SUBURBIOS 89: UNA GRAN APUESTA

Roland Castro

El proyecto que proponemos para París, para un "gran París" (1), coincide extrañamente con los límites del departamento del Sena.

El análisis que hacemos sobre la supresión del departamento del Sena y la creación de los tres departamentos periféricos induce a pensar que hemos prescindido de todas las estratificaciones urbanísticas producidas por la existencia del departamento del Sena.

Cabe comprobar, por ejemplo, que en los antiguos límites departamentales es donde se han construido las ciudades-jardín, ese admirable trabajo de las 17 ciudades-jardín de Henri Sellier (2). Por razones de suelo fácilmente comprensibles, se construyeron lo más lejos posible, al borde del departamento del Sena y constituyen los últimos rastros de urbanismo inteligente y concertado que se hayan producido.

El proyecto que proponemos extrae, pues, las consecuencias del hecho de que, al elaborar el Esquema Rector, se pensó ingenua o tecnocráticamente que las ciudades nuevas eran un modo de solucionar la cuestión de la relación entre París y su periferia. Ahora bien, las ciudades nuevas tienen su vida propia, y seguirán teniéndola, pero muy pronto nos damos cuenta de que no sirven de nada para toda la parte del territorio parisiense incluido más o menos entre el actual bulevar de las estaciones, que ha segregado muchos suburbios en sus bordes y el límite de las

Roland Castro es delegado para la Renovación de los Suburbios. París.

(1) Dice el texto: "un grand Pari(s)", donde se juega con el título del artículo "un gran pari" = una gran apuesta, y con el nombre de la ciudad.

(2) Alcalde de Suresnes en la década de 1930 y apóstol del "socialismo municipal".

ciudades-jardín, y que es en esas zonas donde se pueden comprobar los mayores estragos, las mayores desorganizaciones, los trastornos mayores desde el punto de vista de una coherencia consistente de la aglomeración parisiense.

Partiendo, pues de una indagación sobre los límites que nos lleva a descubrir, en líneas generales, el límite del departamento del Sena [aun habiendo englobado ciertas recientes equivocaciones graves, del tipo de Sarcelles (3)], límite que, por otra parte, corresponde aproximadamente a una especie de línea de los bosques de la aglomeración parisiense, proponemos un "gran París", un París seis veces mayor, más o menos, que el París actual, un París que se plantea a escala de Europa, un gran París de Europa, al que, por tanto, se da una dimensión de capital europea.

Proponemos, además, cinco sistemas que permiten dar a ese nuevo París una consistencia real desde el punto de vista de la circulación. La investigación más apasionante que hemos hecho es el mapa capilar, es decir, el mapa de las vías transversales con relación al centro de París. Se da uno cuenta de que existen poquísimas comunicaciones entre un suburbio y otro y de que, en cambio, hay una especie de bolsas, de bolsas de cabellos perpendiculares constituidas alrededor de las grandes radiales; pero no hay, en absoluto, una consistencia general como la de París y, por lo tanto, no hay ninguna solidaridad, o hay muy poca, entre unos barrios periféricos y otros.

Proponemos crear una A 86 (4) de un tipo nuevo, es decir, a la japonesa o a la manera genovesa, que respete totalmente el urbanismo, poderosa obra de arte con un efecto de tipo circulatorio para descongestionar el centro pero sin eficacia a nivel del suelo; proponemos una "186" tratada a la manera de una avenida Foch, con toda clase de rotondas, encrucijadas y lugares en los márgenes, concediendo a una vía que rodee París el estatuto de una avenida importantísima; proponemos la línea de los fuertes —la primera cosa que se nos ocurrió con relación a este proyecto— como lugar geográficamente genial para enlazar las crestas de la región parisiense, lugar de empalme de los diferentes lugares mágicos de estos castillos de suburbio que las fortificaciones son y, sobre el trazado de la línea de los fuertes y otras veces sobre un trazado próximo, proponemos crear un tranvía pesado, que por otra parte ya se ha empezado a realizar entre Saint Denis y Bobigny, para conectar entre sí todos los finales de línea del metro del centro, creando así un enlace de tipo medio en la periferia que podría funcionar a escala del gran París como funcionan en París los grandes bulevares.

Proponemos, por fin, que la ciudad vuelva a devorar el bulevar periférico, que lo elimine como barrera. Lo proponemos de cuatro maneras: por una parte, a la manera que hoy se emplea en los lugares elegantes, es decir como los pasos del Bois de Boulogne, totalmente respetuosos con lo urbano, ya que son pasos subterráneos o trincheras muy hermosas en un bosque; lo proponemos a la manera de lo que puede pensarse en Saint-Mandé, donde una avenida lateral puede ser tratada como la contracalle de una avenida periférica; lo proponemos en el sur, creando sistemas de puertas del "viejo París" de doble entrada, del tipo de la Place de l'Europe; y proponemos, en todos los sitios donde está elevado, "comerlo", absorberlo con sistemas de pequeñas urbanizaciones, de aparcamientos que darán espesor a esa avenida periférica, plantando vegetación en sus bordes y dándole un rango totalmente nuevo de avenida.

El último medio audaz para ampliar París consiste en llevar de nuevo las estaciones a la avenida periférica, adosándolas de distintas maneras para suturar los huecos creados por este sistema vial, muy brutal desde el punto de vista urbano (podemos imaginarnos la entrada del parque de la Villette, del parque del Helipuerto, las plazas de las estaciones, el barrio, el intercambiador de Bagnolet, etc.). Esta avenida aspira a no desempeñar únicamente un papel circulatorio.

A partir de eso, se trata, claro, de abrir el cinturón menor, un encantador sistema de ferrocarril, implantado a la manera de una vía de tren-jardín, interconectado con las estaciones que se han llevado a la avenida periférica y que permite, por lo tanto, desbloquear el centro y dinamizar toda la periferia actual de París.

Proponemos, por último, en el trazado de los nuevos límites, un camino escolar, que puede aprovechar además el trazado de ciertas vías existentes y que permite dar la vuelta al gran París, y en el Sena a un vapor que vaya de Ivry a Suresnes.

A este entramado de circulación hay que agregarle, además, otra trama, que es una trama verde que proponemos crear en el intersticio de los municipios, en el espacio entre dos límites municipales, pues el análisis que hacemos de París es igualmente válido para cualquier municipio de suburbio, es decir, que cada suburbio funcione a partir de su ayuntamiento y de su centro como un pequeño París, con un plano radioconcéntrico y sobre todo en los bordes, donde la situación es más grave (en los límites municipales es donde se encuentran los núcleos de trabajadores inmigrados, que se tienen enfrente).

Lo que proponemos, pues, es una especie de gran Poliakoff (5) a escala de los ayuntamientos que, de suburbio en suburbio, cree una trama verde, mosaico compuesto de todos esos lugares.

Así, pues, todo este trabajo, del que surge el mosaico, con seis maneras de rodear la ciudad mediante un trabajo sobre la circulación, sólo tiene un sentido, ya lo decía antes, porque hemos

(3) Suburbio al norte de París, símbolo de "barrio de bloques".

(4) Autopista urbana de circunvalación de París (segundo cinturón de autopista pasado el bulevar periférico).

(5) Serge Poliakoff, pintor abstracto, amigo de Kandisky (1906-1969). Alude a sus cuadros con espacios muy estudiados en manchas de colores muy definidos y fuertes. La composición parte casi siempre del centro de la tela.

propuesto una teoría de investigación del espacio que se llama la "teoría de los lugares mágicos".

Todo nuestro trabajo sobre el gran París consiste en sustituir el plano radioconcéntrico napoleónico, que es la metáfora construida de toda la tradición estatal francesa (Luis IX, Colbert, la Convención, Napoleón), por otra figura, que es la figura de una cuadrícula, como figura democrática, en la que tenemos la pretensión de mostrar que cualquier lugar elegido al azar, kilómetro a kilómetro cuadrado, puede ser tomado como centro, y donde toda la relación con la centralidad resulta modificada por el hecho de que cada lugar puede reivindicar su derecho a la existencia en una relación con los otros lugares y no simplemente en la relación, perpetuamente reproducida, con el centro.

Cuando hablamos de las estaciones, y de que las llevamos otra vez a la avenida periférica, se debe también a que las creamos con un sistema de doble entrada, creamos una fachada por el lado del suburbio, y esas fachadas que dan al suburbio significan que la relación obsesiva que todos los grandes equipamientos públicos mantienen con el centro de París se ha transformado en una relación de tipo faro producida por cada lugar, irradiación producida por cada lugar, en una zona que se hace resurgir sin que sea necesario establecer una relación obsesiva con el centro (así vemos hoy la nueva estación de la Part-Dieu que mira hacia Lyon y hacia Villeurbanne).

La teoría de los "lugares mágicos" la hemos hallado a medida que se concretaba sobre el terreno nuestra investigación. Hemos descubierto que había lugares que se volverían mágicos por decisión administrativa, hemos decubierto que, si Rungis elimina su peaje, elimina sus barreras, se convierte de nuevo en uno de "los vientres" (6) del gran París, hemos descubierto que el puerto de Bennevilliers, puerto autónomo, a partir del momento en que su especificidad de zona administrativa portuaria desaparezca puede convertirse en puerto del gran París, frente al Molino de Orgemont y la colina de Epinay, pintada por los impresionistas, en ese sinuoso trozo del Sena que es magnífico y que se mantiene al margen de una práctica urbana de todos los parisienses, ya que se trata de un simple puerto autónomo; y lo mismo puede decirse de todas las orillas del Sena en los suburbios, de las orillas del canal de Saint Denis y del Ourcq.

Hemos descubierto que lugares mágicos son los emplazamientos militares, a los que bastaría con darles otro destino; son, además, lugares muy hermosos, magníficamente situados, son los fuertes y los reductos que ciñen París; y nosotros demostramos cómo esos fuertes y reductos pueden convertirse en pequeños Nueva York o en sublimes Buttes Chaumont (7) de barrio, a la manera de otros lugares que existen en el seno de París. Hemos descubierto toda la importancia del Sena y del agua en este sistema de los lugares mágicos de alrededor de París: el Casino de Enghien, donde nos reunimos, es un extraño Marienbad, absolutamente fantástivo y merecedor de entrar en las fantasías del gran París. Y lo mismo puede decirse de otros mil lugares: el valle de los Lobos de Chateaubriand, aún más hermoso que los jardines románticos de las Buttes Chaumont, de Montsouris, etc...

Toda una investigación de los espacios muestra, pues, una potencialidad poética sumamente grande, tan viva como la del centro, posibles Montmartre por todas partes, posibles parques magníficos por todas partes, posibles maneras de obrar dentro de la tradición urbana en todas partes. Porque lo que hemos comprobado del espacio del suburbio es que funciona al contrario de los espacios urbanísticos notables. Siempre nos hemos fijado en que el parque paisajista de La Courneuve no ha generado, en su periferia, un hábitat tan estructurante y que imprime incluso un sentido nuevo al jardín como el que rodea el parque Monceau. Hemos comprobado que los equipamientos deportivos son tratados exclusivamente como equipamientos deportivos y no participan en la vida urbana, hemos comprobado que si a los cementerios se les hacía "sufrir" el tratamiento que ha sufrido el cementerio de Montparnasse —crear una callecita, la más bonita de París sin duda, que cruza el cementerio—, al abrir dos calles se crearía un inmenso lugar, de una escala formidablemente apasionante, en Aubervilliers y en Pantin, que desbloquearía un barrio que es más grande que un distrito de París (con la creación de dos "calles pequeñas" y el aprovechamiento del fuerte de Aubervilliers). Así, hemos descubierto la importancia de los cementerios como lugares que hay que fecundar de ideas, la importancia de los puertos autónomos que hay que abrir, la importancia de las orillas de los canales para entregárselas a los municipios ribereños, la importancia de los equipamientos deportivos que hay que desbloquear.

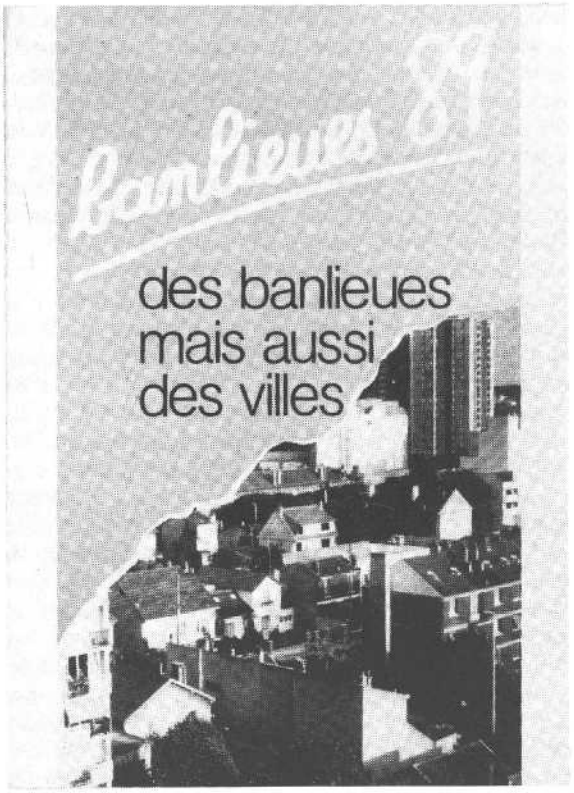
Así, pues, proponemos terminar de una vez con una forma de actuar que sólo crea barriadas periféricas (no en el sentido de la barriada tradicional, sino en el sentido de una imbécil forma tecnocrática de fabricar el espacio del suburbio recortándolo en zonas).

Y nuestro trabajo sobre los lugares mágicos es una puesta en tela de juicio verdaderamente radical de esa relación totalmente enloquecida de la visión administrativa del mundo, donde la vivienda está en una parte, el equipamiento en otra y el deporte en otra distinta, y donde a la vida urbana, que es mezcla, mezcolanza, complejidad, le cuesta muchísimo abrirse paso.

Así, pues, hemos legitimado, con un trabajo sobre la red viaria, en guerra con la red viaria napoleónica, con la red de carreteras nacionales que terminan todas en el Châtelet, hemos legiti-

(6) Alusión a la novela de E. Zola del mismo nombre sobre el mercado de "Les Halles", que juega el papel del centro de París.

(7) Jardines románticos.

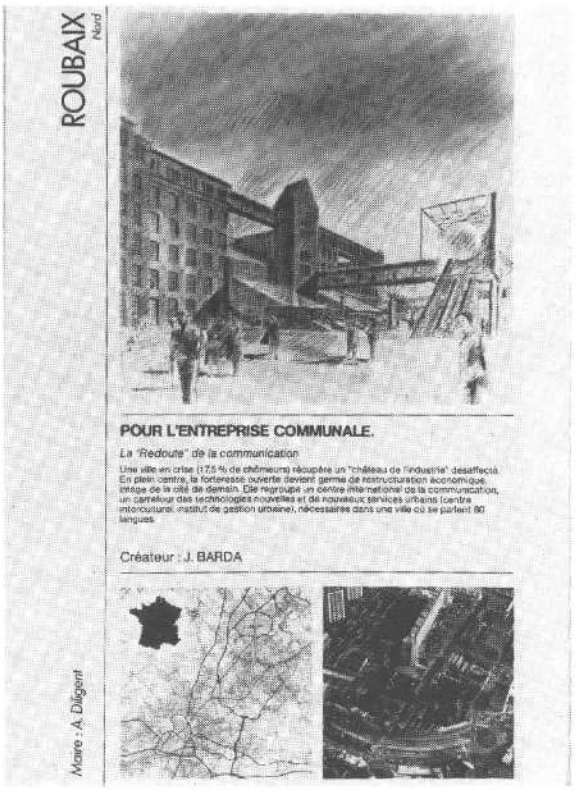


mado con un trabajo sobre los lugares mágicos, los lugares poéticos, el límite, la franja, el otro camino, el camino de los escolares, la travesía, hemos legitimado todo un trabajo que es una máquina de inventar de la democracia. Es una máquina antijerárquica en el plano urbano, o una máquina, más en serio, no antijerárquica, pero que, aprovechando la consistencia de tipo ultrajerárquico producida por toda la historia de nuestro Estado y de nuestra capital, tomando otros caminos, cuadriculando de otra forma, descubriendo lugares maravillosos, se superpondrá al trazado jerárquico que es nuestra memoria y que ciertamente tiene una relación con cosas tan serias como el centro donde está la Asamblea Nacional, el Louvre y otros equipamientos fundamentales que fatalmente pertenecen al orden del centralismo y del jacobinismo, otra tradición, acumulativa de la primera y no exclusiva de la primera, una tradición de tipo girondino, democrática, consistente en que cada lugar se tome por el centro y pueda, a partir de sí mismo, irradiar y atraer a otros lugares. Ese es el sentido del segundo plan de París que hemos hecho, un París que adquiere el tamaño de París, que se sitúa en las 4.000 de La Courneuve y contempla cuanto administra, cuanto genera y cuanto atrapa, y es entonces cuando se ve que ese lugar, si fuera Les Halles, y si se convierte en Les Halles, y si se toma por Les Halles, se encuentra a la misma distancia de Montmartre que Les Halles del Parque Montsouris, a la misma distancia del Puerto de París que Les Halles del Helipuerto, etc...

Y repentinamente se tiene la visión de que cada lugar, cada espacio, en general en relación con una municipalidad, con una consistencia municipal, con una democracia local, con una decisión de los ciudadanos de vivir juntos, es capaz de entenderse de otra forma que como un lugar al margen, es el mismo lugar de centralidad.

Todo nuestro trabajo aspira a plantear como cuestión moderna una centralidad distinta como manera de producir la ciudad. Y por eso probablemente tendrá interés el libro de Gérard Challiand sobre el atlas geoestratégico (8), que tuvo la inteligencia de mostrar a los franceses los mapas del mundo de una forma distinta a la que veían únicamente a través de sus ojos francofranceses; hemos hecho un sistema de mapas de nuestro espacio distinto al de nuestro ojo obsesivo, que contempla siempre el mundo a través del pequeño perímetro que, desde la Asamblea Nacional al Châtelet, parece concentrar toda nuestra historia; y esta forma de haber movido los ojos, esta forma de haber buscado por el lado de las denominaciones de los lugares, por el lado del Valle de los Lobos y de los lugares representativos que rondan por los suburbios, esta forma de haber buscado por el lado de las concreciones culturales acumuladas como en Ste-Geneviève-des-Bois, por el lado de Rusia, y como en Issy-les-Moulineaux, por el lado de Armenia, y como en Montreuil, por el lado de Malí, esa forma permite pensar en el futuro de un París que sería europeo, que sería más justo, que habría roto con la práctica urbana acumulada desde hace treinta

(8) "Atlas geoestratégico: geopolítica de las relaciones de fuerza en el mundo". Gerard Challiand y Jean Pierre Ragean. Ed. Jayard, 1983. 2.ª edición. Trad. española Alianza Ed. 1986.



años, por todo el pensamiento tecnocrático sobre la ciudad, y que tendía a producir lo peor, lo peor en una sociedad, es decir, la ciudad de dos velocidades, la ciudad del apartheid.

UNA NUEVA MANERA DE PENSAR

Desde hace treinta años el suburbio se ha ido formando al contrario de como lo ha hecho París.

El Sena, por ejemplo, desaparece totalmente de la urbanización en cuanto sale de París. El río, que en París lo engendra todo, en especial por ese dispositivo maravilloso de las relaciones que mantienen las dos orillas con su río, desde el Trocadero a las islas del centro de París, sistema de esas perpendiculares que son los más importantes acontecimientos de composición urbana de París, ese tipo de acontecimiento desaparece por entero en cuanto se sale del centro. Agreguemos a esto que el Sena, al llegar a los suburbios, cae bajo la administración del Puerto Autónomo, agreguemos que ha servido de mero eje de circulación, y todo lo que constituye la consistencia de una ciudad en torno a su río brilla por su ausencia.

Agreguemos a esto que todo el relieve geográfico como, por ejemplo, las colinas reciben un trato totalmente contrario al que han recibido en París. Es ese el caso de los fuertes del primer cinturón, por ejemplo, que son potenciales Montmartres desde todos los puntos de vista, geográfico, de capacidad urbana, etc., y que se utilizan con fines puramente militares, totalmente arcaicos en nuestros días, y que, por lo tanto, en vez de ser la expansión poética de las aglomeraciones que están a sus pies son, por el contrario, los vigías absurdos de una invasión improbable. Y todo lo que ocurre en los suburbios y en la periferia más próxima de París acontece más o menos al contrario del modo en que se desarrolla el París de intramuros.

Dos acontecimientos históricos han hecho que la situación sea aún más trágica: el automóvil se ha vuelto hegemónico, le ha ganado su partida a la ciudad durante los Treinta Gloriosos de Braudel (9), un medio de circulación absolutamente genial y que es tan fascinante que por él se ha sacrificado TODO. Por eso allá donde solían celebrarse, en las murallas, los más hermosos acontecimientos de París, hoy, muy cerca de las murallas se ha creado, extrañamente, un muro terriblemente destructor de la ciudad, el bulevar periférico, que es probablemente el único lugar de París desde el que ni siquiera se ve París, donde todo está subordinado por el trayecto en automóvil. Y lo mismo cabe decir de las radiales (las grandes carreteras nacionales), y de toda clase de autopistas en la periferia cercana, que poseen todas las características para destruir la ciudad.

Agreguemos a ello un acontecimiento administrativo terriblemente dramático, la desaparición del departamento del Sena, es decir, la incapacidad de disponer de una estructura jurídico-política que permita que el dinero para equipar y ordenar se distribuya entre el centro, generalmente rico, y la periferia, en general más pobre. La

(9) Se refiere a los treinta años de optimismo tras la segunda guerra mundial.

EPINAY SUR ORGE DANS L'ESSONNE Banlieu Sud. de Paris. Ordenación de la salida de la Estación R.E.R. Mobiliario urbano de la travesía de una vía departamental con tráfico importante y enlace con un "parking" de interés regional, mediante una operación de viviendas. Banlieues 89

creación de un pequeño París, de un departamento de París en el límite del París de intramuros y los tres departamentos periféricos donde el primer cinturón está totalmente ahogado por el gran cinturón, produce un dispositivo de la decisión, del dinero y de la eficacia urbana absolutamente dramático; sabiendo, además, que ninguno de los tres departamentos tiene relevancia ni consistencia por sí solo, salvo quizá el del lado oeste, a causa de sus laderas a lo largo del Sena que le confieren una unidad geográfica.

Agreguemos también que la especial geografía de la región parisiense hace que por el Este, el Sur y el Oeste TODO sea casi posible y poéticamente fecundo, por razones que dependen de la existencia de las colinas, de las laderas, de las mesetas y del perezoso río. En lo que al Norte se refiere, en cambio, hay una especie de hoyo-tragedia urbana, a pesar de ese genial islote de resistencia histórica que representa la ciudad de Saint Denis; esa llanura que va desde Gennevilliers hasta Bobigny exigiría un ingente trabajo de organización urbana y se ha dejado en manos, por el contrario, de la edificación más anárquica. No es casualidad que sea ahí donde se encuentran las 4.000 de La Courneuve y los 3.000 (10) de Les Francmoisins en Saint Denis y cierta barriada de emergencia de Gennevilliers.

Esta situación urbana, o mejor dicho esta situación de falta de urbanismo en el suburbio, se ha agravado con todas las ideologías que han intervenido en la construcción de la región parisiense. En efecto, las teorías paracorbusieranas de los barrios de bloques, esos sistemas de barras y de torres fabricadas por arquitectos absolutamente incapaces, partiendo de planos-masa vistos desde aviones, esos espacios de masas bloqueadas... Y eso que tenían todas las características de ser democráticamente convenientes, puesto que proporcionaban a todos aire, sol, luz, cuartos de baño, y transformaban un no-espacio urbano en "células" vivibles, como se decía, y la palabra es muy típica, por "células" que tenían todas las características del confort.

Es preciso, pues, darse cuenta del cruce de tres efectos totalmente dramáticos en la región parisiense: el efecto del automóvil, convertido en la gran cuestión humana de la planificación urbana, los efectos de las ideologías sobre la vivienda, a partir de las tesis de Le Corbusier, los efectos tecnocráticos de la ignorancia de la geografía, y todo ello incluido en un sistema administrativo que combina los avatares de nuestra historia napoleónica —esto es, que TODO París converge hacia el centro, y que sólo son importantes las vías radiales— con que, además, el departamento del Sena, abandonado en aras de otra división administrativa, refuerza el carácter de centralismo absurdo del centro de París y desestructura los tres departamentos de la periferia cercana.

Se pretendió luchar contra esta situación, identificada desde hace mucho tiempo, mediante una maniobra de polaridad fuera del pequeño cinturón y que se llama, a grandes rasgos, el establecimiento del Esquema Rector y de las Ciudades Nuevas. También se intentó remediarla con la creación de polos reestructuradores cuyo mejor ejemplo, absolutamente patético, es el centro de

(10) Grandes operaciones de vivienda social.

Bobigny, es decir, probablemente la ciudad más fallida de toda Francia, porque está pensada únicamente en torno a un gran equipamiento comercial, a un equipamiento administrativo, sin pensar para nada en términos de convivencia urbana.

Así, pues, uno de los dos intentos de resolver la situación se establece en la periferia del lugar donde se plantea el problema, y son las ciudades nuevas, que están bastante lejos del centro, que están pensadas en función de un París cuya población puede ascender a 15 millones de habitantes, que están pensadas en plena época de los Treinta Gloriosos (ver nota 9) y, por lo tanto, dentro de un espejismo de expansión que no se ha producido... Y, por otra parte, una concepción puramente administrativa cuyo fracaso es más que patente, y que se denomina "los polos de reestructuración". Por eso la pregunta que nos planteamos es, ante todo: ¿cómo pensar, cómo pensar el espacio democrático y soportable de 10 millones de habitantes?

He aquí unos cuantos conceptos que permien tratar de concebir de otra manera el desarrollo de la región parisiense y de la relación entre París y sus suburbios.

Primer concepto: Es preciso una idea del desplazamiento.—Lo importante es el lugar donde uno se sitúa, es decir, suponer que cualquier lugar urbanizado del espacio del suburbio vale tanto como cualquier otro, que si yo me sitúo allí, si creo allí un lugar que tenga todas las características de una comunidad de ciudadanos, si hay un Ayuntamiento, es decir una entidad administrativa y política, si hay una entidad cultural, si hay una existencia comunitaria, ese sitio vale tanto como cualquier otro. Lo cual supone que ya no estoy obsesionado con el centro, pienso que allá donde haya una comunidad con un sistema que la identifique con relación a las otras colectividades hay una posibilidad de producir un "centro". Por lo tanto, quiero que cada lugar de la región parisiense produzca un centro. Lo quiero porque esa es la realidad del desarrollo de la ciudad en este país, del enorme desarrollo de la importancia de los ayuntamientos, todo ello en el marco de una época en la que se ha producido ese acontecimiento fundamental e importantísimo que se llama la ley de descentralización.

Por lo tanto, me desplazo, ya no miro fijamente al centro.—Solemos referirnos al Atlas geoestratégico de Gérard Challiand (ver nota 8) cuando queremos explicar cómo hemos funcionado, porque el Atlas, al cambiar la mirada de la persona que observa, permite olvidar la visión francofrancesa que tenemos del mundo para empezar a tener una visión mucho más viva. En ese atlas, por ejemplo, se mira a Hawai y ese mapa extraordinario muestra por qué se peleó tanto en Hawai durante la segunda guerra mundial. A partir del momento en que la mirada cambia, en que el punto de vista cambia, en el que uno se ha desplazado, en el que se ha mirado lo que pasaba a partir de La Courneuve, en ese mismo momento se puede ver de otra forma, pensar de otra forma, muy distinta del insensato sistema de lo radioconcéntrico sobredeterminado por la idea napoleónica y por todo el pensamiento administrativo francés. Y eso ya es algo.

Segundo concepto: Lo incierto, lo complejo, lo múltiple.—Así es la realidad urbana tal y como hoy la queremos. Ya es hora de que entren en crisis los conceptos reductores que han producido espacios sin complejidad. Una de las características de los espacios de los barrios de bloques es su legibilidad total, su total carencia de misterio, su carencia de un concepto tan simple como son la fachada y la trasera de una casa —ya que muy a menudo son semejantes—, su no espacio; según una frase de Védrine, combinan la promiscuidad y el desierto. No poseen ninguna de las características de espesor, de secreto que la ciudad tiene; la ciudad es algo que no puede encontrarse en ese tipo de espacio. Y el segundo concepto que parece importante tener claro es una idea de lo incierto, de lo complejo, de lo múltiple; es decir, que el proyecto no esté guiado por ideologías simplificadoras cada vez y en cada lugar. Esta es, por lo demás, una de las lecciones de los proyectos "Banlieues 89" (Suburbios 89): son todos diferentes, en general, aunque se apliquen muy a menudo a espacios lamentablemente idénticos.

En tercer lugar, hay una tradición de la historia de la arquitectura moderna que está en crisis: revaloricemos el lugar más que el objeto. La producción contemporánea es, muy a menudo, una producción de objetos. En ella está ausente todo trabajo de urbanismo y es preciso operar una inversión total para situar el lugar, la propia idea del lugar, por delante en esa concepción del objeto que es totalmente reductora de la ciudad.

En cuarto lugar, hay que sugerir la idea de que hoy se puede ser girondino y jacobino, lo cual significa que se puede, a la vez, apoyarse en toda la textura de las ciudades francesas napoleónicas, con ese sistema ultrarracional que lleva desde todas partes al centro, pero que, por otro lado, se puede superponer a ese sistema de tela de araña un sistema de cuadrícula que otorga a cada lugar su virtud, su derecho a la existencia y su relación con los demás lugares.

Por eso cabe resumir el proyecto que proponemos para la región parisiense, para el gran París, como la superposición al plano de tela de araña de la región parisiense de un plano de cuadrícula que dice que un lugar vale lo mismo que cualquier otro y que aprovecha, cada vez, la capacidad poética de los lugares, eso que hemos denominado como los "lugares mágicos".

Por último, quinto concepto, ponemos en tela de juicio las relaciones que mantienen lo universal y lo particular.

Así pues, pensamos que el universal de exigencia democrática de aire, de sol, de luz para todos puede articularse perfectamente con todo un trabajo artístico sobre el fragmento, sobre el lugar, sobre la plaza, sobre el espacio, sobre los reencuentros con la ciudad, y que eso no es contradictorio, aunque, evidentemente, haya que tener un

MONS EN BAUVEUIL: Hogar juvenil en el interior de una Z.U.P. El "Barco". Banlieues 89.

pensamiento más acumulativo que un pensamiento de tipo reductivo.

En realidad, todo el trabajo sobre el plan del gran París es una especie de artilugio democrático. Y lo es porque permite decir que cada lugar tiene derecho a la existencia, a que todos los demás lugares lo amen, a existir con relación a todos los demás lugares. El centro de París es ese sitio que está al lado de La Courneuve, y no a la inversa. Se trata, pues, de un pensamiento del cambio profundo, del "a partir de", de "la otra manera de decir", esto es, su forma de poder efectuarse se basa en el Ayuntamiento, como entidad que puede fabricarse de propia existencia.

En el momento en que partimos de esta forma de pensar, finalmente, nuestro trabajo se reduce a algo bastante sencillo. Se recupera la geografía: se repiten con el Sena, con los canales, con las colinas, los modos de operar que la historia nos ha legado en el centro de París. Y se repiten porque constituyen la poesía de la ciudad, son la manera que tiene la ciudad de ser poética, son los parajes donde ya existe todo lo novelesco de la ciudad posible. Primer punto.

Segundo punto: al sistema en el que todo termina en Châtelet se le superpone un sistema de cuadrícula, es decir, un sistema donde cada uno, cada lugar, cada nombre de lugar es él mismo, en una relación no jerárquica con los otros.

En tercer lugar, se encuentran, como por azar, utilísimas líneas rectas reconciliadoras, asombrosas, que han resistido el peso extravagante de la tela de araña hacia el centro de París. La clave de la metáfora de esta forma de pensar y de hacer la ciudad nos la da hoy el tranvía del Sena-Saint-Denis, tranvía que va a propiciar una relación entre Saint Denis y Bobigny, que no tiene nada nada que ver con las relaciones perpetuamente en "jokari" (11) que mantienen entre sí las ciudades de suburbios, es decir, siempre con un paso obligado por el centro.

En cuarto lugar, es preciso crear otra relación entre la ciudad de París y las ciudades de la periferia cercana, una entidad administrativa que permita replantear la distribución del dinero y de los esfuerzos en esa periferia cercana. Una reflexión, además, sobre los transportes, que permita aprovechar todos los sistemas paralelos al centro de París: revalorización del pequeño cinturón del ferrocarril, volviéndolo a poner en marcha, conexión del bulevar periférico con el sistema de estaciones de la región parisiense, estaciones que, en su mayoría, serían trasladadas al periférico y darían vía libre a otra relación distinta con el centro de París. La transformación del periférico en bulevar de las estaciones, que crea una nueva línea de reparto y organización del espacio entre el actual París y el actual suburbio es una de las opciones urbanísticas fundamentales de este plan.

En quinto lugar, el aprovechamiento de la línea de las fortificaciones mediante un desarrollo de un sistema de comunicación que puede ser el tranvía, ya que en Sena-Saint-Denis se ha empezado con un tranvía, permitiría crear un sistema de enlaces entre los barrios periféricos que podría competir inteligentemente con el sistema radioconcéntrico.

(11) Juego de raqueta en el que la pelota está sujeta a un soporte fijo en el centro de los dos jugadores.

Por último, la mejora de la A 86, con un sistema que permitiría girar alrededor de París sin desgarrar la ciudad.

Este conjunto de enlaces, esa decisión que podría tomarse de transformar las autopistas de las cercanías de París en bulevares del suburbio (para acabar, por ejemplo, con ese sistema de que las autopistas no dispongan de salidas a los barrios por donde pasan, sistema que hace que se relegue siempre a la periferia a no ser más que periferia), este conjunto de obras de tipo pesado sobre la red viaria, si se combinara además con todo un trabajo fino e inteligente de relaciones entre la ciudad y el automóvil, de relaciones de la ciudad con esos grandes acontecimientos viarios que son las autopistas, de transformación de esas autopistas en bulevares mucho menos crueles y violentos con la ciudad, todo eso debería desembocar en nuestra teoría de los lugares mágicos —a saber: que en cualquier sitio existe algo fecundable, hay siempre un lugar maravilloso posible. Y en nuestro estudio tratamos de probarlo, y lo probamos (os mostramos el gran número de lugares fecundables que existen, cuadrado tras cuadrado, en esta región parisiense, en esta periferia cercana a París)— ese conjunto de cosas que están ahí, esa especie de máquina que despliega una fantástica región distinta, esa máquina de narrar que la isla de Saint Denis es un lugar maravilloso, tan rico como veinte islas de Saint Louis, que el canal de Ourcq puede convertirse en un paraje de increíble poesía, cuando hoy es un mero tubo que no existe para los habitantes que lo bordean, que no existe para las fábricas que lo contornan, porque la alcaldía de París es su propietaria y a lo largo de ese canal no hay más que tapias.

Esta demostración que indica que en cualquier parte puede pasar cualquier cosa, a condición de que lo que ocurre en esa parte no dependa de lo que ocurra en otra, es decir en el Châtelet, esta especie de declaración de independencia de cada espacio de la región parisiense es el recurso teórico que permite desarrollar la ciudadanía, la creación arquitectónica, el propio deseo de autoafirmación en esta batalla de San Gimignano a escala de la región parisiense que cada Ayuntamiento puede entablar para afirmar su existencia, su capacidad poética, su capacidad cultural, su presencia física y poética; es un mecanismo para pensar en la democracia en términos distintos de los de la jerarquía. Es una forma de descubrir que se puede, sobre todo actuando sobre lo administrativo, sobre las redes viarias, sobre la distribución de fondos financieros, fabricar un París abierto, un París sin ese atasco del centro ni esa dispersión patética de las periferias; y cabe hacerlo partiendo del deseo, no de homogeneizarlo todo, sino de yuxtaponerlo todo en sistemas de existencias urbanas cristalizadas unas con relación a otras; no se trata de proponer un trabajo a lo Haussmann, que lo homogenice todo, sino más bien un trabajo que tenga la consistencia de un mosaico.

Por eso nuestro proyecto no es paranoico. Aparte unas cuantas obras viarias, no propone un recalibrado que multiplique por diez la actual superficie de París, a la manera de Haussmann, en absoluto, propone fabricar luces de bengala, encenderlas, y que esas bengalas, encendidas unas tras otra, desplegando nuestra forma de utilizar todo este espacio en el que estamos, puedan incitar a los Ayuntamientos a imponer su propia existencia al margen de la fascinación que ejerce el centro. Nosotros hemos hecho la lista de las tascas que pueden convertirse en cafés literarios, hemos hecho la lista de los lugares que serán unos jardines maravillosos, hemos hecho la lista de los sitios donde éste ha pintado, aquél ha escrito, hemos contado la historia de los sitios donde las comunidades han marcado su carácter.

Pero, antes que construir, nuestro estudio propone una manera distinta de pensar.