



VISIONS DES DE LA VORERA (*The view from the sidewalk*)

Carles Crosas

Quan Kevin Lynch i el seu equip del MIT van escriure l'antològic *The view from the road* descobrien "la bellesa potencial de les grans realitzacions de l'enginyeria, en contrast amb la seva habitual lletjor", creient que les autopistes podien ser l'element clau per restablir la coherència i l'ordre de les ciutats americanes a l'escala metropolitana.

Avui l'experiència de les autopistes urbanes de Boston segueix relatant, amb matisos, les lliçons del professor Lynch. L'automòbil encara manté un fort protagonisme a la ciutat, però el paisatge urbà que interpretaven els seus diagrames ha experimentat lògics canvis amb el pas dels anys. D'entre tots, n'hi ha un de molt substancial: després de dues dècades de treballs, d'un pressupost astronòmic i de no poques controvèrsies, la que es va denominar *Central Artery* als 50' s'ha convertit recentment en *Rose F. Kennedy Greenway*. Resulta que la gran autopista sobre viaducte que travessava el *downtown* s'ha soterrat (*Big Dig Project*) i ara al seu lloc hi ha esplanades verdes al mig de la ciutat dels gratacels. La millora del confort ambiental és un fet i la ciutat presumeix cofoia de nous parcs amb jocs d'aigua per nens i retalls de gespa on rebolcar-se. Però són molts els que es pregunten si l'operació ha "valgut" la pena², quan el faraònic projecte s'ha convertit en el més car de la història del seu país. I se'ns acut preguntar-nos, modestament, si Lynch i els seus haurien vist ara amb bons ulls aquesta operació, o si potser considerarien que la comprensió de l'escala metropolitana es veu ara més ennegrida, a sota terra.

La paradigmàtica reconversió de l'autopista de Boston és un bon exemple per introduir, des d'un cas extrem i des d'una altra ciutat, algunes qüestions que són centrals en aquesta publicació: el diàleg entre la ciutat (els teixits, l'espai públic i els equipaments) amb la mobilitat i les grans infraestructures. Temes extraordinàriament actuals i substancialment complexos, amb alternatives sovint difícils de ponderar: en termes de cost-benefici per la ciutat (després de la disbauxa dels darrers anys), però també en termes d'estructura urbana i de lògiques dels sistemes de transport.

En aquestes coordenades no és immediat forjar-se una opinió sobre els diferents temes que en aquest llibre es plantegen. Remenant grans conductors de la vida urbana (grans vies, autopistes, estacions o vies de tren) cal evitar tant "enrampar-se" com "tallar la

1 APPELYARD, D., LYNCH, K., MYER, J.R., *The view from the road*, Joint Center for Urban Studies of the MIT and Harvard University by the MIT Press, Cambridge, 1964.

2 Veure per exemple, KRIEGER, A., "Boston's Big Dig" a *Topos*, n.73, 2010, pp.68-75, ULMAN, A., "In too deep: will the Big Dig serve Boston-or buy it in debt" a *Metropolis*, abril 2002, pp. 30, 54, 56 o la publicació MEEJIN, J., MILLER, M., *Public Works: Unsolicited Small Projects for the Big Dig*, Map Book Publishers, New York, 2008.

VISIONES DESDE LA ACERA (*The view from the sidewalk*)

Cuando Kevin Lynch y su equipo del MIT escribieron el antológico *The view from the road*, descubrieron “la belleza potencial de las grandes realizaciones de la ingeniería, en contraste con su habitual fealdad”¹, creyendo que las autopistas podrían ser el elemento clave para restablecer la coherencia y el orden de las ciudades americanas a escala metropolitana.

Hoy la experiencia de las autopistas urbanas de Boston sigue relatando, con matices, las lecciones del profesor Lynch. El automóvil todavía mantiene un fuerte protagonismo en la ciudad, pero el paisaje urbano que interpretaban sus diagramas ha experimentado lógicos cambios con el paso de los años. De entre todos, hay uno muy sustancial: después de dos décadas de trabajos, de un presupuesto astronómico y de no pocas controversias, la que se denominó *Central Artery* en los 50’s se ha convertido recientemente en *Rose F. Kennedy Greenway*. Resulta que la gran autopista sobre viaducto que atravesaba el *downtown* se ha soterrado (*Big Dig Project*) y ahora en su lugar hay explanadas verdes en medio de la ciudad de los rascacielos. La mejora del confort ambiental es un hecho y la ciudad presume ufana de nuevos parques con juegos de agua para niños y retales de césped en los que revolcarse. Pero son muchos los que se preguntan si la operación ha “valido” la pena², cuando el faraónico proyecto se ha convertido en el más caro de la historia de su país. Y se nos ocurre preguntarnos, modestamente, si Lynch y los suyos habrían visto ahora con buenos ojos esta operación, o si quizás considerarían que la comprensión de la escala metropolitana se ve ahora más ennegrecida, bajo tierra.

La paradigmática reconversión de la autopista de Boston es un buen ejemplo para introducir, desde un caso extremo y desde otra ciudad, algunas de las cuestiones que son centrales en esta publicación: el diálogo entre la ciudad (los tejidos, el espacio público y los equipamientos) con la movilidad y las grandes infraestructuras. Temas extraordinariamente actuales y sustancialmente complejos, con alternativas a menudo difíciles de ponderar: en términos de coste-beneficio para la ciudad (después del derroche de los últimos años), pero también en términos de estructura urbana y de lógicas de los sistemas de transporte.

En estas coordenadas no es inmediato forjarse una opinión sobre los diferentes temas que en este libro se plantean. Removiendo grandes conductores de la vida urbana (grandes vías, autopistas, estaciones o vías de tren) hay que evitar tanto “calambres” como “cortar la corriente”. Por eso en muchos casos los talleres se inician

¹ APPELEYARD, D., LYNCH, K., MYER, J.R., *The view from the road*, Joint Center for Urban Studies of the MIT and Harvard University by the MIT Press, Cambridge, 1964.

² Véase por ejemplo, KRIEGER, A., “Boston’s Big Dig” en *Topos*, n.73, 2010, pp.68-75, ULMAN, A., “In too deep: will the Big Dig serve Boston-or buy it in debt” en *Metropolis*, abril 2002, pp. 30, 54, 56 o la publicación MEEJIN, J., MILLER, M., *Public Works: Unsolicited Small Projects for the Big Dig*, Map Book Publishers, New York, 2008.



Vorerer de la Diagonal.

corrent". Per això en molts casos els tallers s'incien amb certes hipòtesis concretes per la millora de la mobilitat. Però com que no ens limitem només a observar i denunciar situacions sinó també a imaginar escenaris urbans alternatius, la pregunta és també el "com" caldria plantejar el disseny dels nous enllaços. I aquí incideixen nombroses qüestions particulars en cada cas: quins són els elements fixos i quins els més flexibles, quines les xarxes i quina l'estructura, quines són les necessitats locals i quines les oportunitats metropolitanes, quins són els valors patrimonials i quins els immaterials de cada lloc...

Són propostes de transformació urbana que es discuteixen des d'escalles i plantejaments molt diversos. Són nous traçats que reforcen barris existents i velles traces que inspiren nous creixements, parcs que s'estiren i s'infilten a la ciutat, mecanismes elementals o extra-ordinaris que s'enfilen per les muntanyes, noves estacions equipades en llocs isolats, edificis que es re-modelen i previsions a temps de reorientar el seu futur... En tots els casos hi ha una aposta per la continuïtat urbana, per aconseguir anar "més enllà". Per almenys, prolongar les voreres.

Barcelona

A la Barcelona metropolitana, hi ha carrers amb voreres que no continuen, enclavaments on es dóna per perduda la batalla de la continuïtat urbana. En una ciutat com la nostra és lògic voler seguir caminant per la Diagonal cap a Esplugues, resoldre el curtcircuit d'una cruïlla grossa a tocar de la Sagrada Família o alimentar el parèntesi urbà de la Gran Via quan travessa el Besòs. En aquests i en els altres temes, animar-se a continuar.

Magnífics exemples locals han apostat per resoldre situacions semblants a diferents punts de la xarxa arterial, amb la Ronda de Dalt com a laboratori, sumant a la presència imponent de la infraestructura, els valors de l'espai públic. Una estratègia contrastada abans amb l'exemplar projecte del Moll de la Fusta, repetida tant vegades després, amb fortuna desigual: transformant la Gran Via a L'Hospitalet o al districte de Sant Martí, a la Plaça Lesseps o al Fòrum del Besòs, entre d'altres.

Malauradament però, la discussió sobre els carrers, l'espai públic i la mobilitat urbana pendola encara massa sovint entre el blanc i el negre: entre anhelar convertir els carrers en autèntics parcs eli-



con ciertas hipótesis concretas para la mejora de la movilidad. Pero como no nos limitamos solo a observar y denunciar situaciones sino también a imaginar escenarios urbanos alternativos, la pregunta es también el “cómo” habría que plantear el diseño de los nuevos enlaces. Y aquí inciden numerosas cuestiones particulares en cada caso: cuáles son los elementos fijos y cuáles los más flexibles, cuáles son las redes y cuál la estructura, cuáles son las necesidades locales y cuáles las oportunidades metropolitanas, cuáles son los valores patrimoniales y cuáles los inmateriales de cada lugar...

Son propuestas de transformación urbana que se discuten desde escalas y planteamientos muy diversos. Son nuevos trazados que refuerzan barrios existentes y viejas trazas que inspiran nuevos crecimientos, parques que se estiran y se infiltran en la ciudad, mecanismos elementales o extra-ordinarios que se encaraman a las montañas, nuevas estaciones equipadas en lugares aislados, edificios que se re-modelan y previsiones a tiempo de reorientar su futuro... En todos los casos hay una apuesta por la continuidad urbana, para conseguir ir “más allá”. Para, al menos, prolongar las aceras.

Barcelona

En la Barcelona metropolitana, hay calles con aceras que no continúan, enclaves donde se da por perdida la batalla de la continuidad urbana. En una ciudad como la nuestra es lógico querer seguir caminando por la Diagonal hacia Esplugues, resolver el cortocircuito de una gran encrucijada cercana a la Sagrada Familia o alimentar el paréntesis urbano de la Gran Vía cuando atraviesa el Besòs. En estos temas y en los otros, animarse a continuar.

Magníficos ejemplos locales han apostado por resolver situaciones parecidas en diferentes puntos de la red arterial, con la Ronda de Dalt como laboratorio, sumando a la presencia imponente de la infraestructura los valores del espacio público. Una estrategia contrastada antes con el ejemplar proyecto del Moll de la Fusta, repetida tantas veces después, con fortuna desigual: transformando la Gran Vía en L’Hospitalet o en el distrito de Sant Martí, en la Plaça Lesseps o en el Forum del Besòs, entre otros.

Desafortunadamente, sin embargo, la discusión sobre las calles, el espacio público y la movilidad urbana oscila aún demasiado a menudo entre el blanco y el negro: entre anhelar convertir las calles en auténticos parques eliminando cualquier rastro de automóvil sobre el asfalto y el resignarse a aceptar las arañas de la IMD (Intensidad media diaria de vehículos/vía) que explican por ejemplo, que la ciudad se acabe donde empiezan las vías de tráfico segregado (las



minant qualsevol rastre d'automòbil sobre l'asfalt i el resignar-se a acceptar les aranyes de la IMD (Intensitat mitja diària de vehicles/via) que expliquen per exemple, que la ciutat s'acabi on comencen les vies de trànsit segregat (les autopistes i els seus enllaços ràpids). I paradoxalment, en ocasions, els dos paradigmes conviuen en un mateix lloc: es proposa fer parcs immensos en llocs inhòspits sense atrevir-se a modificar una coma les exigències de l'enginyeria del trànsit. Les mateixes controvèrsies que planen sobre el *Big Dig* (gran soterrament) de Boston –necessitat de fer i refer, els costos desmesurats de l'operació, la no resolució dels problemes reals del trànsit– són útils per denunciar altres projectes contemporanis que opten per duplicar solucions (“optimitzar” dues vegades, pel cas: fer túnels i fer parcs) en lloc d'integrar en només una.

Voreres

Podríem acceptar que també la vorera representa un primer nivell de segregació. És només un esglaó d'uns 10 cm, que limita dos espais. I depèn de com es miri, pot ser molt o pot ser poc... En la definició d'un perfecte pla horitzontal, mig pam és un autèntic obstacle imperdonable. Però des de la visió longitudinal del carrer, podria ser que fos molt poc (sempre que sapiguem resoldre, és clar, les exigències d'accessibilitat per a tothom). Són probablement, la manera més tradicional (n'hi ha d'altres) d'acceptar i assegurar que estem a la “vora de” (*side[walk]*, en anglès). Si estem a l'asfalt, “a la vora” hi ha el qui camina. Però des del punt de vista oposat, si estem a la vorera, “a la vora” també hi pot haver un automòbil.

De les voreres se n'ha escrit i se'n parla quasi tant com de les autopistes: des del clàssic de Jane Jacobs fins al recent monogràfic de Loukaitou-Sideris i Ehrenfeucht³. I tot i que hi ha cultures on la superdensitat d'ús del carrer i les pròpies formes de la mobilitat fan que les coses puguin ser d'una altra manera (posem pel cas, a les ciutats asiàtiques), a la nostra cultura urbanística són un garant per la diversitat de moviments, arreu on estiguin.

³ Cal recórrer al clàssic de Jane Jacobs que va anomenar-les “els principals llocs públics de la ciutat” i els seus “òrgans vitals” (*The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961) i podríem citar també aquell que va construir l'eslògan “les voreres són la ciutat” (MORRIS, R., *Nation's cities*, abril v.9, 1971, pp.32-37) al costat del monogràfic sobre el tema en el què es parla del “dret a la vorera” (LOUKATITOU-SIDERIS, A., EHRENFUECHT, R. *Sidewalks*, MIT Press, Cambridge, 2009).



autopistas y sus enlaces rápidos). Y paradójicamente, en ocasiones, los dos paradigmas conviven en un mismo lugar: se propone hacer parques inmensos en lugares inhóspitos sin atreverse a modificar una coma las exigencias de la ingeniería del tráfico. Las mismas controversias que planean sobre el *Big Dig* (gran soterramiento) de Boston –necesidad de hacer y rehacer, los costos desmesurados de la operación, la no resolución de los problemas reales del tráfico– son útiles para denunciar otros proyectos contemporáneos que optan por duplicar soluciones (“optimizar” dos veces, es decir: hacer túneles y hacer parques) en lugar de integrarlas en una única propuesta.

Aceras

Podríamos aceptar que también la acera representa un primer nivel de segregación. Es solo un escalón de unos 10 cm, que limita dos espacios. Y según como se mire, puede ser mucho o puede ser poco... En la definición de un perfecto plano horizontal, medio palmo es un auténtico obstáculo imperdonable. Pero desde la visión longitudinal de la calle, podría ser que fuese muy poco (siempre que sepamos resolver, claro está, las exigencias de accesibilidad para todo el mundo). Son probablemente, la manera más tradicional (hay otras) de aceptar y asegurar que estamos “cerca de” (*side[walk]*, en inglés). Si estamos en el asfalto, “cerca” está quien camina. Pero desde el punto de vista opuesto, si estamos en la acera, “cerca” también puede haber un automóvil.

Sobre las aceras se ha escrito y se habla casi tanto como de las autopistas: desde el clásico de Jane Jacobs hasta el reciente monográfico de Loukaitou-Sideris y Ehrenfeucht³. Y pese a que hay culturas en las que la superdensidad de uso de la calle y de las propias formas de la movilidad hacen que las cosas puedan ser de otra manera (pongamos por caso, en las actuales ciudades asiáticas), en nuestra cultura urbanística son un garante para la diversidad de movimientos, allá donde estén.

La tendencia al hiperdiseño del espacio público encuentra aún hoy en las aceras, una relativa excepción. En Barcelona, por ejemplo, las del ensanche son todavía unos espacios considerablemente iguales a los que se imaginaron hace más de 150 años (con excepción de algunas actuaciones puntuales de ampliación y de pacificación

³ Hay que recurrir al clásico de Jane Jacobs que las denominó “los principales lugares públicos de la ciudad” y sus “órganos vitales” (*The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961) y podríamos citar también a aquel que construyó el eslogan “las aceras son la ciudad” (MORRIS, R., *Nation's cities*, abril v.9, 1971, pp.32-37) junto al monográfico sobre el tema donde se habla del “derecho a la acera” (LOUKATITOU-SIDERIS, A., EHRENFUCHT, R. *Sidewalks*, MIT Press, Cambridge, 2009).



La tendència a l'hiperdisseny de l'espai públic troba encara avui en les voreres, una relativa excepció. A Barcelona, per exemple, les de l'eixample són uns espais considerablement iguals als que es van imaginar fa més de 150 anys (a excepció d'algunes actuacions puntuals d'ampliació i de pacificació del trànsit, al carrer Borrell o d'Enric Granados, per exemple). La suma d'exigències funcionals que hi conflueixen en són les responsables: moviments lineals, rasant contínua, recollida d'aigües, accessos....

En canvi, la seva continuïtat és una forma magnífica d'imaginar la fluïdesa de l'espai públic i fer realitat que la ciutat no es fa de places i de carrers, sinó de la continuïtat entre els uns i els altres. Una condició, aquesta, convertida en un repte: "qualsevol projecte d'espai públic ha de pretendre tenir un efecte sobre el seu entorn immediat i encara més enllà, sobre el conjunt del teixit de la ciutat. Cada vegada més, la idea d'espai públic es tendeix a reduir perillosament a un perímetre tancat"⁴. La capacitat de les voreres d'emmotllar-se, pujar i baixar, engruixir-se, accentuar-se... i sobretot, de continuar "al costat de", és una bona metàfora per entendre l'espai públic amb la infraestructura, més que l'espai públic contra la infraestructura.

Espais d'hibridació urbana

Hi ha l'ideal de viure en un carrer ple d'arbres, sense sorolls ni amenaces de cotxes, però on podem aparcar al soterrani i descarregar. Voldríem la parada de l'autobús elèctric i silenciós al portal de casa, però l'estació de bombers lluny (però no tant, per si un dia...), les terrasses en carrers i places sense cotxes, però a la nit, dormir sense sorolls en un altre barri. L'anomenada cultura *NIMBY-Not in my backyard* (no al meu pati) té una influència punyent en moltes decisions i solucions del disseny urbà. Cal atendre les reclamacions legítimes de la ciutadania, millorar les condicions de la vida dels veïns, però a la ciutat no sempre es pot fer "desaparèixer" tot. Per això resulta tan interessant afrontar situacions urbanes compromeses, reconvertir espais amb enormes exigències i demandes, amb imposicions de la mobilitat evidents. Però negar-se a reduir la complexitat a una única variable. Trencar-se les banyes en solucions que explorin millorar la gran vialitat, sense recórrer

⁴ Acta del *Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà 2008*, en un jurat presidit per Manuel de Solà-Morales, amb representats de les sis institucions europees convocants amb Carles Crosas actuant com a secretari (Barcelona, 29 d'abril de 2008).



del tráfico, en las calles Borrell o de Enric Granados, por ejemplo). La suma de exigencias funcionales que en ellas confluyen son las responsables de ello: movimientos lineales, rasante continua, recogida de aguas, accesos...

En cambio, su continuidad es una forma magnífica de imaginar la fluidez del espacio y hacer realidad el hecho de que la ciudad no se hace de plazas y de calles, sino de la continuidad entre unos y otros. Una condición, ésta, convertida en un reto: "cualquier proyecto de espacio público debe pretender tener un efecto sobre su entorno inmediato y todavía más allá, sobre el conjunto del tejido de la ciudad. Cada vez más, la idea de espacio público se tiende a reducir peligrosamente a un perímetro cerrado"⁴. La capacidad de las aceras para amoldarse, subir y bajar, tomar grosor, acentuarse... y sobre todo, de continuar "al lado de" es una buena metáfora para entender el espacio público con la infraestructura, más que el espacio público contra la infraestructura.

Espacios de hibridación urbana

Existe el ideal de vivir en una calle llena de árboles, sin ruidos ni amenazas de coches, pero donde podemos aparcar en el sótano y descargar. Quisiéramos la parada del autobús eléctrico y silencioso en el portal de casa, pero la estación de bomberos lejos (pero no tanto, por si acaso...), las terrazas en calles y plazas sin coches, pero por la noche, dormir sin ruidos en otro barrio. La llamada cultura *NIMBY-Not in my backyard* (no en mi patio) tiene una influencia punzante en muchas decisiones y soluciones del diseño urbano. Hay que atender las reclamaciones legítimas de la ciudadanía, mejorar las condiciones de vida de los vecinos, pero en la ciudad no siempre se puede hacer "desaparecer" todo.

Por eso resulta tan interesante afrontar situaciones urbanas comprometidas, reconvertir espacios con enormes exigencias y demandas, con imposiciones de la movilidad evidentes. Pero negarse a reducir la complejidad a una única variable. Romperse la cabeza en soluciones que exploren mejorar la gran vitalidad, sin recurrir siempre a "domesticarla". Hacer posible e interesante la coexistencia: de velocidades diferentes, de grandes artefactos y tejidos menudos, de lógicas de uso diversas... Arriesgarse a superar la especialización, aun sabiendo que ésta siempre es garantía de optimización funcional (el parque solo para niños, el mejor itinerario solo para las bicicletas, la cinta segregada solo para el tranvía...).

⁴ Acta del *Premio Europeo del Espacio Público Urbano 2008*, en un jurado presidido por Manuel de Solà-Morales, con representantes de las seis instituciones europeas convocantes con Carles Crosas actuando como secretario (Barcelona, 29 de abril de 2008).



sempre a "domesticar-la". Fer possible i interessant la coexistència: de velocitats diferents, de grans artefactes i teixits menuts, de lògiques d'ús diverses... Arriscar-se a superar l'especialització, tot i saber que aquesta és sempre garantia d'optimització funcional (el parc només pels nens, el millor itinerari només per les bicicletes, la cinta segregada només pel tramvia...).

Massa sovint a la ciutat hi ha prou espai com per malversar-lo, multiplicant carrils exclusius o parcs monofuncionals. Però de ben segur, construir la ciutat des de l'especialització dels seus espais és perdre'n l'essència. Fa uns anys ho va escriure Anthony Vidler⁵, que els carrers i les seves voreres són els llocs "d'interacció, d'encontre i suport entre dos desconeguts; la plaça com a lloc de reunió i observació, la botiga cantonada com a punt d'informació i intercanvi. Aquests espais, sense romanticisme ni nostàlgia, encara defineixen una cultura urbana". I Manuel de Solà-Morales no es va cansar de repetir-ho⁶, que la "urbanitat (...) és una qüestió d'interdependències" animant-nos a apostar sempre "per un urbanisme de la ambigüïtat, la sorpresa i la barreja".

Nova York ens ensenya avui com ha inventat un passeig elevat en l'espai abandonat per un ferrocarril, a l'antic barri on es remenava la carn. Igual com els florentins, emmirallats durant anys en aquell *Ponte Vecchio* que va saber sumar l'activitat dels artesans amb els passos dels ducs al corredor elevat que connecta els *Uffizi* amb el *Palazzo Pitti*. L'infraestructura és bella, o pot ser-ho, i ens agrada quan fa palpitar la ciutat, quan, massa excepcionalment, els sotes d'un viaducte deixen de ser un tall i es converteixen en un imant per les activitats, o quan els trens són capaços d'imbricar-se amb el teixit urbà, com passa amb el *S-Bahn* als barris de Berlín o amb les superposicions de la multinodalitat de Tòquio. Assegurades les voreres, metàfora elemental de la continuïtat, imaginar fórmules complexes d'hibridació de la infraestructura, l'espai públic i la carn de la ciutat ha estat aquí i és avui, un estimulante repte a explorar.

⁵ "A City Transformed: Designing 'Defensible Space'" a *The New York Times*, 23 Setembre de 2001 (WK 6), un esplèndid article sobre el futur de la ciutat arran del debat originat amb l'atac terrorista al World Trade Center de Nova York uns dies abans.

⁶ Entre molts d'altres, es podria citar aquí el "manifest" que recull el catàleg de l'exposició comissariada per l'autor *Ciutats, Cantonades / Cities Corners*, Lunewerg, 2004, pp.50 i 51. Idees ampliades i desenvolupades en la seva producció posterior, que recull especialment el llibre: DE SOLÀ-MORALES, M., *De coses urbanas*, Gustavo Gili, Barcelona, 2008.



Demasiado a menudo en la ciudad hay suficiente espacio como para malgastarlo, multiplicando carriles exclusivos o parques monofuncionales. Pero seguro que construir la ciudad desde la especialización de sus espacios es perder su esencia. Hace unos años lo escribió Anthony Vidler⁵, las calles y sus aceras son los lugares “de interacción, de encuentro y apoyo entre dos desconocidos; la plaza como lugar de reunión y observación, la tienda de la esquina como punto de información e intercambio. Estos espacios, sin romanticismo ni nostalgia, aún definen una cultura urbana”. Y Manuel de Solà-Morales no se cansó de repetirlo⁶, que la “urbanidad (...) es una cuestión de interdependencias”, animándonos a apostar siempre “por un urbanismo de la ambigüedad, la sorpresa y la mezcla”.

Nueva York nos enseña hoy cómo ha inventado un paseo elevado en el espacio abandonado por un ferrocarril, en el antiguo barrio en el que se trataba la carne. Igual que los florentinos, reflejados durante años en aquel *Ponte Vecchio* que supo sumar la actividad de los artesanos con los pasos de los duques en el corredor elevado que conecta los *Uffizi* con el *Palazzo Pitti*. La infraestructura es bella, o puede serlo, y nos gusta cuando hace palpitar la ciudad, cuando, demasiado excepcionalmente, los bajos de un viaducto dejan de ser un corte y se convierten en un imán para las actividades, o cuando los trenes son capaces de imbricarse con el tejido urbano, como pasa con el *S-Bahn* en los barrios de Berlín o con las superposiciones de la multinodalidad de Toquio. Aseguradas las aceras, metáfora elemental de la continuidad, imaginar fórmulas complejas de hibridación de la infraestructura, el espacio público y la carne de la ciudad ha sido aquí y es hoy, un estimulante reto a explorar.

⁵ “A City Transformed: Designing ‘Defensible Space’” en *The New York Times*, 23 Septiembre de 2001 (WK 6), un espléndido artículo sobre el futuro de la ciudad a raíz del debate originado con el ataque terrorista al World Trade Center de Nueva York unos días antes.

⁶ Entre muchos otros, se podría citar aquí el “manifiesto” que recoge el catálogo de la exposición comisariada por el autor *Ciudades, Esquinas / Cities Corners*, Lunwerg, 2004, pp.50 y 51. Ideas ampliadas y desarrolladas en su producción posterior, que recoge especialmente el libro: DE SOLÀ-MORALES, M., *De cosas urbanas*, Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

Carles Crosas
Professor Investigador
Urbanística VI, 2010-2013