

Por una metrópolis de cosas

Manuel DE SOLÀ-MORALES

Laboratorio de Urbanismo Escuela de Arquitectura de Barcelona

RESUMEN: Hace tiempo que algunos geógrafos, han utilizado la imagen del archipiélago para combatir la tendencia uniformadora al calificar las formas metropolitanas. Los planes metropolitanos que, desde los años 70, ha desplegado la urbanística habitual, han sido demasiado fieles al concepto de metrópoli olvidando la riqueza y la variedad de los fenómenos que previamente habían querido definir, acumulándolas en la gran mancha metropolitana. La prioridad de las llamadas «infraestructuras», por ejemplo, es uno de sus axiomas más difusos. Hace falta comenzar a pensar de otra manera la gran ciudad. Por delante de las estructuras, las «cosas».

DESCRIPTORES: Estructura urbana. Territorio.

Hace tiempo que algunos geógrafos, sobre todo de la escuela italiana, han utilizado la imagen del archipiélago para combatir la tendencia uniformadora al calificar las formas metropolitanas. La denominación de un crecimiento urbano expansivo como «metropolitano» ha llevado a esconder bajo este término una multitud de hechos variados, a veces poco reconocidos, a veces poco entendidos y proporcionarles un envoltorio conceptual, que ahorre una valoración detallada. Frente a la multiplicación de usos del suelo, de localizaciones, de medidas, de interrelaciones y de estructuras físicas, el análisis ha conducido a la agregación clasificadora, y su tratamiento en el planeamiento urbanístico se ha concebido como ordenación estructural de este conjunto agregado. Asumir la tarea de poner orden como responsabilidad de es siempre un gesto de valentía, pero a veces puede serlo también de egolatría o de excesiva autoconfianza.

En todo caso, los planes metropolitanos que, desde los años 70, ha desplegado la urbanística habitual, han sido demasiado fieles al concepto de metrópoli idealizado por la literatura mítica de los años 30 y 40, y cuantificados por la sociología y la economía de los años 60 y 70. Con frecuencia, estos planes han acabado por olvidar la riqueza y la variedad de los fenómenos que previamente habían querido definir, acumulándolas en la gran mancha metropolitana. La complejidad interior se simplifica, saltando de dimensiones y de óptica, y sustituéndola por ciertos sistemas y parámetros de gran dimensión (infraestructuras, centralidades, reservas, zonas, etc.).

Tal vez hace falta comenzar a pensar de otra manera la «ordenación» de la gran ciudad. O, al menos, poner en cuestión la simplicidad de estas herramientas intelectuales que acaban jugando solamente con normas y perímetros, sin otra razón que contentar todos los

intereses, ni otra justificación que el trámite jurídico no impugnable. Por otra parte ya vemos que al menos en nuestra casa, la inercia del urbanismo burocrático, es insensible a los cambios de color político o al progreso de las tecnologías de proyecto, por lo que tampoco de esos frentes cabe esperar vientos de reacción.

El paradigma metropolitano, que tendría que ver con diversidad e interdependencia (lo que, en principio, implica grandes números) es prontamente resumido a las cuestiones de gran tamaño (llamadas a veces de «gran escala», engañosamente). Las grandes opciones y los grandes sistemas toman el protagonismo del proyecto metropolitano, porque son más caros, más extensos y afectan a más gente. Autopistas, aeropuertos, ferrocarriles, ensanches, polígonos, protecciones naturales, parques temáticos, dibujan líneas y manchas que se querrían hacer casar en un orden equilibrado. Poner «orden» y «equilibrio» al aparente caos resulta así el único objetivo que justifica la operativa actividad planificadora. Paradoja. Porque orden y equilibrio son dos conceptos completamente contrarios a la energía original que enciende las luces en la metrópoli. Al adoptar esta lógica global (repite, antimetropolitana) los planes urbanísticos tienden a cometer dos grandes errores de simplificación: el esquematismo estructural y la agregación territorial.

Los planes urbanísticos dibujan con rayas muy fuertes las autopistas, y con unas más finas, pero de color más intenso, las vías férreas que se cruzan entre sí. Unos focos, unas centralidades, unas manchas, unas superficies. Pero todos son mecanismos de simplificación, de una realidad cada vez más variada, más diferente, más separada, y que en cambio, en nuestro intento de gobernar, intentamos comprender por vía de la abstracción.

Hoy, no obstante este es ya un camino agotado, y el fenómeno metropolitano actual —por la modernización de los medios de contacto, de los sistemas de producción y de los modos de vida— está menos dispuesto a ser resumido en ejes, líneas, puntos, focos, centros, manchas, y pugna cada vez más, las «cosas» son más importantes en sí mismas cada una.

Hay una gran complejidad en urbanizaciones, en crecimientos, en zonas industriales... Por de pronto diversidad física, diversidad paisajística, pero también diversidad de uso, de flujos, de cómo la gente entiende cada elemento o cada espacio. Por lo que, la reducción a man-

chas, a conceptos o a títulos, es enormemente engañosa. Y por ese camino —y no sólo por éste— puede venir mucha de la debilidad de nuestras propuestas, que además se convierten en tan genéricas, en tan bien intencionadas, en tan optimistas, que realmente no llegan a tocar el fondo de los territorios.

Reducir el proyecto metropolitano a la definición de sus grandes estructuras es una simplificación cada vez más dramática. La aplicación indiscriminada de la teoría de sistemas al conocimiento de las ciudades ha llevado a confundir las sustancias de la ciudad con la relación entre ellas, y, preocupándose de la sintaxis llega a olvidarse la gramática, creyendo que por hablar de flujos ya no hay lugares; y por reconocer sistemas, ya no hay materias. Pensar que la complejidad puede atraparse por medio de estructuras y sistemas, puede ser una clasificación práctica para la reglamentación jurídica, pero muy engañosa para dar apoyo a la vitalidad metropolitana. La planificación estructural, nueva versión «fin de siglo» del pensamiento estructuralista de los 70, que hoy nos repite como una comida mal digerida, resulta incapaz de reflejar los aspectos más interesantes de la ciudad contemporánea. La prioridad de las llamadas «infraestructuras», por ejemplo, es uno de sus axiomas más difusos. Industriales y políticos, periodistas y técnicos, reclaman infraestructuras como una cuestión cuantitativa, sin discutir apenas cuáles, dónde y por qué. El «infrastructuralismo» es la moda que denuncia la ausencia casi total de «intraestructuralismo», de conciencia del propio modelo.

En una sociedad de bienestar y avanzada, la ciudad no es tan sólo un factor de producción, es, sobre todo, un bien de consumo colectivo, y es en función de esta cualidad de «utilizable» como han de elegirse las opciones territoriales y urbanas. El esquematismo de las infraestructuras —por el hecho innegable de que son insuficientes, ínter territoriales y muy caras— las ha priorizado entre los objetos urbanísticos, creando un falso silogismo por el cual lo que es pequeño depende siempre de lo que es grande (funcionalismo ingenuo) y la cualidad parcial no existe sin la eficacia global, ¿de qué globalidad?

Pero la ciudad contemporánea, la metrópolis post-industrial tiene precisamente la virtud de hacer vivir muchas unidades autónomas. Autónomas respecto a exigencias de continuidad, de contigüidad o de estructura. No hace falta repetir la lista de cómo pequeños barrios, grandes industrias, almacenes, espacios deportivos



FIG. 1/ Algunas «cosas» del Camp: Centro Comercial les Gavarres, rotonda en construcción de acceso a La Secuita, puente del ferrocarril sobre el Francolí, grandes silos en polígono industrial de Constantí, mosaico agrícola en las cercanías de Reus, estación del AVE, urbanización en expansión cerca de Palleteros, núcleo histórico de Constantí, «detrases» en La Masó, almacen agrícola al lado de urbanización de chalets, Port Aventura, carretera interior de acceso a la Petroquímica, Mas de la Tallada, nudo viario y bucles de conexión, carretera y descampado de entrada a la Pobla de Mafumet...

y de recreo, oficinas, escuelas y hospitales, calles y cruces, trenes y carreteras, se reparten sin que la fricción del espacio sea ya el coste que provoca la aglomeración compacta. En un cierto sentido profesional, si pensamos en el valor del lugar, en la cualidad intrínseca de todas estas cosas urbanas que se acumulan por sí solas, podemos decir que el valor de la infraestructura se relativiza, es más sustituible, siempre deseable, nunca decisivo.

Por encima de las estructuras, las «cosas». A cambio de las infraestructuras, las intraestructuras. Antes que lo grueso, lo fibroso. Más que el esqueleto, el tejido. Así es como piensa la actual vanguardia de la biología y la genética: de los huesos y los órganos lo sabemos todo, pero cómo inventar tejido es la gran pregunta que se plantean los investigadores.

En un taller en la Escuela de Arquitectura de Barcelona, hemos planteado la discusión de esta cuestión en el caso de la metrópolis Reus-Tarragona, donde esta reflexión parece especialmente importante. Se trata de un espacio geográfico amplio que concentra una población superior a los 300 mil habitantes, en el que destaca el peso de ambas ciudades (con

unos 100 mil habitantes cada una) y donde está además Valls, ciudad más pequeña, que se sitúa en un campo agrícola vivísimo: de la avellana, de la vid, del olivo, del algarrobo, del secano... con un paisaje suavísimo con multitud de pequeños pueblos preexistentes. De una importancia turística enorme, ligada a las playas de Salou y al gran centro de recreo que es Port Aventura y el centro cultural de primer orden que es la histórica Tarragona. Con nuevas oportunidad de transporte, cuando desde el aeropuerto de Reus se conecta con vuelos *low cost* con media Europa. Con el potencial económico de su gran refinería, con asentamientos de gran tamaño sobre el puerto y tierra adentro. Y sin embargo, la nueva estación del AVE llega aparentemente por sorpresa, muy lejana respecto a los centros urbanos. Y el efecto que va a producir sobre el territorio, recomponer las piezas del área y crea la ocasión de discutir una forma propia de metrópolis que está en acelerado crecimiento.

Es una situación metropolitana muy real, donde al lado de un campus universitario hay un trozo de fábrica que resulta a tocar del estribo de un pueblo, y allá hay unos algarrobos y a su lado están viiniendo los turistas y un poco

más allá está la antigua iglesia. Y ésta es la riqueza, la enorme riqueza intrínseca de la urbanización moderna a gran escala: que no es tampoco la urbanización rural fortuita (aunque en algunos aspectos se le parece), ni el *collage*, sino la panoplia de las «cosas urbanas». En mi manera de razonar ahora, el mismo concepto de las «cosas urbanas» valdría a mayor escala, trasladando a la ciudad territorial la idea de que los objetos autónomos son cosas (piezas relativas).

En el Camp de Tarragona, la construcción de nuevas infraestructuras de transporte y de movilidad se ha acelerado en los últimos años y se prevé que continuará aún de forma importante. Es un área de rápido crecimiento, de gran variedad morfológica y enorme vitalidad, empujada por la centralidad geográfica entre Zaragoza, Barcelona y Valencia, por la economía del puerto y de las refinerías de crudo en su entorno, y por la reciente transformación de los paisajes agrícolas y litorales. Unido al enriquecimiento económico de la zona, en el Camp se dibuja uno de los mapas más dinámicos del territorio peninsular. Aquí, el «infraestructuralismo» es todavía más dramático, ya que sus vías parecen trazarse sin coherencia, no ya con el paisaje o las poblaciones, sino ni siquiera consigo mismas. El disparate del Camp es un caso espectacular de incompetencia de los mecanismos «ordenadores» implícitos en la autoridad devastadora concedida a los proyectos infraestructurales. La programación de las localizaciones económicas huye de la racionalidad funcional y de la lógica interna, y la autonomía municipal muestra sobre todo su viciada miopía parroquial más allá incluso de otras ventajas de posibles defensas identitarias. Las políticas locales podrían, en el Camp, constituir un frente de apoyo de los valores y oportunidades del territorio como tal, en lugar de erigirse como refugio de los intereses particulares más inmediatos.

Muchas voces salen cada día reconociendo el escándalo de esta situación. La apertura de la nueva estación de La Secuita (Camp de Tarragona), sola como una seta que nace por sorpresa cuando hace ya tiempo era conocido de su proyecto oficial, y las carreras de gestores públicos y promotores privados para proveerla de servicios y beneficiarse de las plusvalías, están siendo uno de los espectáculos más visibles de la miserable política territorial catalana. El Camp es hoy, a pesar de todo esto, una de las áreas con más futuro del sur de Europa. Con una coincidencia de ventajas de posición y de oportunidades de transformación extraordinarias. Y con una organización territorial rígida

y moderna, hecha de episodios urbanos distribuidos en dispersión, o sostenidos por la propia vitalidad de cada uno. Es un área metropolitana que nace: sí, pero no como una metrópolis clásica, aglomerada y centrípeta. Es una red de lugares independientes, más o menos conectados, que deja siempre espacios libres, agrícolas o naturales, como protagonistas visuales del territorio. Es un archipiélago de cosas urbanas, de islotes y marismas que se relacionan entre sí por distancias conocidas y como hitos que se reflejan sobre el espejo del secano. Son piezas autónomas, vías, polígonos, vecindarios, industrias, grandes núcleos, parques turísticos, puertos, playas, caminos, barrios, cruces, monumentos... variadas cosas urbanas. Su futuro feliz pasa por reconocerse e inventar su propia figura metropolitana.

Para muchos, la tentación de buscar una estructura urbana «vertebradora» puede ser fuerte. ¿Estructura urbana o «cosas urbanas»? Éste es el dilema teórico que ha de superarse para imaginar el Camp de manera moderna. ¿Se debe comenzar —eternamente— por ordenar las grandes infraestructuras porque se supone que todo depende de ellas? Y en este desenvolver sin fin este hilo de Ariadna iremos siempre menospreciando las cosas concretas, la materia urbana, el verdadero repertorio de la metrópolis. Es necesario abandonar, o al menos reconducir, las razones estructuralistas de la urbanización (sea en la versión de los 60 o en la post-moderna de los 90 que hoy todavía domina), y descubrir la modernidad hoy posible del territorio magmático y heterogéneo, y por tanto específico, visual y táctil y distante (ah, ¡la «distancia interesante»!). Es necesario arrinconar el lenguaje de los «sistemas» y los «flujos» para reconocer «cosas» y «lugares». El Camp como un archipiélago de secano, como un campo plantado de cosas urbanas.

Si manchamos en positivo lo que es el magma de los espacios vacíos de El Camp (el llano deltaico del triángulo Reus-Valls-Tarragona) veremos la importancia superficial de estos espacios, pero también su estructura. Es un sistema de áreas tratado por múltiples configuraciones yuxtapuestas que no se deducen de los ámbitos urbanos sino que parece resultar precisamente al revés. El mar de secano es un mar de islotes y pequeños arrecifes, un líquido continuo que envuelve con su trama filiforme y granulada las piezas sólidas que ha retido.

Es útil para esta discusión hacer comparaciones. Por ejemplo, el Baix Empordà es también un territorio de cosas. Pero las distancias y los islotes son diferentes a los del Camp. El peso

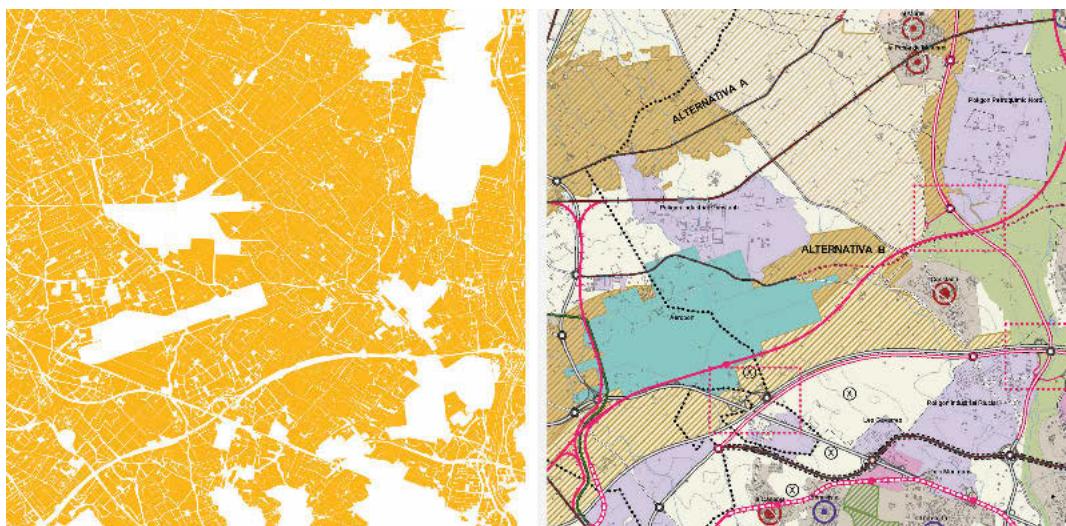


FIG. 2/ El «infrastructuralismo» versus el «intrastructuralismo». Comparativa gráfica del área central del Camp de Tarragona (Plan Territorial Parcial de las Comarcas de Tarragona, Generalitat de Catalunya, versus interpretación de la estructura de vacíos).

de la antigua lógica romana mantiene su regularidad. El agua del archipiélago es más líquida y las piezas urbanas son más simples. Hay un equilibrio de tamaños y distancias en continuidad con el tejido vacío, casi geométrico en su composición e isotropía. No hay vectores ni tensiones. Es un territorio unitario, un territorio parado. Las medidas son menores.

La comparación nos hace ver cómo en la forma del vacío, de la tierra libre es la forma característica del paisaje urbano actual. También el Empordà es un espacio disperso e integrado a la vez, pero con morfología cristalina.

En cambio, un trozo del Área Metropolitana de Barcelona muestra su espacio vacío como formas lagunares entre altas montañas donde sólo algún riachuelo las conecta. El plano está dominado por las formas del blanco y en los vacíos no apreciamos apenas estructura. Este es un archipiélago rocoso. La evidencia morfológica de estas diferencias ya habla por sí sola de lo que es propio de cada forma, y de cómo puede sustituirse la lógica del macizo, de las masas llenas, por la mancha del vacío como tema principal de la identidad metropolitana.

Cada metrópolis «tiene sus cosas».

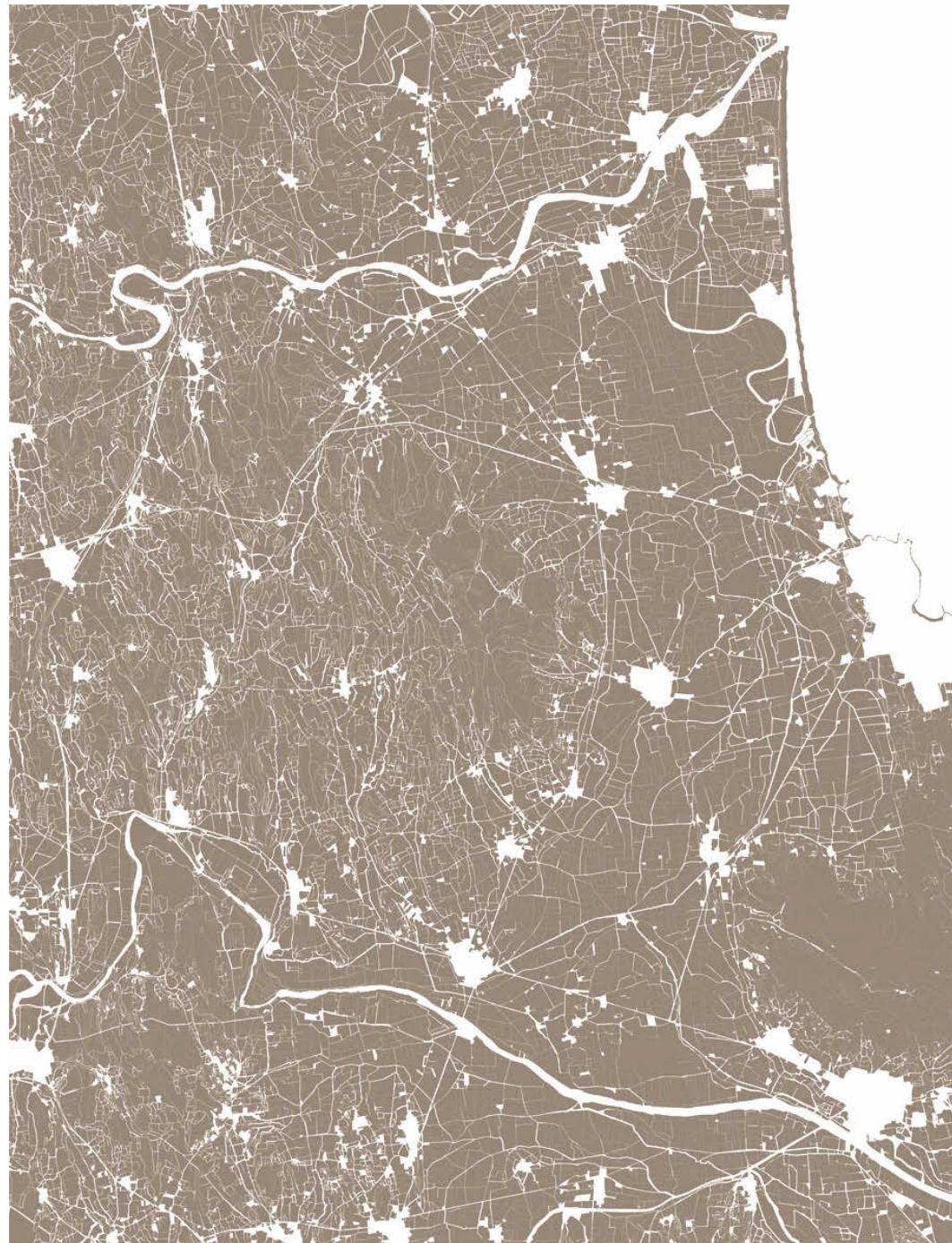


FIG. 3/ **Los vacíos de la metrópolis.** Comparativa entre El Baix Empordà (muchos hilos, manchas pequeñas), El Camp de Tarragona (hilos y manchas) y el Área Metropolitana de Barcelona (grandes manchas, pocos hilos).

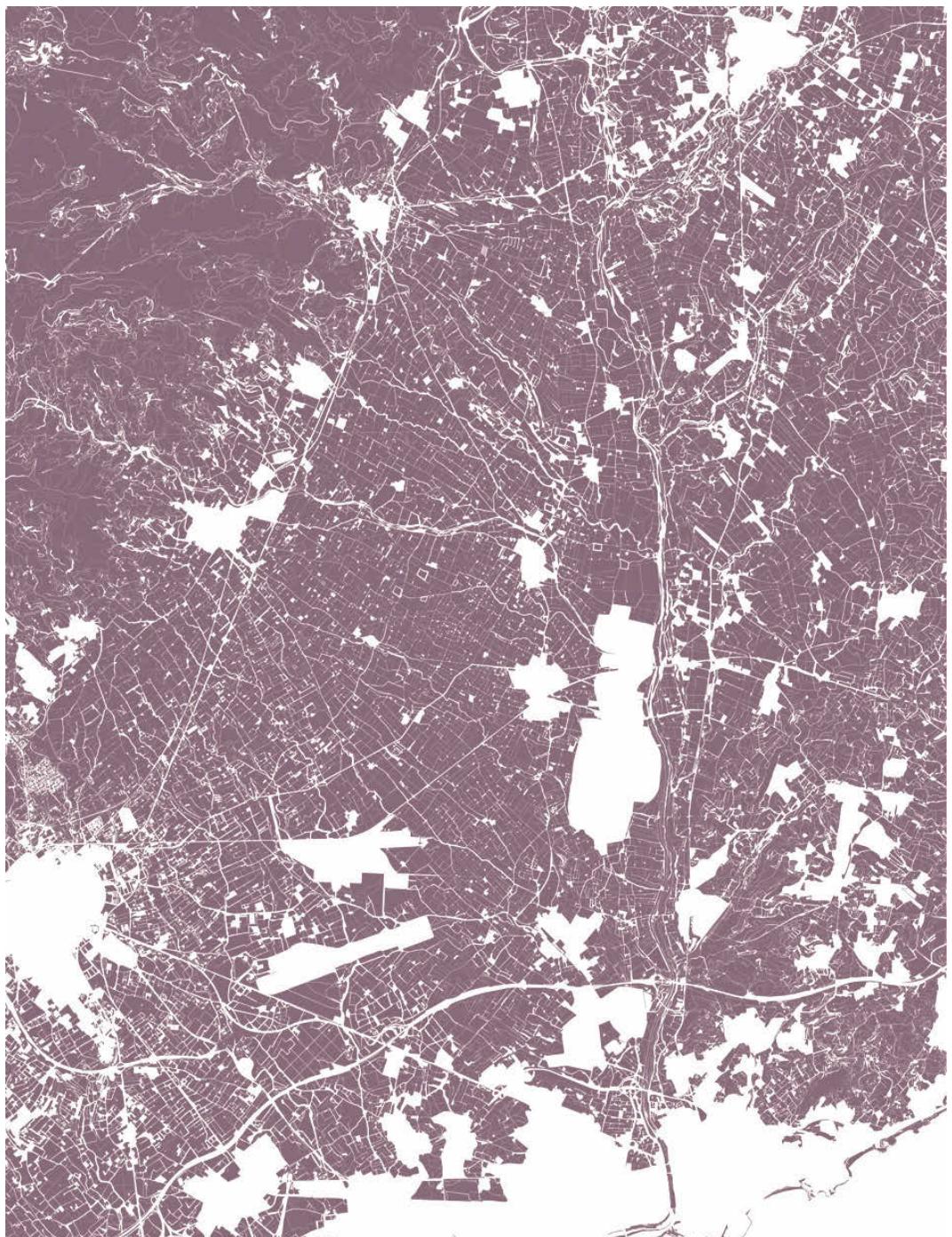


FIG. 3/ Los vacíos de la metrópolis. Comparativa entre El Baix Empordà (muchos hilos, manchas pequeñas), El Camp de Tarragona (hilos y manchas) y el Área Metropolitana de Barcelona (grandes manchas, pocos hilos).

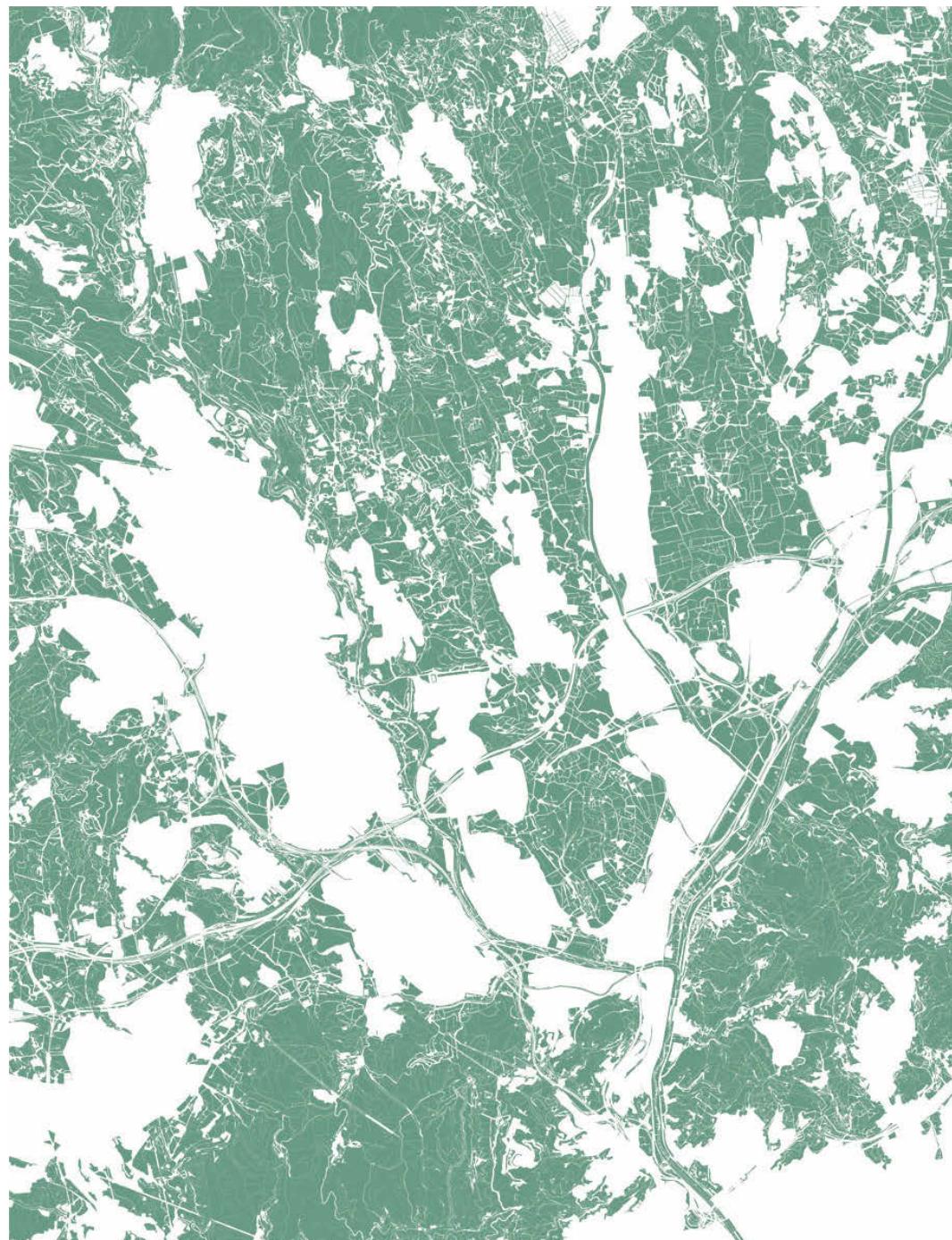


FIG. 3/ Los vacíos de la metrópolis. Comparativa entre El Baix Empordà (muchos hilos, manchas pequeñas), El Camp de Tarragona (hilos y manchas) y el Área Metropolitana de Barcelona (grandes manchas, pocos hilos).