

## Comentario a un libro

Eduardo Mangada.



Bajo el título *Barcelona entre el Pla Cerdà i el Barraquisme* reúne Oriol Bohigas una serie de artículos en torno a un tema: su ciudad. "... todo lo que ha dejado un rastro o una esperanza en Barcelona es examinado en función de los máximos intereses colectivos."

El Plan Cerdà y el chabolismo. El "centro" y el suburbio configuran el eje más sólido del libro. Dos temas que saltan el ámbito local para insertarse en una realidad que atañe hoy a todas nuestras ciudades.

El centro de nuestras ciudades está configurado, en su gran mayoría, por unas estructuras físicas heredadas del pasado y pensadas, en el mejor de los casos, para albergar una sociedad a la que guiaban valores comunitarios y que tenían una mecánica de vida muy distinta de la nuestra. En esta trama vive la ciudad de hoy en un estado de "congestión" social y física, luchando por adaptar esta estructura heredada a las necesidades actuales. Desgraciadamente este proceso de remodelación suele tener una visión muy corta en la que sólo caben medidas de ensanchamiento de calles o de reconstrucción arqueológica y típica, sin atacar el problema de fondo, que sigue siendo el reestructurar la forma de la ciudad con las necesidades de una nueva estructura social.

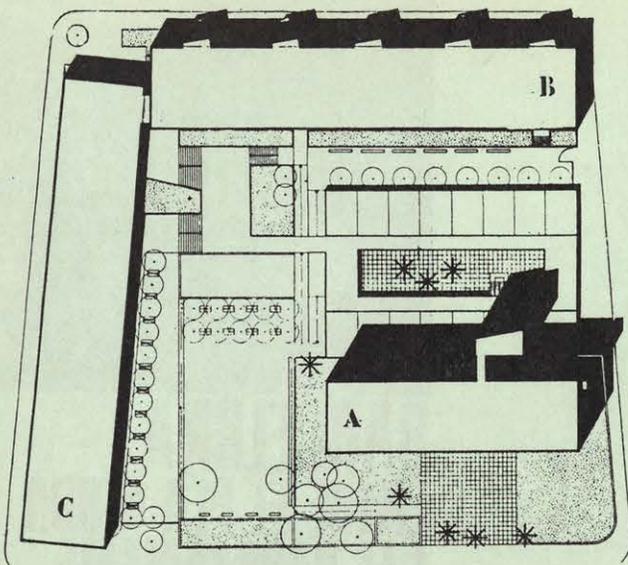
La evolución de las estructuras sociales y sus medios de expresión comunitaria, ciudadana, es mucho más rápida que la de las estructuras físicas que las

albergan, y, a pesar de nuestros recursos económicos y tecnológicos, la acomodación de nuestras viejas ciudades a las necesidades de hoy, o de un futuro muy próximo, es un proceso difícil, muy costoso—en dinero y cambio de valoraciones individuales y comunitarias—, y que sufre el retardo de la necesidad de decisiones colectivas de muy lenta elaboración y generalmente marcadas por un agudo conservadurismo. Porque si la conciencia colectiva, sin el convencimiento de que hay que actuar, es imposible resolver el problema, que, como ya hemos dicho, supone un alto costo.

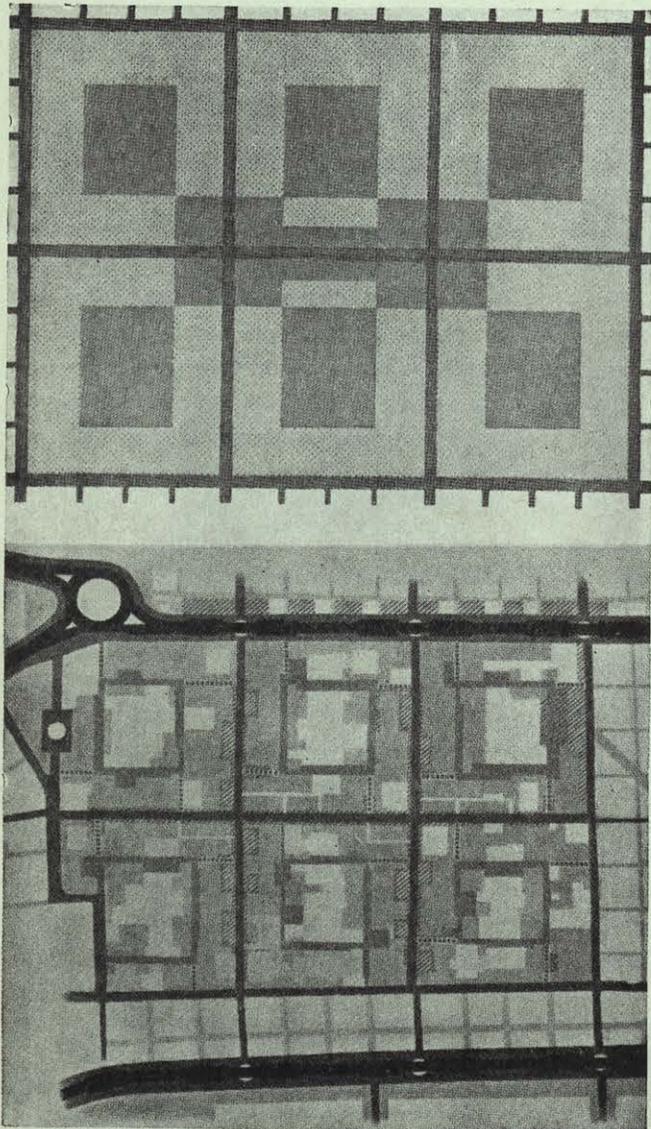
Y rodeando este "centro", el suburbio. El suburbio con dos manifestaciones típicas de nuestras ciudades: las chabolas y el barrio "protegido". El chabolismo espontáneo y el machochabolismo organizado. Suburbio que no podemos confundir o justificar con el ejemplo de "suburbia" americano, por diferencias sustanciales de contenido y forma.

¿Qué decir de estos grupos, colonias, barrios? Que son malos por encima de la buena arquitectura que en algunos pueda encontrarse; que "no es sólo una solución humanamente mala; es también una solución carísima". Que son malos por su localización, porque "exilados de la vida auténtica de la ciudad", no suponen un crecimiento ordenado de nuestras ciudades, sino que aparecen como granos sintomáticos de una descomposición de la estructura urbana.

Mientras tanto, el "centro" queda aún vacío. Más vacío de lo que unos datos de densidad dejan ver. Queda "la ciudad de los grandes solares y, sobre



Bohigas. Calle Escorial. Barcelona.



Bonet. Buenos Aires.

todo, la ciudad de las medianerías, mientras lo que la envuelve se va llenando de extraños bloques lineales... absolutamente desligados de todo aquello que tiene de vivo y aglutinador la ciudad vieja". En el centro "nos estamos quedando con una ciudad inacabada, a medio llenar, sin corresponder a un criterio mediterráneo de concentración, ni a un criterio nórdico de paisajismo pintoresco". Va quedando un terreno libre a los grandes especuladores.

Y como razón de todo esto, sencillamente la de la economía de terreno. "Una economía, sin embargo, no obtenida por una actuación política eficaz, un plan de expropiaciones o una coordinación económica municipal, sino porque se trata de terrenos sin posibilidades claras de urbanización, sin medios de transporte, sin una topografía adecuada, sin servicios. Y esto cuando no es por un hecho todavía más grave: a veces los terrenos han estado calificados oficialmente como zona verde, como agrícola permanente o como cualquier otra variante no edificable, y sólo se atreve a obtener un cambio de calificación una entidad de tipus estatal o municipal que abusa de su situación y realiza, por tanto, la especulación más inmoral que podamos imaginar."

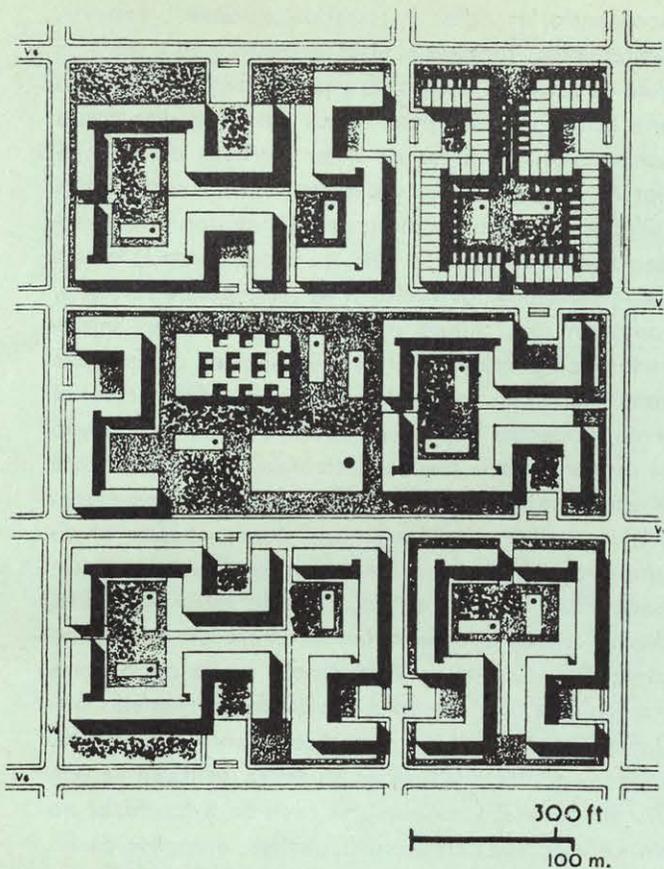
En este contexto cobra interés el plantearse la necesidad de reestructurar sustancialmente, física y socialmente, nuestras ciudades, apoyándonos en sus potencialidades vigentes, o abandonarlas a una más o menos lenta consumisión.

Oriol Bohigas aborda este problema siguiendo la tradición de críticas al ensanche que arranca con las del modernismo esteticista como el de Puig i Cadafalch (1927), sigue con la revisión racionalista del G.T.C.P.A.C. (1930), hasta llegar a las recientes propuestas de Antoni Bonet en su carta abierta al director de *Cuadernos de Arquitectura* (1958).

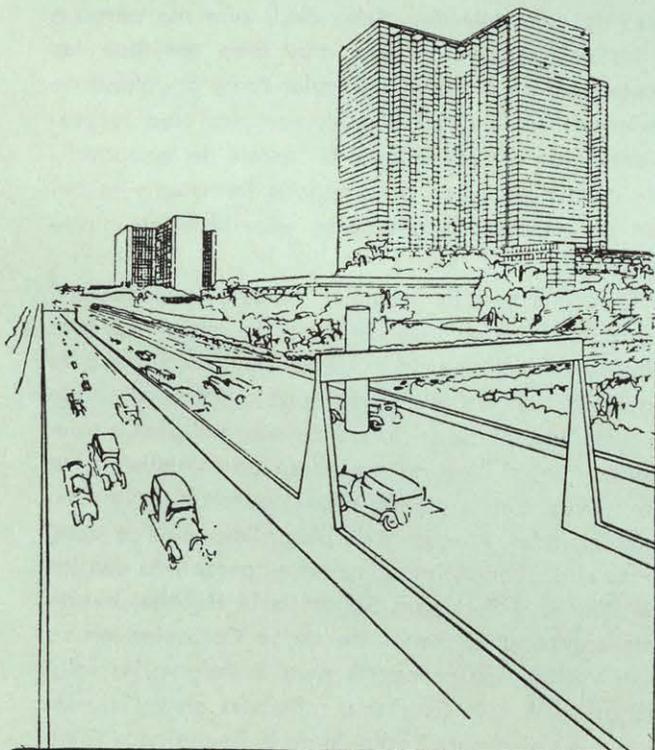
El planteamiento de Bohigas parte del análisis de las dos características sustanciales del ensanche: la manzana y la calle; no sólo en cuanto elementos físicos constitutivos, sino en cuanto expresiones de unas formas características de vida ciudadana. Análisis que tiene como base la necesidad urgente de un "cambio de escala". Y en esto creo que está su mayor acierto.

"Por todo esto urge buscar formas urbanísticas más de acuerdo con la tradición de la ciudad y con los factores económicos y sociales de su población. Urge analizar el primer Cerdá y adaptarlo a la evolución del moderno urbanismo; recoger las enseñanzas no sólo de los fallos del plan inicial, sino también los resultados a que ha llegado su propia degeneración. Así, tendría un extraordinario interés que el nuevo intento recogiese una serie de hechos fundamentales que hoy no podemos negligir y que fácilmente nos ofrece la desapasionada meditación del ensanche de Cerdá. Estos hechos son los siguientes:

1. La retícula viaria de Cerdá, a la cual tendríamos que añadir un principio de jerarquización del



Sert y Wiener. Bogotá.



Le Corbusier. Plan Voisin.

tráfico. El módulo tendría que ser ampliado para que fuese, respecto a las nuevas velocidades, lo que fué la isla Cerdá a su época (1). La agrupación de nueve islas (400 × 400 metros) es absolutamente viable. Los buenos ejemplos arrancan ya del Plan de Barcelona de Le Corbusier y llegan a los más recientes de las ciudades sudamericanas, como la misma zona sur de Buenos Aires de Bonet. Poner, por tanto, el Plan a la escala del automóvil.

2. La organización de unidades vecinales ya intuída por Cerdá, desarrolladas ahora con todas las bases sociales de que dispondríamos si nos hubiésemos preocupado de este tema como se ocupó Cerdá en su época; es decir, poner el plan a la escala humana.

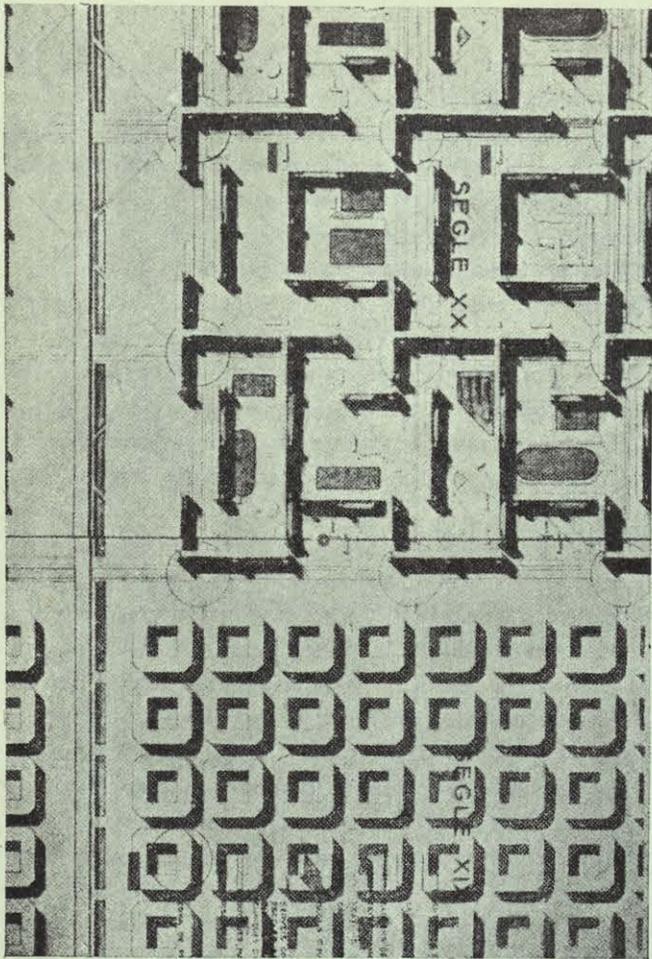
3. La densidad elevada. Por razones económicas, pero también por razones humanas, nuestra ciudad ha de ser una ciudad densa. Hablar en estas latitudes de zonas urbanas de menos de 500 habitantes por hectárea es contribuir a la ruina del país y perder nuestras esencias urbanísticas. No olvidemos, a pesar de todo, que la densificación no es un problema de yuxtaponer más o menos bloques: es esencialmente un problema de profundidades y alturas de edificación. Los 28 metros del ensanche son evidentemente inhumanos, pero los 10 metros de los últimos barrios de casas modestas son inoperantes y contraproducentes: urge poner el plan a la escala de nuestra economía.

4. La revitalización de la calle o la plaza como eje comercial, como núcleo de enlace entre todas las zonas, como elemento propiamente urbano, centrífugo y coordinador a la vez. El pavimento de piedra y no el de "gazón". El árbol urbano, ordenado, y no el jardín inglés. La plazuela como un nuevo ágora vecinal. Situar el plan en nuestra propia corriente cultural.

5. Estudiar y respetar la textura comarcal no sólo en su aspecto exclusivamente físico y geográfico, sino además en el social y económico.

6. La revisión desapasionada de la manzana cerrada. Las relativas virtudes de la manzana en la Barcelona de fin de siglo pueden muy bien servirnos para imaginar una nueva versión a la medida de nuestros problemas. Si ahora intentamos recoger aquella tradición, será pensando en un organismo más grande y más complejo. Los nuevos módulos de 400 metros, abiertos al aire y al sol, a los espacios cívicos, a los esparcimientos, han de tener un tipo de concentración bien proximal que anotamos en la manzana cerrada. Es difícil explicar exactamente cómo imaginamos esta organización. Puede ser más fácil decir que ya la encontramos aplicada aproximadamente en la remodelación de la zona sur de Buenos Aires de A. Bonet. En una unidad vecinal Bonet ha agrupado las casas de habitación perimetralmente,

(1) La isla Cerdá: Trama de 133,33 metros. Nueve islas en un módulo de 400 × 400 metros.



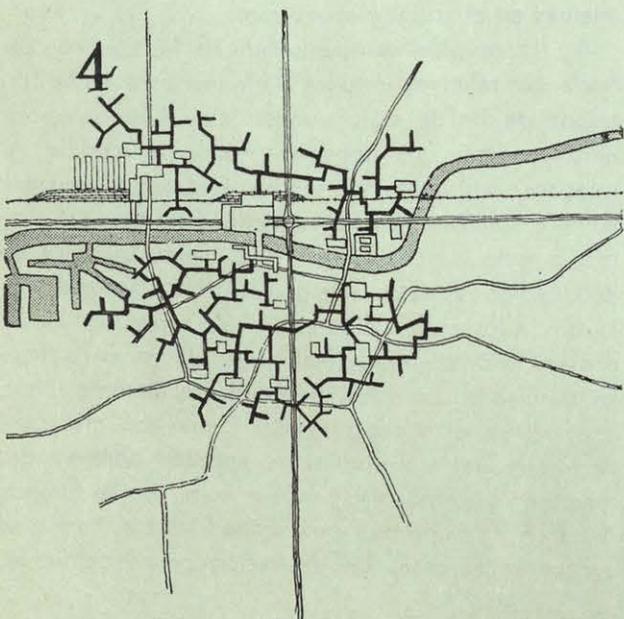
Le Corbusier. Barcelona.

bordeando las calles y cerrando el espacio interior, limitándolos, formando unos grandes patios para la vida de relación. Dentro de aquellos patios todo tomó una forma urbana, pero nunca paisajista. Las zonas comerciales, en lugar de estar cerradas en el interior de estas unidades vecinales, sacan la cabeza a la calle, sobre todo en las encrucijadas donde convergen cuatro núcleos. La calle es concebida a la escala de la ciudad y los patios a la justa escala humana, como en una ciudad medieval, con pasajes intrincados, con plazuelas, con la multiplicidad de servicios comunales. Sin necesidad de profundizar más el tema, podemos dejar bien subrayado que, superado el esquema de la manzana cerrada—no propiamente el esquema Cerdá, sino el de su posterior degeneración—, podemos elaborar con mucha eficacia el de una nueva unidad que llamaríamos el gran patio urbano. Que, entre nosotros, tiene infinitas posibilidades el concepto urbano latino contra un paisajismo pintoresco. Que si este paisajismo no ha dado entre los ingleses, por ejemplo, resultados demasiado brillantes, aquí los dará irremediabilmente desastrosos. Que las primeras y tímidas muestras justifican ya una alarma general y exigen una revisión a fondo, si no de los esenciales credos urbanísticos, al menos de las afirmaciones polémicas que tan a menudo los han enuciado.”

Frente a lo que supone la postura de Bohigas, como enfoque general ante la necesidad de una reestructuración total de nuestras ciudades, creo que podemos concederle plenamente nuestro acuerdo, al menos el mío, reservándonos el derecho a un sí o un no en lo que respecta a sus puntos concretos.

De estos puntos, que constituyen el abecedario sobre el que se apoya Bohigas para formular el proceso de remodelación, debo decir que me parecen faltos de “escala”. Pueden muy bien constituir las bases para un proyecto particular como la unidad de viviendas en la calle Escorial, pero los creo inapropiados para ser aplicados a la “escala de la ciudad”, por cuanto encierran de prejuicios formales y se basan en conceptos definidores excesivamente tipificados.

El aceptar para Barcelona el “modelo Buenos Aires” de Bonet, aunque justificado por la semejanza geométrica de la trama de ambos ensanches, supone ya una limitación, no sólo formal, que condicionaría toda la remodelación de la ciudad, cerrando el paso a soluciones que, si bien no presentan un mimetismo tan acentuado con la trama actual, pueden ser mucho más fecundas. Porque si de elegir “modelo” se trata, junto al de Bonet, íntimamente emparentado con los de Wiener y Sert para Bogotá o la Habana, habría que enumerar al menos los de Le Corbusier, en su Plan Voisin y su propuesta para Barcelona; las soluciones de A. y P. Smithson, reflejadas en su “cluster city” o su plan para Berlín; la de K. Tange para Tokio e incluso las, más o menos flasgordonianas, de Yona



A. y P. Smithson. “Cluster city”.

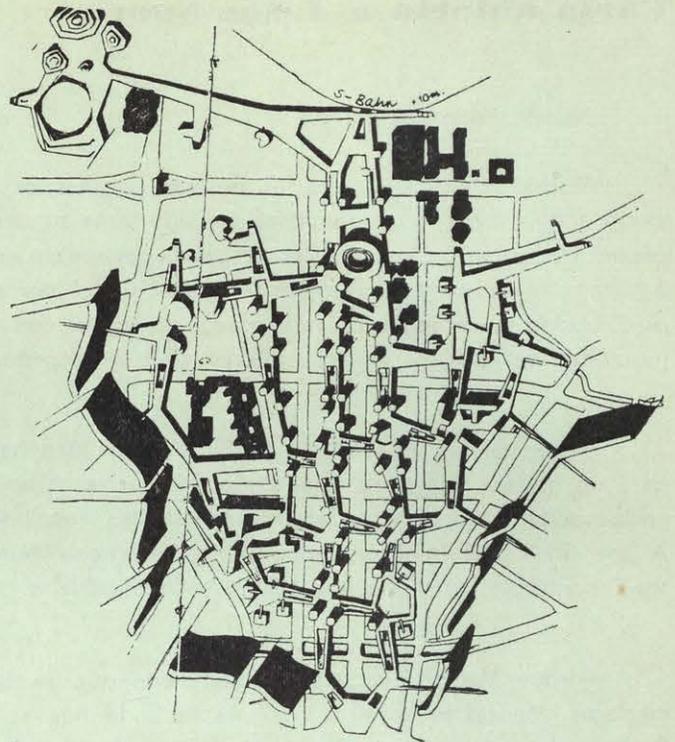
Friedman, que pueden encerrar unas mayores posibilidades de expresión de ese cambio de escala de la ciudad, si bien en unas formas menos tradicionales que las de Bonet.

En cuanto a la defensa de una densidad elevada, que hace Bohigas, creo no estar de acuerdo; no por el susto a la gran densidad, sino porque la justificación de la misma está basada en conceptos casi exclusivamente económico-volumétricos y pretende encontrar la confirmación en una tradición cultural. A este respecto, es importante aclarar que el concepto de densidad está ligado, más que a unas dimensiones de edificación, a una expresión de "intensidad de actividad", de intensidad de uso, cuyas consecuencias están vinculadas a la consecución de unos standards, de un equipo comunitario y determinada, en gran parte, por unas posibilidades tecnológicas y de acuerdo con unas apetencias culturales. Que el valor de una densidad dada es función de la magnitud de la zona sobre la cual se aplica. Que la relación densidad-economía no equivale a la relación costo edificación-costo de terreno, sino que incluye la valoración del costo social que haya que pagar por ella. Por tanto, decir 500 habitantes por hectárea es decir bien poco, pues "la densidad no es una fórmula permanente y universal; depende de múltiples factores: ocupación del suelo, posibilidades de circulación y estacionamiento, equipo social y cultural y también la interrelación entre las funciones esenciales: habitar y trabajar. Cada problema es un caso especial que implica una densidad determinada: 250 habitantes por hectárea puede ser poco; 1.000 habitantes por hectárea puede no ser suficiente." (Candilis.)

La calle y la plaza de Oriol Bohigas están marcadas por una excesiva semejanza a las de hoy. Quizá estas palabras expresan una necesidad humana en gran parte desatendida por una aplicación higienista de la Carta de Atenas; pero creo importante, en este caso, no confundir contenido y forma. Los términos calle y plaza indican un cierto tipo de actividad humana, un cierto tipo de asociación, pero no un elemento formal, tal como hoy existe; la función "calle" está pidiendo encontrar una forma que quizá tenga poco que ver con la tradicional.

Y, por último, me atrevería a completar el punto uno de Bohigas añadiendo: la necesidad de una redistribución de actividades, dentro de la ciudad, como elemento generador de la circulación. Pues todo el proceso de jerarquización del tráfico tiene que ir precedido de un entendimiento de la naturaleza del mismo; y esta naturaleza tiene una ley: los coches van donde los hombres quieren ir. Es, pues, muy difícil poner la ciudad a la escala del automóvil si antes no hemos colocado a los hombres y sus actividades en la ciudad.

Pido perdón a Oriol Bohigas por haber tomado sólo una parte de su libro como justificación a estas líneas.



A. y P. Smithson. Hampstead. Berlín.

Park Hill. Sheffield.

