

# Oportunidades y estrategias, hacia el proyecto de ciudad

*Opportunities and strategies, towards the city project*

**José María García-Pablos Ripoll**

Arquitecto. Premio Nacional de Urbanismo en 1984 y 2004

1 No puede dejar de reseñarse una vez más la lúcida reflexión sobre la necesidad de “hacer planes” que enunció Manuel Solà Morales, en su magistral “Epílogo: La frustración del Urbanista”, *Papers* 43 (2005), 113-117: “Hay que hacer planes ¡Claro que hay que hacer planes! Planes, proyectos, meta-proyectos, avances, esquemas, ideas, visiones, estrategias de cualquier naturaleza o escala. Sobre todo, hoy, de alcance territorial, de ingeniería y geografía urbanísticas, de economía y biología urbanísticas. Redactarlos por quien sepa hacerlos. Urbanísticos por su contenido y por su alcance, no por su perímetro. Ya lo dice Portas: serán urbanísticos por saber manejar la incertidumbre. Pero también por la complejidad de sus objetivos”.

Derecha. Boceto de trabajo del avance del PGOU de Madrid de 1985. Izquierda. Boceto de trazados y acciones para el PGOU de Madrid de 1985. En ambos caso la autoría y la fuente, corresponden al propio autor.



No es precisamente novedoso presentar la situación crítica —cerca ya de tres décadas— en la que se encuentra el Planeamiento Urbanístico a escala de ciudad en España: la creciente complicación y diáspora del aparato legislativo a nivel estatal y regional, la burocratización y el brutal aumento de los plazos de aprobación de los Planes, o el abandono de la escala territorial en la respuesta a la realidad —supramunicipal— de los problemas urbanos son, junto a un cierto “desarme moral” de la clase profesional y de la sociedad civil ante el descrédito del Urbanismo, algunas de las principales evidencias del problema.

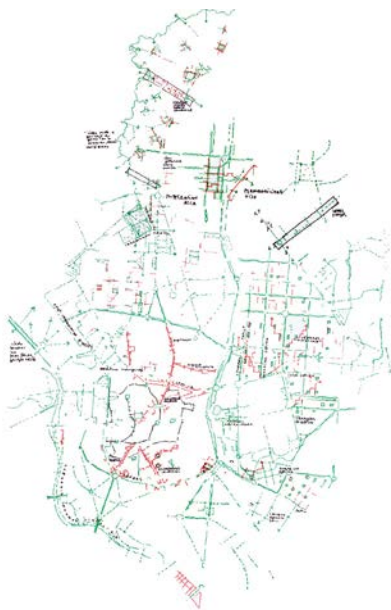
Está para mí probado, que en las fases iniciales de redacción de los Planes (Generales) —en las que con acierto la legislación urbanística exige acometer Avances para debate y participación pública— suelen encontrarse sus mayores valores de compatibilización de Oportunidad y Estrategia, del corto, medio y largo plazo, de la necesidad en suma de que las ciudades encaren, debatan, definan y “redefinan” una Idea, un proyecto de sí mismas: planes más ágiles, claros y escuetos, estratégicos, participados...

En la pertinencia de ilustrar esta tesis sobre el presente —y el futuro— de los instrumentos de Ordenación a escala urbana y territorial<sup>1</sup> se presentan algunos ejemplos:



- 2 Véase, entre otras publicaciones, García-Pablos Ripoll, José María, “Morfología urbana o la Ordenación de la Ciudad”, en Sambricio, Carlos y Ramos, Paloma (eds.). *El urbanismo de la Transición. El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 2019.
- 3 Trabajos realizados entre 2007 y 2008 por el autor para el “Plan Estratégico para la Almendra Central”/Oficina del Centro, dirigidos por Ángel Luis Fernández, y realizados con la supervisión de Beatriz Blanco.

Izquierda. Boceto de trabajo sobre acciones y espacios públicos de la Almendra Central de Madrid. Derecha. Uno de los recorridos para análisis de la Almendra Central. Autoría y fuente, el propio autor.



I. Sobre el PGOU de Madrid de 1985<sup>2</sup> se recogen dos bocetos de las fases conducentes al Avance y comprendidos en su “Diagnóstico de Problemas y Oportunidades”, elaborados a partir de un pormenorizado mapeo de los enclaves, carencias y requerimientos de sus áreas deprimidas y dependientes, detectados por —y con— un movimiento vecinal y social entonces muy movilizado y participativo y una Administración concienciada ante la necesidad de poner orden tras décadas de un crecimiento sin apenas reglas del espacio metropolitano; el primero recoge una primera aproximación a la estrategia de ordenación “desde los problemas y las oportunidades locales”, mientras que el segundo arma un proyecto de ciudad —en clave de Gestalt de trazados y acciones— de “crecimiento hacia dentro”, a modo de gran Plan de Reforma Interior, sin renunciar a nuevos desarrollos de periferia encaminados a cohesionarla, reestructurarla y reequiparla, y también a evitar la expulsión de sus capas desfavorecidas, en suma, frente a un Área Central en su mayor parte privilegiada y sobreequipada, aunque también con enclaves vulnerables o “periferias interiores”.



II. En el marco de la necesaria Estrategia para la Almendra Central de Madrid<sup>3</sup>, y basado en una sistemática y muy personal “*flânerie*” —block y lápiz en mano— de la ciudad, el mapa y bocetos arman un collage de identidades y oportunidades en torno a su “cota cero”, a la piel de la ciudad. De una parte con la caracterización de calles, plazas y espacios urbanos y el entramado de pequeñas acciones entendidas estratégicamente en itinerarios y vectores de intervención: ágoras, zocos, atrios, lonjas, salones, explanadas, ejes, rondas, calles y callejones, puentes y pasarelas, puertas, terrazas, miradores urbanos, etc.; y de otra parte, sobre todo con la detección de situaciones, lugares y anomalías urbanas —entendido el término en clave de oportunidad, no tanto de problema—, como retranqueos, medianeras, pasajes, lobbies, solares y patios de manzana, y — mas allá de la cota 0— de cubiertas y azoteas como elementos urbano clave para la comprensión y enriquecimiento de lo urbano.

Izquierda. Boceto de trazados, intervenciones y centralidades del el Avance del Plan General de Fuenlabrada elaborado en 1996. Derecha. Bocetos indicativos sin valor normativo de los nuevos desarrollos para el Plan General de Fuenlabrada. Autoría y fuente, el propio autor.



## III.

En relación con la multiescalaridad de los Planes generales, los bocetos responden a una doble reflexión —oportunidad y proyecto—, de las primeras fases del Avance del Plan General de Fuenlabrada elaborado en 1996<sup>4</sup>. Este plantea en primer lugar la necesidad —y la respuesta— del obligado salto para conformar una auténtica Ciudad Metropolitana, lineal, vertebrada y continua, nucleada en torno a nuevas centralidades, a partir de lo que en los primeros noventa era tan solo una aglomeración en segunda corona, segregada al uso en tres nódulos: al centro la pseudociudad dormitorio y periférica —de aluvión—, al este el conglomerado industrial del Cobo Calleja y La Cantueña, y al oeste los restos de la macrourbanización fallida —y aislada “en el campo”— de Nuevo Versalles. En fases también iniciales, se ensayan nuevas formas urbanas: la supermanzana, el eje y los enclaves de actividad, los conectores verdes, en convivencia de tipos edificatorios muy variados que arman tramas más complejas y urbanas que las convencionales de las periferias. Se da respuesta así a la oportunidad de responder desde el Plan (General) a múltiples escalas y requerimientos urbanos.



4 Véase, García-Pablos Ripoll, José María y Gago Dávila, Jesús. “El ‘proyecto de ciudad’ y la construcción de sus piezas”, en López de Lucio, Ramón. “Ordenar el territorio, Proyectar la ciudad, Rehabilitar los tejidos existentes: Premios Nacionales de Urbanismo 2004, 2005 y 2006” (Madrid: Ministerio de Vivienda, 2009), 69-116.

Izquierda. Boceto de trabajo, análisis de una avenida.  
Derecha. Boceto de trabajo, análisis de ocupación de la vía pública.  
Autoría y fuente, el propio autor.

Estas breves reflexiones sobre la necesidad de apostar por el Proyecto de Ciudad tienen aún mayor pertinencia hoy, cuando se ha de responder a retos conocidos pero agudizados por —y en— la pandemia en cuanto al modelo territorial, el desequilibrio en la ciudad, y la pugna en y por el espacio público (la calle, la plaza) y en particular:

- El debate entre el modelo de ciudad densa, compacta, compleja y la tentadora glorificación de las periferias segregadas como reivindicación de la “vida sana fuera de la ciudad”. En este sentido, se pueden —y deben— compatibilizar y maclar las tramas de alta urbanidad, actividad y hasta “congestión”, con sistemas continuos de naturalización, parques, pasillos, conectores verdes.
- La contraposición entre las áreas centrales, en general densas, compactas, y las periferias más abiertas, tanto las segregadas por su alto nivel dotacional y habitacional como las en origen populares, a reequipar y recentralizar bajo el criterio del “todo a 15” (minutos).
- La nueva movilidad, con la amenaza del peligroso canto al vehículo privado frente al “temido” sistema de transporte público, así como el cambio de los hábitos del teletrabajo.
- En la ciudad central y las centralidades periféricas, la lucha por las aceras entre el tránsito y el uso peatonal y ciudadano, las nuevas formas de movilidad y la domesticación del tráfico rodado.