

ciudadano, al último de ellos, se garantizarán núcleos de una nueva ciudad, esferas urbanas propias de la dignidad del último ciudadano. Lo cual implica, sin duda, una importante inversión económica: la partida de “adaptaciones” de la ciudad actual y de sus edificios debe ser mucho mayor que la que hoy es habitual; debería, probablemente, constituir el grueso de las inversiones, frente al esquema actual en que la partida mayor es la de nuevas infraestructuras. Y desde luego, actuaciones centradas no en el núcleo urbano, sino en la gran periferia, porque el problema está fuera, como han evidenciado los últimos acontecimientos. Y de intentarlo, ¿no sería París en 2020, reconstruida como ciudad del derecho, más justa que el Madrid de los 80 y mucho más hermosa que la Karlsruhe principesca?



El tráfico dominante, en una vieja fotografía de R. Doisneau (*The pack.*, Place de la Concorde, París, 1969).

4 Una anécdota del destino: En Karlsruhe tienen sede desde 1951 las Cortes Federales Suprema y Constitucional alemanas, por lo que se conoce la ciudad como “Residencia del derecho”.