



100

REVISTA AMBIENTE DIGITAL

Territorio

La ciudad europea y su mito ⁽¹⁾

“...La ciudad que se está haciendo hoy en Europa es a una escala superior, que traspasa los límites de municipios y comarcas, de departamentos (provincias) y de regiones, incluso las fronteras nacionales en algunos casos...”

Jordi Borja ⁽²⁾

¿Podrán sobrevivir nuestras ciudades? se preguntaba Josep Lluís Sert en el título de un libro convertido en clásico escrito en el exilio, en 1942. Y finalizaba con un texto conclusivo rotundo titulado “Planificaciones urbanas a gran escala o catástrofe urbana.” Regreso de Toulouse, participé en el debate de clausura del Congreso Anual de la Federación de Agencias de Urbanismo de Francia. Había un total de 850 participantes, la mayoría profesionales de la cincuentena de agencias repartidas por todo el país y también numerosos alcaldes y regidores de urbanismo de ciudades grandes y medias, miembros del gobierno y directivos del poderoso Ministerio de Ecología, Desarrollo y Ordenación del territorio sostenibles así como dirigentes de las grandes sociedades públicas y privadas financieras y de servicios urbanos y algunos, pocos, expertos o investigadores universitarios.



Vista Nocturna Satelital de Europa

El tema de este año: la ciudad negociada, es decir, compartida en su gestión y desarrollo con los actores económicos, las organizaciones sociales, los habitantes. Hasta aquí nada especial. ¿De qué ciudad se hablaba? Aquí apareció la novedad. La escala de la ciudad francesa, y por extensión europea, la de las propuestas y los proyectos de futuro, no era la del municipio, ni tan sólo las exitosas aglomeraciones metropolitanas creadas a finales de la década de 1990. La ciudad que se está haciendo hoy en Europa es a una escala superior, que traspasa los límites de municipios y comarcas, de departamentos (provincias) y de regiones, incluso las fronteras nacionales en algunos casos.

En la sesión a la que asistí primero intervinieron los directores de las Agencias de Urbanismo de Lille, Estrasburgo, Nancy y Clermont-Ferrand, unas agencias muy vinculadas a sus respectivas ciudades, como sucede acá con Barcelona regional. Lille nos expuso el proceso en marcha de construcción de una metrópolis en red que integraba decenas de municipios por medio de 14 agrupaciones de municipios franceses y 4 belgas, proceso al cual se habían asociado 5 entidades regionales y provinciales francesas y belgas. Se ha iniciado ya la institucionalización de esta región metropolitana sobre la base de 15 autoridades locales lideradas por la ciudad de Lille, por ahora sin los belgas por la resistencia de los Estados a favorecer la institucionalización local transfronteriza. Las propuestas de Nancy y de Estrasburgo eran de una ambición parecida. La capital de la Lorraine apuesta inicialmente por una metrópolis que articule el eje lineal de sus cuatro ciudades (Nancy, Metz, Epinal y Thionville) para abrirse luego hacia Suiza, Alemania, Luxemburgo y Bélgica.

Y Estrasburgo conjuntamente con Mulhouse la otra capital alsaciana, se define como la ciudad central del eje que va de Basilea (Suiza) a Karlsruhe (Alemania) y prepara proyectos con Stuttgart. Incluso una ciudad como Clermont-Ferrand, capital

de la región franco-francesa de la Auvergne, en pleno centro de Francia, no sólo plantea sus proyectos a escala regional, también se abre hacia la región vecina por medio del eje con Sainte Etienne, la segunda ciudad de la región que lidera Lyon, y de aquí a Suiza y norte de Italia.



Estas ciudades y las estructuras regionales que promueven no sólo se proponen desarrollar las infraestructuras comunicacionales conjuntas. También quieren definir programas y proyectos conjuntos, orientados a la innovación de las actividades y los servicios, el desarrollo económico y territorial sostenible y la dimensión europea. Se proponen promover elementos que refuercen la naciente identidad de estos territorios. ¿Nos encontramos en la etapa final de la mítica ciudad de la vieja Europa, como nos consideran en Estados Unidos? No es ésta la pretensión de los protagonistas de estos procesos metropolitanos y macrorregionales. En la mesa redonda de clausura en la que participé y en los discursos oficiales finales se enfatizó la centralidad de las ciudades existentes, se apostó por la densidad y por la compacidad de los desarrollos y se propuso la articulación a escalas regionales de escala europea como la mejor forma de salvar y de hacer progresar las ciudades tradicionales, elementos nodales y motores de los nuevos sistemas urbanos. La mítica ciudad europea permanece renovándose.

Y en nuestro país ¿qué ha pasado con la "Eurorregión"? Hace ya 15 años el actual alcalde de Perpiñán me decía que su ciudad formaba parte del área metropolitana de Barcelona, en las alcaldías de Toulouse y Montpellier estaban encantados del proceso naciente de articulación de un espacio regional cuyo punto más fuerte era la capital catalana, Marsella, por medio de su alcalde, se declaraba interesada en integrarse en el planeamiento estratégico iniciado en Barcelona y Raymond Barre, el alcalde de Lyon, ex jefe de Gobierno de Francia y reputado economista, hablaba de fomentar el eje que le unía a Barcelona.



El alcalde y luego presidente de la Generalitat, Maragall, nunca dejó de enarbolar esta bandera, pero no parece que haya sido suficiente. Ni la alcaldesa de Valencia (lamentablemente Carmen Alborch no conquistó la alcaldía) ni los anteriores alcaldes de Palma de Mallorca han demostrado el mismo entusiasmo, aunque ahora en las Islas, como en Zaragoza y Aragón, podría seguramente reactivarse el tímido proceso iniciado en la década de 1980. La política infraestructural del Gobierno central no sólo no ha dado facilidades; todo lo contrario, ha optado por desarrollar el sistema radial centrado en Madrid y ha sacrificado la conexión mediterránea, especialmente entre Valencia y Cataluña. Tampoco en Francia triunfaron los buenos deseos de los alcaldes citados, y una prueba, entre otras, de ello es el escaso interés que demuestran por la conexión de viajeros y de mercancías del tren de alta velocidad congelando el tramo de Perpiñán a Montpellier, temerosos de la competencia barcelonesa y de su puerto. Pero el tren, aunque sea lentamente, avanza y una vez desde España llegue a Perpiñán la fuerza de las cosas se impondrá a la miopía de los hombres.

Sería hora que la ciudad de Barcelona y su gobierno retomaran la bandera de la Eurorregión. Por ahora, tanto la Generalitat como el Ayuntamiento ofrecen una imagen muy autocentrada, casi ombliuista. De la épica no se ha pasado a la lírica, sino a un diálogo propio del Ionesco de la cantante calva. La campaña publicitaria ¿Vostè que faria? se dirige al ciudadano, es cierto pero en unas condiciones de aislamiento social que sólo puede dar resultados previsibles de más de lo mismo. Está amalgama de concejo abierto de pueblo y de concurso radiofónico financiado por un detergente no es la participación ciudadana más estimulante. Hay, sin embargo, indicios interesantes de debate sobre el modelo de Barcelona, que inició el excelente libro de Horacio Capel en 2005 y que ahora ha retomado una revista del Ayuntamiento, Barcelona metrópolis mediterránea, en su último número, que expone interpretaciones críticas; un buen signo pues sin diálogo y confrontación no hay progreso ni creatividad.

Pero el debate aún está demasiado circunscrito a la ciudad, aunque bien está que se asuma que el modelo dista de ser perfecto. Sin masoquismo, pues gran parte de los aspectos negativos o deficitarios que enfatizan los críticos se deben más procesos propios del entorno económico y político que a sus propias limitaciones, aunque el ámbito impuesto al urbanismo municipal no contribuye demasiado a reducir los efectos perversos del mercado y de la fragmentación política. En un reciente encuentro con urbanistas europeos los discursos locales enfatizaron mucho más la continuidad que el cambio y se excluyeron que hubiera rupturas en nuestro urbanismo de la última década. Puede ser cierto, aunque discutible. El señor K, el áter ego de Bercht, reconocía que si alguien te dice que en 10 o 20 años no habías cambiado deberías preocuparte.

En su conferencia en Tribuna de Barcelona, el responsable del urbanismo barcelonés, García Bragado, declaró que el Ayuntamiento debía sentirse responsable de que la ciudad ofreciera a todos los servicios, fueran o no de su competencia legal, que les permitieran ejercer de ciudadanos. Tenía razón. Si me permiten añadiría: **pues no basta el urbanismo de barrio, hace falta el urbanismo de escala europea, más allá de la ciudad y de la vieja área metropolitana, sin otros límites que los de nuestras capacidades, no de las inercias administrativas.**

(1) Artículo extraído Del diario el País de España

(2) Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología, Master de Urbanismo y Geografía (París). Profesor de Sociología Urbana en la Escuela de Arquitectura de Barcelona y la Universidad de Barcelona y de Geografía Urbana e Instituciones Territoriales en la Universidad Autónoma de Barcelona