

CIUDADES (IM) PROPIAS: LA TENSIÓN ENTRE LO GLOBAL y LO LOCAL



CIUDADES (IM) PROPIAS: LA TENSIÓN ENTRE LO GLOBAL y LO LOCAL

**II Congreso Internacional
Arte y Entorno.
Ciudades globales,
espacios locales**

Valencia 1, 2 y 3 de Diciembre de 2009

**Salón de actos y salón de grados, edificio Rectorado
Universitat Politècnica de València**

PUBLICACIÓN

Dirección

Luis Armand

Subdirección

David Pérez

Consejo editorial

Joaquín Aldás, Luis Armand,
Constancio Collado, José Manuel Guillén,
Joan Lloveria, Eva Marín, Joan Bta. Peiró

Comité de trabajo

Juan Canales, Silvia Molinero, Dolores Pascual,
Paula Santiago

Diseño

Francisco de la Torre

Maquetación

Silvia Molinero

Apoyo redacción

Gustavo Morant

Traducción

Área de Apoyo Lingüístico a la I+D (UPV),
Redacción CIAE, Carlos García, João Bernardo
Santos, John Joseph Vélez

Imágen portada

Guillermo Aymerich

Imágenes

©Los autores

Textos

©Los autores

Edita

Centro de Investigación Arte y Entorno, (CIAE)
Universitat Politècnica de València, (UPV)

Imprime:

LA IMPRENTA

ISBN: 978-84-694-2906-8

Depósito Legal:

Valencia, Abril de 2011.

ÍNDICE

Presentación, JUAN JULIÁ IGUAL.....	11
Ciudades globales, espacios locales, JOAN LLAVERIA.....	13

CONFERENCIAS

La urgencia de pensar lo urbano: la política del habitar y el habitar de lo político, DAVID PÉREZ	19
Paisaje urbanístico orientado, LISA BABETTE DIEDRICH.....	25
A favor del espacio público, JOSEP RAMONEDA.....	41
Intervenciones en megaciudades, NELSON BRISSAC.....	55
Estancias Creativas en Albarracín: paisajes interiores, ALEJANDRO RATIA... ..	75

MESA REDONDA

Ecourbanismo. Estrategias locales para una ciudad habitable

Repensando la ciudad habitable, JOSÉ ALBELDA.....	95
Crisis y reconquista del espacio público, JOAN OLMOS.....	99
Notas sobre urbanismo, seguridad y tolerancia: del cero al infinito, MANUEL SARAVIA	107
Las supermanzanas: reinventando el espacio público, reinventando la ciudad, SALVADOR RUEDA.....	123

PROYECCIONES

Modelos urbanos

Presentación, PAULA SANTIAGO	135
El parque de Ibirapuera de São Paulo. La puesta en escena de un sueño, CARLOS LACALLE.....	141
El papel del arte contemporáneo en el proceso político de cambio de orden de las ciudades contemporáneas, WENCESLAO GARCÍA.....	153
El espacio público una especie amenazada. Catálogo de agresiones, decálogo para su recuperación, FERNANDO GAJA	165
Funcionalidad y estética de los entornos comerciales urbanos, EDUARDO PASCUAL.....	175
La experimentación del espacio: arte y arquitectura, MAIA ROSA MANCUSO ..	187
Las exposiciones universales: innovación, arte y ciudad, LAURA LIZONDO, JOSÉ SANTATECLA, JORGE MARTÍN y BERTA PÉREZ-ACCINO	200
Cine y barrios marginales en España, ARAMIS ENRIQUE	211

Arte y paisaje cultural

Presentación, JAVIER CLARAMUNT	229
Memoria canalla, JUAN CANALES	233
El cartel desterrado, BOKE BAZÁN	241
Tipografías callejeras o la tipografía como actitud, NURIA RODRÍGUEZ.....	255
Recuperando el valor de lo sagrado en el bosque: Arte y acción de grupo en el parque Garajonay, SUSANA GUERRA, ATILIO DORESTE y PEP MATA	263
Intersticios urbanos: reflexiones a partir de un caos, ATILIO DORESTE	273

Arte, espacio público y participación ciudadana

Presentación, ALBERTO JOSÉ MARCH.....	285
Alcobendas: Un modelo de gestión de la escultura pública, JAVIER GÓMEZ ..	289
Las Ruinas de Fratelli Vita, VIGAGORDILHO.....	301
La feria de São Joaquim, en la ciudad de Salvador, Bahía, como espacio de reto creativo, GIOVANA DANTAS.....	313
EIKON: Resonancias visuales de un paisaje ausente, TINA PIMENTEL	323
De las prácticas transversales a las investigaciones extradisciplinares: la constitución del Outsite, MIJO MIQUEL	339
Circuitos de género, roles adquiridos y economías globalizadas. Reactivando contrageografías humanas, MAU MONLEÓN.....	351
Arte, espacio público y participación ciudadana en la obra de Francis Alÿs, JESÚS SEGURA	363
Escultura pública: estímulo turístico y transgresión de fronteras. La Naturaleza y el Objeto como factores de creación artística. 2 obras concretas, FELIPE FERRER e IRMA ORTEGA	375
Arte e interacción social. Propuesta de intervención de los estudiantes de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Málaga en el espacio público, ROCÍO SACRISTÁN	383
Espacio público y participación ciudadana en Valencia: los “Salvem”, INMACULADA LÓPEZ	395
Proyecto Metro Valencia 2008/2009, VICTORIA CANO	407
Arte y Salud: proyecto cuidart del Hospital de Denia, ALICIA VENTURA	413
Ciudad invadida, GUILLERMO AYMERICH.....	419

Crisis y reconquista del espacio público.

Joan Olmos

Doctor Ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid. Profesor Titular de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València. En dicha universidad lleva veinte años impartiendo docencia en las escuelas de Arquitectura y de Ingenieros de Caminos. Ha sido Director General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana (1983-1988) y decano del Colegio de Caminos de Valencia (1980-83). Su experiencia profesional gira en torno al urbanismo, la ordenación del territorio y los problemas ambientales.

La sostenibilidad tiene dos patas, por un lado, la sostenibilidad ambiental, y por otro, la sostenibilidad social. La primera hace referencia a las condiciones ecológicas, la segunda a la necesaria equidad en el reparto del bienestar urbano, a la cohesión social.

Es posible que en un mundo globalizado, tecnológicamente tan avanzado, se considere que la idea de calle, de barrio, sea una cuestión obsoleta, antigua, anacrónica. Pero, por ahora, la vida transcurre a pie y es precisamente en esos primeros niveles, en esa primera escala, donde la vida empieza. Así que la vida urbana requiere una pauta, una gradación, que empieza por la casa, continua por la calle y el barrio, para alcanzar la ciudad.

Es cierto que en nuestro mundo, la vida también se desarrolla a cubierto, en la casa, frente a los nuevos inventos audiovisuales, o en los clubs privados de las urbanizaciones exclusivas, o en los campos de golf. Porque la vida en la calle es la vida de la velocidad, de las prisas, de hola y adiós, un día de estos te llamo, cómo va todo y poco más, ojo que se pone el semáforo en verde...

Hablemos del espacio público.

La lentitud es el secreto de la felicidad, dice el señor Ibrahim a su hijo adoptado en la película *El señor Ibrahim y las flores del Corán*, una muestra, por cierto, del esplendor humano que puede albergar una calle anónima, protagonista del guión, riquísima en matices, en aromas, en colores, en vida.



Barcelona, espacio público. Joan Olmos. 2010.

El “club de las ciudades lentas” pretende precisamente eso: reducir el estrés y para ello, nada más importante que favorecer la permanencia en lugar del tránsito, en fomentar el contacto personal frente al abuso de los recursos tecnológicos en que la gente no se toca...

Aún quedan, sin embargo calles y espacios para el recuerdo, para el ejemplo, para la memoria. Entendemos por espacio público, en sentido amplio, todo espacio no edificado de la ciudad considerado por su uso como colectivo¹ y que no implica necesariamente que su titularidad sea pública. De hecho, en esta acepción consideramos espacios que son de uso semipúblico e incluso espacios de uso restringido, mal llamados espacios privados.

Este apunte terminológico nos parece sumamente importante, en un momento en que la confusión semántica se extiende al ámbito popular en relación con su uso.

(Bajo el rótulo “privado” se amparan con frecuencia actuaciones claramente ilegales, como ocurre en muchas zonas residenciales respecto del viario).

Otro asunto diferente, y sobre el que no extenderemos nuestra reflexión, es el de la variedad tipológica de espacios “libres” de edificación asociados a nuevas fórmulas de equipamientos comerciales y de ocio. Nos remitimos a las interesantes reflexiones aporta-



Zaragoza, las nuevas periferias. Joan Olmos. 2010.

das por Jeremy Rifkin en su ya conocido ensayo *La era del acceso*² sobre la mercantilización del espacio público y la desaparición de su carácter eminentemente cultural y libre.

La calle es la expresión social por excelencia de la ciudad, y podríamos decir también que en la calle se ha escrito la historia pública de nuestras ciudades.

Partiendo de este aspecto esencial, la recuperación de la calle, la reconquista de la ciudad, se plantea como una condición necesaria –no suficiente– para revitalizar el espacio urbano, para reactivar la ciudad en sentido social, económico y cultural, para recuperar los valores cívicos de la calle. Es la única posibilidad de supervivencia de la vida urbana.

La calle ha sido siempre el espacio del intercambio y la sociabilidad, también el espacio que comunica y sirve a la movilidad de las personas y los bienes.

Antes de la aparición de los vehículos automóviles, la calle albergaba actividades de sociabilidad y al tiempo, servía a los desplazamientos. Es precisamente a partir del primer tercio del siglo XX cuando disminuye la sociabilidad, precisamente cuando se da prioridad a la movilidad motorizada y se rompe el equilibrio existente hasta ese momento. Es la revolución del automóvil, que prima la fluidez y la capacidad de la vía para transportar, por encima

de cualquier otra función, e imponiendo, poco a poco, un cambio sustancial en el diseño de la calle, modificando, entre otras variables, la relación entre la superficie de la acera y de la calzada, la cantidad de arbolado, la higiene y en general, las condiciones de habitabilidad.

Y con ello, lo que resulta más significativo, modificando la condición de los ciudadanos y convirtiéndolos en peatones, una categoría que rebaja sustancialmente su condición de ciudadanos.

El concepto de calle ha incluido siempre un elevado nivel de complejidad: vía entre edificios, camino entre las casas, espacio público urbano, espacio monumental...

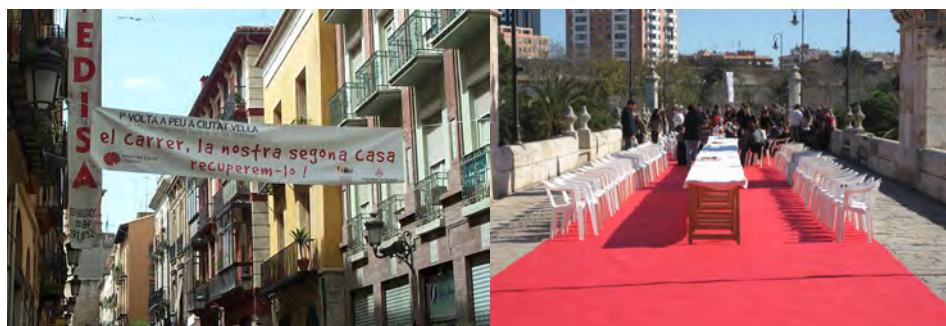
Y para servir las distintas funciones, una gran variedad y riqueza de tipologías nos han dejado, a lo largo de la Historia, un patrimonio estimable. Es el patrimonio del espacio colectivo urbano. El espacio público urbano no ha sido el espacio en negativo de las viviendas, no es el espacio “vacío” de la ciudad, sino el espacio lleno de vida de la ciudad. Además de albergar un conjunto extenso de funciones, el espacio público tiene un marcado carácter simbólico, y representa el punto de equilibrio de la ciudad, el lugar donde se igualan los ciudadanos, el espacio de la democracia. Como suele decir Josep Ramoneda, *La ciudad democrática es aquella en que los ciudadanos se atreven a decir “la calle es nuestra”*.

La crisis del espacio público.

El espacio público de nuestras ciudades está en un proceso de aguda crisis, que afecta a la esencia misma de la ciudad. Esta situación la podemos caracterizar por los siguientes elementos.

En primer lugar, y desde un punto de vista cuantitativo, asistimos a la paradoja de que los tejidos modernos están produciendo sobreabundancia de espacio público en muchas zonas, cuestión que deriva tanto de las operaciones de reforma interior como de los postulados del Movimiento Moderno, tan extendidos en las últimas décadas, mientras que en algunas de esas zonas su uso social está disminuyendo.

Por otro lado, la especialización, consecuencia de estos postulados, está limitando la utilización para usos alternativos. Este fenómeno, ligado estrechamente con el funcionalismo, atribuye a cada espacio un determinado uso: vías de circunvalación, calles de distribución, ejes peatonales. Aunque en determinadas circunstancias parece un criterio razonable, su abuso puede entrañar contradicciones evidentes.



Valencia, calle de Serranos, Joan Olmos, 2010 / Valencia, puente del Mar: *Desayuno con viandantes*, una experiencia reivindicativa innovadora. Joan Olmos, 2010.

La creciente privatización es otra característica del espacio público de nuestras ciudades. La calle, además del espacio creciente sin ley del automóvil, se ha convertido en la extensión de muchos negocios privados, -algunos de pésimo gusto arquitectónico- y en el vertedero de todos los residuos, también los artísticos. La calle como taller de construcción, con sus hormigoneras y acopios de materiales para reformas privadas, la calle como almacén rodante, donde se depositan miles de toneladas de mercancías cada día, la calle como escenario de aparentes muestras artísticas o deportivas que no son más que la mercantilización de la vida cultural, la calle como escenario de la peor escultura, del peor mobiliario, de la peor publicidad...

El mayor reclamo del planeamiento orientado al transporte público es el que ofrece soluciones genuinas a los problemas medioambientales y sociales de la ciudad dependiente del automóvil. Esto no ocurre solo porque la energía, las emisiones y el ruido se pueden reducir drásticamente con el cambio, sino porque la liberación de espacio público ofrece oportunidades insospechadas.

¿Quién diseña la calle, quién diseña la ciudad?

No son ajenos a esta situación de crisis las responsabilidades de quienes diseñan la ciudad. A finales de la Segunda Guerra Mundial, un grupo de urbanistas declaró la guerra a la calle, y abrió el horizonte de lo que se dio en llamar el urbanismo moderno. *La rue corridor est morte* dijo Le Corbusier, o lo que es lo mismo, la calle comercial, la del paseo, la de la estancia, pasaba a ser un reducto del pasado. Los centros históricos son focos de insalubridad y de miseria que hay que erradicar, esa era, en síntesis, la propuesta. No la miseria y la insalubridad, sino los mismos centros históricos.

Y a esa tarea se dedicaron con fuerza.

Pero nuestra especie tiene, en su herencia evolutiva, componentes difíciles de erradicar. Steven Pinker³, uno de los más prestigiosos estudiosos de la naturaleza humana, afirma que algunos de estos urbanistas, y cita a Le Corbusier, tenían una idea minimalista – o sea inexacta- de las necesidades humanas, al defender que los planificadores debían partir de un mantel limpio para atender esas necesidades mínimas de los seres humanos. Creía que cada persona tenía unas necesidades basadas en una cantidad fija de aire, de calor, de luz y espacio para comer... y poco más. A Le Corbusier –seguimos con Pinker- no se le ocurrió pensar que las reuniones íntimas con los familiares y amigos pudieran ser una necesidad, por eso propuso unos grandes comedores comunitarios que sustituyeran a las cocinas. En su lista de necesidades tampoco figuraba el deseo de mantener relaciones sociales en grupos reducidos en lugares públicos, por eso planeó ciudades en torno a autopistas, grandes edificios e inmensos espacios abiertos, con la justificación de la higiene y el soleamiento.

La calle desapareció de la escena urbana, y para ello no hay más que visitar las periferias de bloques de cualquier ciudad próxima. Le Corbusier –menos mal- vio frustradas sus ideas de echar abajo París, Buenos Aires y Rio de Janeiro para reconstruirlas según sus principios científicos, ajenos, como hemos dicho, al conocimiento de la Naturaleza Humana...

Pero en los años 50 se le dio carta blanca para construir Chandigarh, la capital del Punjab, donde India reafirmaba su poder en ese estado fronterizo con Pakistán, olvidando las “particularidades” de la población y el clima locales. Y a uno de sus discípulos le encargó el diseño de Brasilia, otra nueva gran capital, escaparate de la más depurada arquitectura moderna. Hoy, ambas ciudades son conocidos páramos inhóspitos que los funcionarios que viven en ellas detestan.

Sin embargo, no todos los urbanistas de la época compartían los mismos principios. Unos años antes, Josep Lluís Sert, arquitecto, presidente del CIAM⁴, 1951, había reflexionado sobre el corazón de la ciudad y se expresaba así:

Sin dejar de reconocer las enormes ventajas y posibilidades de los nuevos medios de telecomunicación, seguimos creyendo que los lugares de reunión pública, tales como plazas, paseos, cafés, casinos populares, etc., donde la gente pueda encontrarse libremente, estrecharse la mano y elegir el tema de conversación que sea de su agrado, no son cosas del pasado, y que debidamente adaptadas a las exigencias de hoy, deben tener un lugar en nuestras ciudades.

En un coloquio celebrado en Buenos Aires, el director de Urbanismo de la City de Londres decía que *la mercancía más importante que se intercambia en una ciudad es la conversación, la información cara a cara, la murmuración...*

Volvamos al Movimiento Moderno: Como hemos dicho antes, las nuevas ciudades y los nuevos barrios racionalistas borraron de un plumazo la idea tradicional de la calle y de la plaza, construyeron grandes bloques separados ampliamente entre sí por enormes extensiones de césped y generaron espacios urbanos que en nada favorecían el contacto y la cohesión social.

La idea social en la calle, por mucho que los urbanistas y los gestores públicos se empeñen en lo contrario, continua arraigada en la Naturaleza Humana como para que pueda desaparecer. Porque si desapareciera, la misma naturaleza de la ciudad, es decir, de la ciudadanía, estaría en peligro.

No es el automóvil el único obstáculo para reconquistar la calle, para reconquistar la ciudad, pero sí un problema que deberemos abordar sin más dilación. Instalados en la ciudad del automóvil, un modelo en el que el Urbanismo y el paisaje de nuestras calles no han hecho sino adaptar la ciudad a las máquinas. Este modelo, nada casual, fue perfectamente diseñado e implantado, nada improvisado, contribuyendo decisivamente las transformaciones urbanas y el desmantelamiento de las redes de transporte colectivo, que inició una crisis de la que todavía no se ha repuesto, y los ciudadanos de a pie quedaron reclusos al menor espacio.

Ya no se trata por tanto de discutir ni exponer la obviedad del perjuicio que ha causado esta plaga para el carácter social de la calle. Ahora tenemos la obligación de empezar a debatir cómo limpiamos la ciudad de estos cacharros.

En conclusión.

No está garantizado que el rediseño de nuestro espacio público, la recuperación de su identidad, la búsqueda de profesionales que renueven la lectura de la calle – la gran olvidada y sacrificada del desarrollo urbano- no está garantizado, repito, que con ello nuestras ciudades recuperen plenamente el esplendor y la intensidad de vida urbana de otros tiempos. Pero lo que sí parece bastante evidente es que sin la consideración del espacio público como corazón de la ciudad, ésta no tiene futuro.

El camino de la renovación, de la reconquista de la ciudad por sus ciudadanos, des-terrando vocablos que tienen un significado perverso, como peatón, significa, inevitablemente que aquellos recuperen pacíficamente la calle.

Notas:

- ¹ Ver PORTAS, N. “El espacio público en la recuperación de la ciudad” en *Monografías del MOPTMA*. Madrid, Accesibilidad y Calidad Ambiental, 1995.
- ² RIFKIN, J. *La era del acceso. La revolución de la nueva economía*. Barcelona, Paidós Iberica, 2002.
- ³ PINKER, S. *La tabla rasa. La negación moderna de la naturaleza humana*. Barcelona, Paidós Iberica, 2003.
- ⁴ CIAM, Congreso Intenacional de Arquitectura Moderna, fundado en 1928 y disuelto en 1959, fue el germen de las ideas del movimiento moderno.

ORGANIZACIÓN DEL CONGRESO

Director

Joan Llaveria

Secretario

Luis Armand

Comité científico

José Luis Albelda, Joaquín Aldás,

Luis Armand, José Luis Cueto, Joan Llaveria,

Vicente Mas, Blanca Rosa Pastor,

Joan Bta. Peiró, David Pérez, José Saborit,

Paula Santiago

Comité de trabajo

Javier Claramunt, Francisco de la Torre,

José Manuel Guillén, Alberto March,

Eva Marín, Dolores Pascual

Presentación ponentes

Luis Armand, José Luis Cueto,

Blanca Rosa Pastor, David Pérez

Presentación y organización mesa redonda

José Luis Albelda

Presentación áreas temáticas

Javier Claramunt, Alberto March,

Paula Santiago

Secretaría técnica

Silvia Molinero

Secretaría administrativa

Teresa López

Fotografía

Francisco de la Torre

CFP

M^a Francisca Collado, Ester Srougi

CTT

Gemma Cabrelles

Traductores

João Bernardo Santos, John Joseph Vélez

Alumnos Servipoli

Manuel Félix, Jose Cava

Agradecimientos

José Manuel Iribas, Marina Pastor y Bia

Santos. Inma Aliena, Miguel Cabezas,

Otavio Cabral, Luisa Cerezuela, Adelaida

Frasquet, Asun García, José Ángel García,

Javier Gayet, Pablo Mora, Alfredo Moreno,

Ana Moreno, Montse Novellón, Ángeles

Oliver, Amparo Peris, Daniel Soriano,

Alicia Ventura.

Este congreso tiene la *Ayuda para la organización y la difusión de congresos, jornadas y reuniones de carácter científico, tecnológico, humanístico o artístico* de la Conselleria de Educación de la Generalitat Valenciana, con número de registro AORG/2009/094 y la *Ayuda para la organización de congresos, jornadas y reuniones de carácter científico, tecnológico y artístico* del Vicerrectorado de Investigación de la Universitat Politècnica de València con nº de registro 2587.

CIAE, UPV

Centro de Investigación Arte y Entorno

Universitat Politècnica de València

Ciutat Politècnica de la Innovació

Camino de Vera s/n,

46022, Valencia, España

Tel.: +34 96 387 92 23

www.upv.es/ciae

ciae@upvnet.upv.es

CIAE, UPV

El Centro de Investigación Arte y Entorno, CIAE, tiene como finalidad desarrollar y gestionar un programa multidisciplinar de investigación, desarrollo e innovación, referido a la interacción existente entre el Arte y el Entorno.

Este programa integral discurriría a través de disciplinas de la tradición clásica y moderna como la escultura, la pintura, y el dibujo, hasta implementar diversas tecnologías de la imagen y la reproducción con la arquitectura, el paisaje y el urbanismo.

Será misión del CIAE, tanto analizar como proyectar intervenciones plásticas que contemplen las particularidades del Entorno, potenciando su sentido cultural en beneficio de la cohesión ciudadana, y propiciando la identificación de los ciudadanos con la mejora de su ciudad o de su espacio natural circundante.

Director

Constancio Collado

Secretario

Luis Armand

Subdirector

Carlos Domingo

Comisión de proyectos

Joaquín Aldás, Luis Armand, Constancio Collado, Carlos Domingo, Joan Llaveria, Eva Marín, Dolores Pascual, Joan Bta. Peiró, David Pérez.

Investigadores

Julián Abril, José Luis Albelda, Joaquín Aldás, Luis Armand, Guillermo Aymerich, Juan Canales, Victoria Cano, Carmen Chinchilla, Javier Claramunt, Constancio Collado, Antonio Cucala, José Luis Cueto, Francisco de la Torre, Carlos Domingo, Amparo Galbis, José Galindo, Alberto Gálvez, José Manuel Guillén, Joan Llaveria, Pere Llaveria, Alberto March, Eva Marín, Rosa Martínez-Artero, Joel Ricardo, Evaristo Navarro, Dolores Pascual, Blanca Rosa Pastor, Joan Bta. Peiró, David Pérez, Nuria Rodríguez, Rafael Sánchez-Carralero, Paula Santiago, Isabel Tristán.

Técnica de apoyo a la investigación

Silvia Molinero

Becarios

Gustavo Morant, M^a Ángela Pueyrredon

