

REIAL ACADEMIA CATALANA
DE BELLES ARTS DE SANT JORDI

Ciutat i artifici Discurs d'ingrés de
l'acadèmica electa Il·lma. Sra. Dra. Maria Rubert
de Ventós, llegit a la sala d'actes de l'Acadèmia
el 15 de març de 2023. Discurs de resposta
de l'acadèmic numerari Il·lm. Sr. Dr. Carlos
Ferrater Lambarri. Barcelona, 2023



Primera edició març 2023
© del text, Maria Rubert de Ventós
© del discurs de resposta, Carlos Ferrater Lambarri
© d'aquesta edició, Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi
Impressió Gràfiques Arco (Cardedeu)
ISBN 978-84-9880-434-8

REIAL ACADEMIA CATALANA
D BELLES ARTS D SANT JORDI

Ciutat i artifici. Discurs d'ingrés
de l'acadèmica electa Il·lma. Sra. Dra. Maria
Rubert de Ventós, llegit a la sala d'actes de
l'Acadèmia el 15 de març de 2023. Discurs
de resposta de l'acadèmic numerari Il·lm. Sr.
Dr. Carlos Ferrater Lambarri. Barcelona, 2023



Excel·lentíssim Senyor President, Il·lustríssimes senyores i senyors membres d'aquesta Acadèmia, amigues i amics,

Voldria expressar la meua gratitud per aquesta oportunitat d'entrar a formar part de la Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi, en especial a les persones que em van proposar, els acadèmics arquitectes Carlos Ferrater, Eduard Gascón, Josep Ma. Montaner i Jordi Faulí, al seu president Josep Muntanyola i a la secretària de l'Acadèmia Mireia Freixa i Serra.

Entenc aquesta proposta, la de fer-me membre de l'Acadèmia, com un renovat interès pel que l'urbanisme pot oferir, com a ofici i com a conjunt de teories i estudis per la millora de les ciutats i els paisatges. Als anys 80, quan Barcelona iniciava un període de canvis estructurals, l'urbanisme estava fora del focus; ara és al centre de la discussió política i dels interessos financers. Convé retornar-lo a la discussió acadèmica, per garantir que continuï vetllant pels interessos generals i al servei del progrés de les ciutats i els paisatges.

Ocuparé la plaça de l'Excm. Sr. Dr. Jordi Bonet Armengol, arquitecte que durant anys va presidir aquesta institució. Coneixeu bé el seu currículum i mèrits professionals. Bonet pertanyé al grup d'arquitectes que es van formar a plaça Universitat. La seva feina com a impulsor i continuador de la Sagrada Família durant més de 25 anys, el converteix en una figura clau en el panorama de l'arquitectura de Barcelona. La seva empremta s'ha dissolt en el Temple, construït com una obra coral en el temps. Una actitud poc habitual i una lliçó important per l'urbanisme. Va ser gràcies a la seva capacitat i entusiasme que el 2014, vam organitzar l'exposició *Gaudi's Unfinished Masterpiece* a City College CUNY of New York sobre la Sagrada Família i Barcelona. La seva determinació i intel·ligència a la conferència *An introduction to Gaudi's System of Proportions*¹ va enlluernar, quan ja tenia 90 anys, el públic més sofisticat. Al capdavant d'aquesta Acadèmia ha deixat rastre en la seva organització. Agraeixo a ell i a tots els seus membres que es conservi una part de l'interior d'aquest magnífic edifici, aquesta sala i la galeria annexa, com el que són. Uns espais que ens fan somiar en el Pla de Palau, el centre de la Barcelona moderna que mai va acabar d'eclosionar. Barcelona, des de aquí, ens recorda que encara té racons i espais on circula un cert aire humanista i esperit il·lustrat.

¹ *Sagrada Família. Gaudi's Unfinished Masterpiece. Geometry, Construction and Site.* An Exhibit at the Bernard and Anne Spitzer School of Architecture, City College of New York. September 2014-May 2015.

He dedicat el meu temps i atenció a Barcelona. Aquest interès per la ciutat es complementa amb un interès genuí pels paisatges, com el de Sant Martí d'Empúries, que formen part de la meva estructura de referents intel·lectuals i de valors liberals des de la infantesa. Un lloc amable, encara no destruït per la golafreteria de la construcció i salvaguardat paradoxalment per un pla de protecció arqueològica, la normativa dels espais militars i per les lleis del paratge natural i reserves integrals zoològiques dels aiguamolls. Un paisatge on l'urbanisme convencional, el que ha transformat el litoral i ha convertit en paròdia les vies, rotondes i artefactes que construeixen els perímetres de la majoria de nuclis turístics, hi ha passat de puntetes.

Vaig estudiar Arquitectura perquè m'agradava dibuixar i imaginava la carrera com una barreja d'art i matemàtiques, d'història i geografia. Van ser anys esplèndids de feina i fums, compartits amb excel·lents professors i amigues i amics que encara ho són. El professor Manuel de Solà Morales em va dirigir la tesi i em vaig incorporar a l'equip intens i variat del Laboratori d'Urbanisme² quan era encara molt jove. Al llarg dels anys de professora he après molt dels estudiants i m'he divertit amb el ping-pong intel·lectual que significa dialogar amb noves generacions, que tenen altres bagatges i interessos. També amb els arquitectes d'arreu, molts d'Amèrica Llatina, que venen aquí per afrontar les dificultats i desigualtats que es concentren amb cruïra a les seves grans ciutats.

Voldria que aquest discurs d'accés enfoqués algunes de les incerteses de l'urbanisme contemporani.

² Entre les publicacions del Laboratori d'Urbanisme dedicades a Barcelona destacaria: Solà-Morales, M. *Deu lliçons de Barcelona / Diez lecciones sobre Barcelona*, 2008, Busquets, J. *Barcelona: La construcción Urbanística de una ciudad compacta*. Ed Serbal 2006 trad Lub 2021; Solà-Morales, M. *Formes de Creixement Urbà / Formas de crecimiento urbano*. LUB Barcelona, 1993; Busquets, J. ; Corominas, M. *Cerdà i la Barcelona del futur*. CCCB, 2009; Parcerisa, J. *Barcelona segle XX. Vigila el mar, vigila les muntanyes*. Marge Books, 2014; Busquets, J. coordinador; Crosas, C. editor. *Barcelona Metropolis de ciutats. L'Urbanisme metropolità avui* ed.AMB, 2015
Respecte a la producció del LUB de la dècada dels 70 veure:
Rubert de Ventós, M.; Gomez Escoda, E. "Un laboratorio Urbano: Investigaciones, experimentos y ensayos. LUB 1970-1980"
a Sambricio Ribera, C. eds. *La Cultura arquitectónica en los años de la Transición*. Editorial U. Sevilla, 2022

CUITAT I ARTIFICI

I. *La ciutat no és un full en blanc*³, i no hi ha cap ciutat igual al món. Les ciutats sempre incompletes, vives, obertes als canvis i a la transformació representen com tantes vegades i de maneres tan diverses s'ha expressat, la més completa i fascinant expressió de la nostra civilització. La idea de *permanència del pla* de Pierre Lavedan⁴ o Marcel Poëte⁵ ens recorden que les traces persisteixen, més enllà dels canvis i superposicions que una ciutat acumula al llarg del temps. La comparació amb un *palimpsest*⁶ permet visualitzar aquesta condició de la ciutat com l'espai on les preimpresions deixen l'empremta material que acaba configurant el seu ADN. Richard Sennet interpreta la història i la contemporaneïtat de la civilització urbana i ens guia per aquest laberint de *carn i pedres* que és una ciutat⁷.

Des de l'arquitectura ens interessa la ciutat com la millor i més emocionant construcció col·lectiva i coral, on vivim i on cristal·litzen totes les arts, com descriu Camillo Sitte⁸. Comparar la ciutat a una simfonia o a un poema, com fa Claude Lévi Strauss⁹, o a un ballet intricat i variable o a una dansa, com ho fa Jane Jacobs¹⁰, em sembla més ajustat que imaginar-la com una *màquina funcional*. Podem pensar també la ciutat com un jardí que evoluciona, es transforma i mai és del tot perfecte, ni cal que ho sigui. Perquè les ciutats són totes diferents i creixen, envelleixen i es renoven en una dinàmica que no acaba mai, si les cuidem. I aprendre directament de jardiniers i paisatgistes tal com han proposat Manuel Ribas Piera¹¹ o Xavier Monteys¹², a la recerca de la bellesa i coherència del territori.

³ Parcerisa, P. ; Rubert, M. *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo*. Ed ARQ Santiago de Chile, 2000. Reed 2014

⁴ Lavedan, P. *Qu'est-ce que c'est l'urbanisme ?*. Laurens, Paris 1926

⁵ Poëte, M. *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*, Paris, 1929

⁶ Corboz, A. "Le territoire comme palimpseste et autres essais". Les éditions de l'Imprimeur. Paris, 200

⁷ Sennet, R. *Flesh and Stone. The Body and the City in Western Civilization*. Norton 1994 i *The Craftsman*. Penguin Books 2008. Anagrama, 2009

⁸ Sitte, C. *The Art of Building Cities, 1889* i Collins, G. i C. *Construcción de Ciudades según principios artísticos*. Gustavo Gili, Barcelona 1984.

⁹ Lévi-Strauss, C. *Tristes Tropiques*, Plon. Paris, 1955

¹⁰ Jacobs, J. *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, 1961

¹¹ Ribas, M. *Lliçó de Comiat. Urbanisme i Paisatge* ETSAB, Barcelona, 2013. Junt amb la visió i capacitat de Rosa Barba van organitzar els primers estudis de Paisatgisme a Espanya.

¹² Monteys, X. *La casa como jardín*. Barcelona, Gustavo Gili 2022

II. M'agraden i em sorprenen quasi totes les ciutats. Algunes per la singularitat del seus barris com l'Albaicín a Granada; pel seu emplaçament geogràfic com Cádiz o San Sebastián, La Habana o Valparaíso; per la rotunditat de la seva geometria com la Plata o Buenos Aires, per la seva extraordinària forma i desplegament com Praga, Lisboa o Palermo. Però també grans metròpolis inabastables com Nova York o CDMèxic. Ciutats menys boniques però dinàmiques com València o Màlaga, exquisides com Úbeda i Baeza o Toledo i Càceres. Ciutats que coneixem i on intentem, sense aconseguir-ho, sentir-nos com a casa, com Paris i Londres. Ciutats petites com Urbino, on vam compartir amb amigues i amics l'inici del nostre interès per l'art i l'urbanisme. I tantes altres com Aix en Provence i Avinyó, Aranjuez i Turin, Fez i Casablanca o Marrakech. Les ciutats que ens han obert les portes i on hem fet projectes, com Madrid. I tantes ciutats que no coneixem, però descobrim i ens emocionem des de les seves històries i cartografies meravelloses, com Tokio.

També les ciutats que imaginem a través de novel·les com la Barcelona de Mercè Rodoreda, Carmen Laforet, Sagarra, Marsé, Mendoza, Vazquez Montalban o Pérez de Andújar; el Madrid de Galdós o d'Almudena Grandes; el Paris de Georges Perec que a *La vie mode d'emploi* ens endinsa a la vida d'un *Inmueble d'habitation*; Nova York seguint els recorreguts de Paul Auster¹³ o el retrat que en fa E.B.White¹⁴ des d'una habitació d'hotel. O la confinada Vic de *Laura a la ciutat dels sants* on Miquel Llor fa viure a la meva tia àvia Mercè de Ventós.

M'agraden les ciutats quan esdevenen les protagonistes de pel·lícules com *The Naked City* de Nova York, o *Roma* de CDMèxic, *la Ciudad blanca* de Lisboa; o *Los Tarantos, En Construcción, Biutiful* o la recent *Chavalas*¹⁵, de Barcelona. La mirada dels fotògrafs ens ha revelat conflictes endèmics i també la bellesa d'allò que no és convencional. Com Margaret Michaelis, que enfoca la pobresa a Barcelona als anys 30; Pérez Siquel que descriu el primer barraquisme o el turisme anys més tard; Manolo Laguillo, que ha retratat durant dècades les transformacions; Bernadó, que congela interiors i paisatges de la modernitat. O Joan Colom, Milagros Caturla, Miserachs, Català-Roca, Colita, Pilar Aymerich, García-Alix o Cristina García Rodero¹⁶ que fotografien la vida. M'interessa com miren i capturen l'ànima de les ciutats amb humor il·lustradors com Saul Steinberg o Jean Jacques Sempé.

¹³ Auster, P. *The New York Trilogy*. Penguin Classics Deluxe. New York, 1985

¹⁴ White, E.B. *Here is New York*. New York Review of Books. New York, 1949

¹⁵ *The Naked City* (Jules Dassin, 1948), *Roma* (Alfonso Cuarón, 2018), *En la Ciudad blanca* (Alain Tanner, 1983), *El Cielo sobre Berlín* (Wim Wenders, 1987), *Los Tarantos* (Francisco Rovira Beleta, 1963), *En Construcción* (José Luis Guerín, 2001), *Biutiful* (Alejandro González Iñárritu, 2010), *Chavalas* (Carol Rodríguez, 2021)

¹⁶ Azara, P. *Veure Tochocho*- secció arte y fotografía

I també artistes que utilitzen la ciutat com escenari, com l'*antiflâneuse* Sophie Calle, Jenny Holzer que ens interpel·la amb texts inserits a l'espai públic, Frederic Amat que utilitza les parets com un llenç, o les sorprenents instal·lacions de Christo i Jeanne-Claude transformant edificis i artefactes arreu.

Crec que només podem entendre les ciutats on hem viscut, aquelles on hem usat les bugaderies, els supermercats de nit, els bars rònecs i els més sofisticats, on hem visitat els seus hospitals, museus i acadèmies, les que hem conegut en diumenges tristos i en dies de festa. Les que hem caminat insistentment, o les que hem descobert en cotxe de nit com Travis Bickel a la pel·lícula *Taxi Driver* (Scorsese 1976), o en moto com Nanni Moretti a *Caro Diario* (1993), sense brúixola. Aquelles que coneixem des de les particularitats de les seves millors estacions de metro i dels mercats on cristal·litza la vida.

III. *Ciutat és sinònim de canvi*. Les ciutats que ens meravellen es construeixen quan l'arquitectura particular està al servei i en diàleg amb altres arquitectures, i amb els interessos generals. Una ciutat feta de contigüitats, espai privilegiat per la creació i la cultura, que es construeix i adapta; és a dir que combina i concilia idees i conflictes.

Les millors ciutats són resultat de moltes mans, que han construït l'espai comú en el temps. És per això que les *mançanes* d'edificació, construïdes per addició d'arquitectures entre mitgeres, no necessàriament belles, creen ciutats i barris molt atractius i socialment barrejats. I per contra, una col·lecció de bons edificis disposats de manera autònoma no compona una ciutat bella, sinó un guirigall. La ciutat és molt més que una col·lecció d'arquitectures, molt més que la suma de les seves parts. Però també és cert el contrari, les condicions de la ciutat moderna poden crear conjunts d'artefactes enormes sense articulació, i que signifiquin menys que la seva suma.

IV. Les ciutats rarament col·lapsen i queden aturades en un instant com va passar amb Pompeia. Generalment evolucionen. I descobrim com moltes transformacions són resposta a la necessitat de creixement, a nous programes d'embelliment, o a conflictes i catàstrofes -incendis, terratrèmols, tsunamis i guerres-. És el cas per exemple de la ciutat barroca de Noto, de la Baixa de Lisboa, del centre de Catània, de Napier, de Marsella o de Le Havre i de totes les ciutats reconstruïdes després de la 2a Guerra Mundial.

La implantació d'un ordre de carrers rectes, per donar coherència a teixits irregulars comporten canvis complets, com el liderat a Roma per Sixte V i Domenico Fontana al s. XVII, o com la transformació descomunal de París amb Haussmann i Napoleó III. Reformes que combinen objectius religiosos o d'estratègia militar amb la voluntat de resoldre el sanejament i abastiment d'aigua. Raons de salubritat que a partir de la il·lustració han conduït també a solucions per posar les ciutats al dia i fer-les més saludables, justes i igualitàries. Per exemple, aquí a Barcelona, amb les places i fonts ocupant l'espai dels cementiris parroquials al centre de la ciutat gòtica. O els canvis derivats de les lleis de desamortització del s. XIX, que van permetre enderrocar vells convents per construir teatres, mercats, liceus, places residencials i modernitzar la ciutat vuitcentista¹⁷. Evitar fums i garantir la qualitat de l'aire va ser el detonant de la deslocalització industrial, alhora que es construïa un nou sistema de colònies descentralitzades on era més fàcil el control social.

L'enderroc de les muralles i la organització d'un nou sistema de mobilitats amb els ferrocarrils, propicia una transformació sense precedents. La nova civilització *montada en el vapor y armada de la electricidad*, com la descriu Ildelfons Cerdà¹⁸, estructura un nou sistema de relacions i vincles amb el territori. La construcció dels eixamples va permetre absorbir el gran creixement de les ciutats industrials i organitza un nou ordre geomètric i una dimensió desconeguda que les fa créixer per continuïtat¹⁹. A principis del s.XX, superposar una nova geometria que enfoqui els espais monumentals va ser el motor de plans d'avingudes i espais lliures a ciutats organitzades per quadrícules regulars, com a la Habana, a Nova York, a Filadèlfia; i també de propostes com la de Jaussey per Barcelona o la de Burnham per Chicago. Tornen a ser les lleis d'expropiació forçosa les que van permetre talls, sovint brutals, per obrir carrers rectes pels centres de les ciutats -la Gran Via a Madrid, la Via Laietana a Barcelona o l'Avenida Oeste a València. I raons higièniques les que van impulsar el pla de Sanejament²⁰ i la instal·lació d'equipaments com l'Antituberculós al Raval. O de manera anàloga actualment, quan són consideracions ambientals, la necessitat d'habitatge i l'ordenació d'un nou sistema de mobilitats, les que estan canviant les prioritats de l'urbanisme.

¹⁷ Fontbona, F. Català-Roca, F. *Del Neoclassicisme a la Restauració. 1808-1888. Edicions 62, Barcelona, 1983*

¹⁸ Cerdà, I. *Teoría general de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*. Imprenta Española, Madrid, 1867; Ed. Ariel i Ed. Vicens Vives, 1968

¹⁹ Rubert, M. Alemany, L. Sarda, J. "Barcelona Backdrop" a A.A.V.V *Sagrada Família Gaudí's Unfinished Masterpiece. Geometry, Construction and Site*. New York, 2015.

²⁰ G.A.T.E.P.A.C., A.C. *Documentos de Actividad Contemporánea 25*. Barcelona 1937. "Espanjament del Districte V de Barcelona". Antituberculos (1934-37) Arquitectes: Sert, Subirana i Torres Clavé

V. Dos poderosos enfocaments trasbalsen les ciutats i el territori al segle XX i configuren indirectament molts dels paisatges que tenim avui. D'una banda els postulats de l'arquitectura moderna que es formulen al IV CIAM (1933) i condensen com un escrit dogmàtic a la *Carta d'Atenes*²¹ de 1941. De l'altra, l'evolució dels nous traçats de carreteres i vies que, a partir de la dècada de 1930, transforma les ciutats i els territoris als USA. Una proposta que es presenta com una visió optimista a l'exposició *Futurama* de la General Motors de Nova York de 1939²² i esdevé estructural amb la *Highway Act for National Defense*²³ de 1956, que permet la distribució de la població i dels espais de producció escampats, enllaçats per la vialitat i fomentant per tant una nova urbanització dispersa que es generalitzarà arreu.

Es tracta d'una nova forma d'ocupació del territori i distribució de la població que té precedents molt variats. Des de les teories antiurbanes de *Ciutat Jardí* (Howard, 1898)²⁴, com alternativa als problemes de congestió i als mals de la ciutat industrial, a les múltiples propostes i visions que exploren els arquitectes entre 1920 i 1940, com *La ciutat de tres milions d'habitants* (Le Corbusier, 1922), o *Broadacre City* (F. LL. Wright, 1932) entre altres.

Les premisses de la *ciutat funcional* que la Carta d'Atenes sanciona, trastornen així la relació d'infraestructura, arquitectura i paisatge. I sorgeix una nova ciutat higiènica i moderna que es projecta i organitza per zones, i amb el verd com a cinturó de contenció o com a catifa unificadora on es colloquen els edificis. L'arquitectura es desvincula de la via i explora noves formes, sense la cotilla de l'alineació a carrer, dibuixant conjunts de blocs i torres amb formes d'agregació inèdites. El carrer corredor del s XIX ha desaparegut, escindit en 7 vies d'acord amb les diferents funcions. El nou urbanisme es fa amb projectes tancats que defineixen tot el procés de creació de nous barris i ciutats senceres²⁵, com Brasília o Chandigarh, des de les infraestructures fins a les finestres de les cases. La qualitat i bellesa de molts edificis, contrasten amb la dificultat de crear condicions urbanes atractives, que aquesta organització funcional ordena. Paral·lèlament creix el suburbi desplegat com un

²¹ Lluís Sert, J.L – CIAM, *Carta de planificación de la Ciudad* (1942) i Le Corbusier i Jeanne de Villeneuve, *Carta d'Atenas* (1943)

²² El pavelló *Futurama* de la General Motors per a la World's Fair (Bel Geddes, 1939) on autovies superposades organitzen un centre d'esvelts gratacels, difon una idea de ciutat del futur al gran públic que combina espais de gran concentració i activitat i el suburbi dispers que oferirà una casa a cada família.

²³ Una llei que autoritza la construcció d'un mallat d'autopistes que enllaça tot el país i esdevé el més gran programa de treballs públics a la història dels USA.

²⁴ Howard, E. *To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform*. Cambridge University Press, Cambridge 1898

²⁵ Les noves grans capitals de Índia o Brasil, Chandigarh o Brasília, programades a partir de 1950, incorporen varietat en les edificacions i una arquitectura amb gran interès expressiu i plàstic. Nogensmenys la discontinuïtat i les descomunals distàncies, l'adscripció rígida a una idea de jerarquia viària -les 7V organitzades d'acord amb el trànsit, velocitat i tipus de vehicle- i la dependència del cotxe i la impossibilitat de creixer, fa d'aquests conjunts ciutats inquietants.

llençol sobre la geografia, tal com descriu amb precisió Dolores Hayden²⁶.

Aquesta nova mirada, es manifesta a les cobertes dels llibres *Space, Time and Architecture*²⁷ de Siegfried Giedion, o a *Can our cities survive?*²⁸ de Josep Lluís Sert. A totes dues els nusos d'infraestructura es presenten com el recurs que afavoreix la ciutat dispersa, resolent problemes d'amuntegament, salubritat i lleure; exemplificats per una llauna de sardines en el cas del llibre de Sert o amb la imatge de Versalles en el cas de Giedion. La ciutat compacta i densa és un focus de problemes, cal transformar-la. I potser part dels problemes de les ciutats i els paisatges actualment són derivats de l'enfoc de la qüestió urbana, que els bonics fotomuntatges de les cobertes de Herbert Bayer²⁹ sintetitzen.

VI. La reconstrucció a Europa després de la 2a Guerra Mundial, que ocupa l'energia d'arquitectes i planificadors, propicia l'experimentació sense precedents de totes les formes de ciutat oberta que es construeixen arreu com a alternativa al creixement en “taca d'oli”, i que sovint fan *tabula rasa* de las condicions urbanes anteriors. Un creixement a glops, que es distribueix de manera lliure pel territori periurbà, i trenca l'articulació del paisatge culte que protegia i servia a les grans ciutats. A França, els *Grands ensembles*³⁰ se situen com barris autònoms, allunyats dels centres, i conformen les *banlieues* que acumulen tants problemes socials actualment. A Anglaterra, a l'ombra del *Greater London Plan*³¹, les *New Towns* reenfoquen la discussió, apostant per noves fundacions que van canviant de fesomia i fent-se més grans progressivament.

Alguns projectes, com l'*Interbau*³² de 1956, al barri Hansaviertel de Berlín occidental, amb edificis dels millors arquitectes del moment, esdevenen models de la nova ciutat. La introducció de noves formes de carrer comercial com el Lijnbaan³³ a Rotterdam, ofereixen una versió inèdita de barri que definitivament ha segregat el comerç de la residència. Però aquests projectes coincideixen en el temps amb la construcció d'avingudes monumentals classicistes, com la Stalinallee al Berlín oriental o les múltiples reconstruccions fidels i

²⁶ Hayden, D. *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*. Pantheon Books, 2003. *A Field Guide to Sprawl*. North, 2004

²⁷ Giedion, S. *Space, Time and Architecture: The Growth of a New Tradition*. Harvard University Press, 1941

²⁸ Sert, J.L. *Can Our Cities Survive?. An ABC of Urban Problems, Their Analysis, Their Solutions*. Harvard University Press, 1942.

²⁹ Els dos fotomuntatges de les cobertes són disseny de Herbert Bayer (1900-1985), dissenyador, arquitecte i antic professor de la Bauhaus.

³⁰ veure :Yves Lacoste, « Un problème complexe et débattu: les grands ensembles », *Bulletin de l'association des géographes français*, nos 318-319, 1963

³¹ Patrick Abercrombie and Henry Forshaw *Greater London Plan*, 1944.

³² Interbau- Internationale Bauausstellungde 1957 a Berlín, amb el lema lema “La Ciutat de demà” per reconstruir el barri Hansaviertel.Van participar arquitectes reconeguts, entre altres Gropius, Le Corbusier o Bruno Taut, que ja havien participat a la Weissenhof de Stuttgart de 1927.

³³ Lijnbaan, Rotterdam. Projecte de Van der Broeck i Bakema 1949-1953

fictícies de ciutats devastades, a Budapest, Hamburg, o Varsòvia³⁴, i també a ciutats i pobles d'Itàlia o Espanya. Solucions blasmades durant dècades per la cultura urbanística moderna, i que avui mirem potser amb uns altres ulls.

A les grans capitals espanyoles -València, Sevilla, Bilbao, Barcelona i Madrid- coincidint amb la immigració massiva de població a la recerca d'un treball a les fàbriques, la urgència de construir habitatges socials dignes impulsa el programa de *polígons* d'habitatge, que coincideix amb el fi de l'autarquia i el pla d'estabilització de 1959³⁵. Mentrestant, els centres històrics pateixen l'abandó i els teixits suburbans es densifiquen i creixen sense serveis ni suports, tal com mostra la pel·lícula *El pisito* i tal com dibuixava Cesc³⁶. A partir dels anys 60, es proposen vies ràpides que segmenten teixits, es foraden carrers per construir aparcaments, es planegen túnels i es construeixen les primeres vies ràpides i cinturons. Els carrers convencionals desmunten voreres, talen arbres i construeixen aparcaments. La fluïdesa circulatòria és la desiderata de l'urbanisme i amb ella la ciutat es difumina.

Aquests canvis, que coincideixen amb l'inici del turisme i tot el seguit de transformacions que mineralitzen la costa, no es poden entendre sense la ràpida i generalitzada irrupció del cotxe, que es sense dubte l'invent més directament implicat en la transformació física de les ciutats i el territori al segle XX. El cineasta francès Jaques Tati a *Les Vacances de Monsieur Hulot* (1953), *Mon Oncle* (1958), *Playtime* (1967) o *Traffic* (1971), ens ofereix una visió sorprenent i ingeniosa d'aquests canvis.

Fa més de sis dècades Jane Jacobs a *Death and Life of Great American Cities*, defensava la ciutat feta de carrers i amb el comerç proper; front als projectes de *slum clearance*³⁷ (neteja de barris marginals) que estaven transformant el paisatge de Manhattan amb barris de blocs repetits i vies segregades. I continuem al s.XXI projectant i construint ciutats i barris a partir de l'articulació de blocs independents, i afegint més cintes d'asfalt sobre els camps. Progressivament, la ciutat de carrers confortables que poden créixer i enfilat arquitectures, ha quedat substituïda per una acumulació d'edificis grans i instal·lacions que emergeixen amb autonomia, organitzant un paisatge de discontinuïtats -ni *terrain vague*³⁸, ni espai intersticial- que no tenim encara paraules per descriure. Espais que separen grans coses, *arquitectures*

³⁴ Reconstruïda a partir dels olis de Il Canaletto- Bellotto (1722-1780)

³⁵ Bohigas, O. *Barcelona entre el pla Cerdà i el barraquisme*. Edicions 62, Barcelona, 1963

³⁶ *El pisito* R. Azeona, M. Ferreri, 1958. Francesc Vila i Rufas (1927-2006), *Cesc*, dibuixant i pintor

³⁷ *Slum Clearance, slum eviction o slum removal* va ser una estratègia urbana a partir de 1930 als USA, per transformar i substituir barris pobres i amb mala reputació, per un nou tipus de barri de blocs, on van persistir i augmentar les dificultats. L'enderroc el 1972 de Pruitt-Igoe (San Luis, Misuri, 1954), de l'arquitecte Minoru Yamasaki, escenifica el final d'aquesta pràctica urbanística. *Slum upgrading*, incorporant serveis i infraestructura, és la proposta alternativa actual a substituir barris informals.

³⁸ Solà Morales, I. *Presentes i Futurs. Arquitectura a les ciutats*, 1996 CCCB

i artefactes, que han segmentant carreteres secundàries, esparracat corredors ecològics, modificat els cursos hídrics, i que amb la crisi climàtica esdevé una de les qüestions més urgents a resoldre. Potser és el moment d'un canvi d'enfoc.

VII. *Fa molt poc que els arquitectes ens dediquem a l'urbanisme.* Encara no tenim el bagatge tècnic dels geògrafs construint mapes i recollint dades, ni la dels enginyers militars que van projectar els barris regulars i carreteres plantades bellíssimes al vuit-cents, la saviesa de metges com Monlau que va donar raons³⁹ a l'enderroc de les muralles de Barcelona, l'eficàcia de notaris i topògrafs que van certificar la descomposició de la propietat urbana com els *Comissioners* a Nova York. Convé revisar els seus mètodes, raons i instruments d'acció. Sobretot convé rellegir la descomunal *Teoria General de la Urbanizacion*⁴⁰, d'Ildefons Cerdà, creador de la disciplina.

Més que imaginar ciutats utòpiques i noves condicions urbanes, potser és el moment de fixar-nos i aprendre de les millors ciutats que estan aquí, que han construït bones condicions per viure i entorns esplèndids. Entendre com s'han anat construint en el temps, quin són els seus orígens i el perquè de la seva localització, quin són els projectes claus que han perfilat la seva fesomia, com van organitzar la mobilitat des de que es va inventar el ferrocarril i després el tramvia i el metro. I també fixar-nos amb deteniment en que passa avui, com sorgeixen noves formes de moure's, com l'hàbitat informal està oferint solucions que no s'han aconseguit amb projectes reglats, o com ha anat canviant i creixent la presència del verd estructural vinculat a la geografia. I recordar, tal com argumenta Josep Ramoneda⁴¹, que el sentit de qualsevol projecte a la ciutat o al paisatge és contribuir a millorar les condicions prèvies, enmig del sistema d'interessos i apetències que constitueix una ciutat, per respondre a noves qüestions d'ordre social i ecològic. Altrament és un abús.

VIII. L'urbanisme és necessari per fer més confortables i sostenibles les ciutats. Per transformar els seus barris de blocs, aprofitar equipaments i edificis buits i fer possible una casa per tothom, per construir l'estructura de places i avingudes que enllacin fragments dispersos i els espais de la mobilitat i el metabolisme urbà, per organitzar l'espai lliure i restablir enllaços recolzats en l'ordre hídric, considerant les raons mediambientals com a

³⁹ veure la discussió entre Mané y Flaquer i Maragall a Quintana Trias, Ll. "Apunts sobre la influència de Joan Mañé y Flaquer en l'obra de Joan Maragall" Haidé (2016)

⁴⁰ Cerdà, I. op. cit.

⁴¹ Ramoneda, J. "Per a qué serveixen els arquitectes?" *Present i futurs. Arquitectura a les ciutats.* CCCB, 1996

prioritàries; per evitar seguir afegint més CO₂ del que ens podem permetre.

Un urbanisme que *endreci la vialitat a les perifèries*, elimini rotondes i *bypass* innecessaris i es centri en *noves rambles i carrers* que enllacin els fragments del territori malmès. Comprovem com els carrers dels enginyers il·lustrats, com proposava Cerdà per Barcelona, o Soria i Mata per a la *Ciudad Lineal*⁴², tenen el transport públic al centre, arbres plantats de manera obsessivament regular i bones infraestructures de sanejament, que van canviar les condicions de vida i higiene a la ciutat del s XIX. Propostes que poden ser el model de carrer del futur, més que les visions futuristes de vies entre espais comercials superposats dels anys 70 i 80 del s.XX. Reconstruir les carreteres i noves avingudes seguint el model de les *Allées* franceses del s XVIII, com les que articulaven l'Empordà fins els anys 70, pot ser una mesura d'extraordinària eficàcia i actualitat per restablir coherència i bellesa al territori.

Un urbanisme que afegeixi *desordre a la ciutat de blocs*, que desmunti alguns dels principis de la utopia funcional que va alimentar la seva originalitat, i que destorbi aquesta repetició sistemàtica que construeix els barris del que anomenaven *l'extraradi*. I que es centri en actuar als “paisatges dels errors” -pares d'oficines buits, cadenes i centres comercials abandonats, vies i aparcaments- com els anomena Jill Stoner⁴³, i que tan bé descriu Andrés Rubio⁴⁴ aquí; per tal de desmuntar selectivament i alhora afegir arquitectura que contribueixi a la compactació d'artefactes als paisatges de la dispersió, tal com Dunham i Williamson plantegen⁴⁵.

Un urbanisme que posi èmfasi als *espais de relació entre architectures*, usos i activitats esborrant límits i zones, tal com proposaven els arquitectes del Team X⁴⁶. I que aprengui del conjunt residencial Walden 7 i de la bellíssima fàbrica de ciment transformada en casa y Taller d'Arquitectura de Ricardo Bofill⁴⁷; l'únic experiment alternatiu a la ciutat de blocs de l'extraradi, que combina risc i pragmatisme.

Un urbanisme que *protegeixi el patrimoni*, que vol dir tenir cura dels edificis i jardins que fan bonica la ciutat i preservar-ne la seva arquitectura i encaix urbà. Hi han masses exemples d'edificis delmats per rehabilitacions enginyoses i d'autor, que s'han transformat en espais sense caràcter. Emergeix una nova cultura que valora els edificis amb les seves

⁴² Soria y Mata, A. La ciudad Lineal de Madrid, 1882

⁴³ Stoner, J. *Toward a Minor Architecture*. The MIT Press, Cambridge, 2012

⁴⁴ Rubio, A. *España fea. El caos urbano, el mayor fracaso de la democracia*. Barcelona Debate, 2022

⁴⁵ Dunham Jones, Ellen; Williamson, June. *Retrofitting Suburbia*. Berkeley, 2011

⁴⁶ Team X es constitueixen com a grup el 1953 al C.I.A.M. IX, i elaboren el *Manifest de Doorn*. Veure també projectes de Simone i Lucien Kroll o la transformació d'HLM a Bordeaux de Lacaton- Vassal, EU Mies Award 2019.

⁴⁷ Walden 7 (1970-1974) web RBTA – Ricardo Bofill Taller de Arquitectura. Veure: Monteys, X; Rubert, M. *14 parejas y un mosaico. 75 años de vivienda en España*. E Asimetricas, 2021

arrugues i la seva pàtina. Podem aprendre dels dibuixos i projectes d'Alexander Brodsky; també de Theaster Gates, artista social y urbanista de Chicago, que compra i transforma edificis dilapidats (com l'Island Bank o l'Stone's Building) i els transforma en biblioteca o en centre de dansa i creació. Comprovem que *són els usos els que poden adaptar-se als edificis, no al revés*.

Un urbanisme que *aprofiti bé el que hi ha*; és a dir utilitzi tots i cadascun dels edificis buits, abans de fer-ne de nous. Aquest fenomen, la quantitat d'espais sense ús ni activitat, o amb un ús molt intermitent, és recent. Penso en els espais infrautilitzats a grans edificis públics plens d'oficines i aules buides, com a les universitats, a tants equipaments sobredimensionats de ciutats mitjanes, i també a edificis de l'Eixample⁴⁸. Una situació insostenible, que es produeix per primer cop a partir de finals del s. XX i continua al s.XXI.

Un urbanisme que *es centri a les places*, on es manifesta l'ànima de les ciutats. *No hi ha ciutat sense plaça*⁴⁹. Convé aprendre de les millors, que han construït els seus espais més transcendents i bells⁵⁰. Espais on es produeix la festa i el conflicte i que concentren la millor arquitectura; sovint imperfectes i no acabats; perquè les ciutats tampoc ho són. Podem aprendre de les velles places i Mercadals, del programa extraordinari de *Plazas Mayores* a Espanya⁵¹, de les classicistes, de les que van donar el tomb a la Barcelona dels 80, o de les noves places que estan sorgint als nodes d'intercanvi dels pobles i metròpolis, i que són actualment els àmbits de més activitat i tensió.

Un urbanisme que *continui construint trens i metros* que van fer grans i obertes les ciutats a partir del s. XIX i que a partir de 1960 esllangueixen i s'abandonen, a Europa i a Amèrica Llatina sobretot. La irrupció de l'alta velocitat i una nova consciència ambiental permet imaginar de nou l'eclosió de les estacions, grans i petites, per enfil·lar la mobilitat col·lectiva moderna. Les grans terminals europees ja s'han adaptat, com La Gare du Nord a París, Saint Pancras o King's Cross a Londres, Rossio a Lisboa, Hauptbahnhof a Berlín, Termini a Roma. Noves estacions com las Delicias a Zaragoza o Atocha a Madrid, són referències aquí. Permeteu-me insistir, però crec que la ciutat de Barcelona no té prou estacions ferroviàries, ni pot funcionar amb un eix de transport ferroviari únic Sants -Sagrera. No ho preveia Cerdà el 1860, ni Jaussely el 1904. L'estació de França segueix buida i pendent d'enllaçar

⁴⁸ Com per exemple el *Museu i Centre d'Estudis de l'Esport Melcior Colet* a l'Eixample, ple de sales i espais sense ús, al barri més dens i més envellit de Catalunya.

⁴⁹ Rubert, M. "No Square no City/ La place fait la Ville" i Bollerey, F. "The Square: Visions of Multitude and Solitude/ La place: Visions de multitude et solitude" a Mancuso, F. i Kowalski, K. eds. *Squares of Europe, Squares for Europe/ Places d'Europe, Places pour l'Europe*. Jagiellonian University Press Kraków 2007

⁵⁰ Zucker, P. *Town and Square: from the agora to the Village Green*. The MIT Press, Cambridge, 1970

⁵¹ Bonet Correa, A. *Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España*. Gustavo Gili, Barcelona, 1978

amb la magnífica estació del Morrot. Barcelona té oblidades dues estacions molt boniques, desmantellades el 1992, que ningú reclama i que estan esperant a esfondrar-se o convertir-se en un museu més, sense visitants. *Les ciutats sàvies aprofiten bé allò que tenen i treuen partit de les seves peculiaritats.*

Un urbanisme que *fomenti la continuïtat de l'espai agrícola i dels espais lliures i a fer més sostenible i bell l'entorn periurbà.* La mirada al que Gilles Clément anomena el *tercer paisatge*⁵², planteja limitar d'urbanització excessiva aquestes àrees on coexisteixen usos contradictoris; que és una manera d'alliberar la matriu biofísica i fomentar que la natura s'integri de manera diferent a les ciutats. També plantar més arbres de manera sistemàtica (cada 8m. per exemple), pot ser una estratègia d'aplicació a tots els espais públics, a totes les esplanades d'aparcament, a les vores de totes les carreteres i carrers. I així, dibuixar la continuïtat d'infraestructura verda -per enllaçar barris, serveis, escoles, ateneus, estadis-, i recomposar un territori malmès. Els espais intersticials del Barri Quinta da Malagueira (A.Siza, 1979-97) el camí d'ascens a l'Acropolis des de l'Àgora a Atenes (D. Pikionis, 1951) o el parc Emerald Necklace seguint el curs de l'aigua a Boston (F.L. Olmsted, 1894), suggereixen solucions. I també actualment la restitució del caràcter dels rius, com la del Besòs enllaçant barris, o els passeigs marítims de Gijón, d'Empúries i tants altres, que són nous espais de lleure.

Un urbanisme que ordeni la divisió del sol, estableixi les regles i *fomenti que la ciutat es pugui fer, refer i millorar amb projectes de mida discreta.* I que consideri l'evolució de les ciutats i la seva incessant capacitat d'adaptació i canvi en el temps.

IX. L'urbanisme des de l'arquitectura té en *el dibuix* un poderosíssim instrument d'anàlisi i comprensió de la realitat i també per imaginar canvis, noves continuïtats, propostes de reforma o de nous traçats. Qualsevol dibuix és una síntesi però alhora un acte necessàriament incomplet i parcial, que serveix per comprendre i imaginar futurs de la ciutat als arquitectes.

Hi ha documents extraordinaris que representen ciutats: la col·lecció de maquetes de ciutats fortificades allotjades al *Musée des Plans Reliefs*⁵³ de París, o les onze perspectives a *vol d'oiseau* d'Alfred Guesdon⁵⁴ que descriuen les ciutats espanyoles -de Cádiz a Barcelona- a mitjans del segle XIX, que van incorporar els avenços tècnics llavors disponibles i que

⁵² Clément, G. *Une brève histoire du jardin 2002 i Manifeste du Tiers paysage.* Paris, 2004

⁵³ Veure www.museedesplansreliefs.culture.fr, amb maquetes des de Lluís XIV fins a Napoleó III.

⁵⁴ Guesdon, Alfred (Nantes, 1808-1876) *L'Espagne à vol d'oiseau*, a partir d'imatges del fotògraf Charles Clifford des de un globus aerostàtic.

ofereixen una visió comparativa, orientada a documentar les ciutats.

Mapes i plànols són eines fonamentals pel control dels territoris quan descriuen amb cura els elements claus de les ciutats, il·lustren batalles i setges per l'estudi de l'estratègia. Poden ser eines de segregació i control social o alhora eines per reequilibrar desigualtats, com els mapes que descriuen la distribució de la població per races, per capacitat adquisitiva, per afinitats polítiques, per àrees de més soroll o contaminació. També són fonamentals per resoldre problemes urbans, com el mapa de John Snow que va servir per detectar el focus de la infecció del còlera (el pou a Broad Street al barri del Soho), o per fer més àgil la vida com el mapa del metro de Londres (Harry Beck 1933) que tradueix la teranyina de línies en un diagrama apte per ser entès per tothom.

Les intencions són el motor de les diferents representacions. Ja es tracti de descriure una situació existent amb rigor i precisió –com en el pla arqueològic de Timbgad–; presentar una proposta d'ordre i nova estructura a una ciutat existent –com els dibuixos de Jules Guerin per a Chicago⁵⁵ –; o explicar una situació de conflicte i encaix de geometria –com en el pla de Dallas que subratlla la col·lisió entre malles de diferents propietaris–. Dibujar les ciutats pot ser també un acte d'afirmació, per mostrar al món quina és la seva arquitectura i aspiracions, com les plantes que il·lustren esdeveniments excepcionals com les grans exposicions.

Actualment no cal disposar d'un mapa per recórrer una ciutat i orientar-s'hi. La tecnologia ha suposat un canvi brutal a la nostra percepció i maneres de moure'ns per ciutats i territori, relegant els mapes a un ús diferent, sovint exclusiu, per a iniciats o interessats en l'urbanisme. La visió de conjunt ha estat substituïda per l'aproximació eficaç que ofereix la pantalla del telèfon mòbil, una visió fragmentada però carregada de detalls d'informació. Un fenomen que es produeix en paral·lel a l'explosió de les *dades obertes*⁵⁶ i a la utilització de la informació localitzada a l'espai, al servei d'estratègies variades que estan canviant i controlant el nostre modus de vida.

Aquesta evolució va en el sentit oposat a l'acumulació d'informació que oferien guies com la Baedeker⁵⁷ que incloïen, de manera compacta, el mapa de la ciutat, els seus monuments i museus, els horaris dels transports, la gastronomia, els hotels, els usos i costums locals. També han desaparegut els mapes que penjaven de les parets de comissaries, agències

⁵⁵ Pla d'embelliment de Chicago redactat per Burnham i Bennett. 1909

⁵⁶ veure *Big Bang Data* Exposició CCCB, 2014

⁵⁷ Karl Baedeker (1801-1859) comença l'edició de guies per a viatgers el 1828 amb "Viaje por el Rhin, de Mainz a Colonia" que continuen els seus successors. veure Rodríguez, C. *El vademécum de la ciudad : París y Barcelona en las guías y descripciones urbanas : 1750 - 1920*. Upc, 2018

immobiliàries o instituts municipals. No obstant això, per a l'ofici d'urbanista és important la imatge gràfica de la ciutat sencera, feta de parts i continuïtats; per entendre les raons de la seva forma i imaginar transformacions més delicades, més sàvies, menys generals. Com fan Edmund Bacon a *Design of Cities*⁵⁸ o Colin Rowe a *Ciutat Collage*⁵⁹, que expliquen episodis urbans a partir de dibuixos. O com hem fet durant tants anys al Laboratori d'Urbanisme explicant Barcelona, o fan al Urban Lab⁶⁰ de Lisboa dibuixant espais i ciutats portugueses.

Potser els artistes segueixen dibuixant mapes precisament per això, amb l'afany d'aconseguir una imatge sintètica d'un lloc, com feia Zola⁶¹ per orientar-se en el seu relat sobre la transformació de París a *Au bonheur des Dames*; o com Constant⁶², que utilitza la cartografia i una visió de la ciutat del futur, per inventar *New Babilon* des de l'experiència de deriva situacionista.

X. M'he dedicat a dibuixar⁶³ -ciutats i barris, places i metros, paisatges-, a fer projectes, a escriure. El meu treball es variat i pot semblar confús, perquè m'interessen moltes coses. Però vist en perspectiva crec que parteix d'un interès enorme i viu pel que ha estat i és el meu camp de treball al llarg dels anys: la ciutat i els paisatges com espai dinàmic, i la seva arquitectura, estructures i infraestructures, que són l'escenari de la nostra vida.

Les grans ciutats fan por, són acumulació de diversitat, de gent estranya, es parlen massa llengües i són el refugi de pobres i desarrelats, del més rics també. Són espais de contrast i de malalties. Però també és a les ciutats on s'experimenta i afronten els problemes del moment, d'on sorgeixen les mesures per millorar les condicions de vida de tots, per fer front al canvi climàtic i a la pobresa, que s'acumula de manera brutal a les grans ciutats.

Es precisament la seva condició d'incomplertes, plenes d'irregularitats i disfuncions, el que conforma espais de màxima artificialitat i d'extraordinària energia i bellesa. La ciutat és molt més que una obra d'art. Serà sempre imperfecta, inacabada, mestissa i difícil. Per això són la més gran creació dels humans: el millor artifici que hem creat de manera col·lectiva i compartida. Són l'antítesi de la utopia.

⁵⁸ Bacon, E. *Design of Cities*. Thames & Hudson, 1967

⁵⁹ Rowe, C., Koetter, F. *Collage City*. MIT 1978, G.Gili Barcelona 1981

⁶⁰ *Forma Urbis Lab*. Dias Coelho, C; Fernandes, S. <http://formaurbislab.fa.ulisboa.pt>

⁶¹ Zola, E. *Au Bonheur des dames*. Paris, 1883. Le livre de poche, 2018

⁶² Constant Anton Nieuwenhuys (1920-2005) escultor, grafista, escriptor i músic, autor de *New Babilon* (1963). Veure: Wigley, M. *Constant's New Babilon. The Hiper-Architecture of Desire*. 010 publishers, 1999

⁶³ Rubert, M. *Empire Corner*. Galeria OAB, 2009

Discurs de resposta de L'Il.lm. Sr. Dr. Carlos Ferrater Lambarri

ELOGI I CONTESTA AL DISCURS DE MARIA RUBERT DE VENTÓS EN MOTIU DEL SEU NOMENAMENT COM ACADEMICA DE LA REIAL ACADEMIA CATALANA DE BELLES ARTS DE SANT JORDI

És per a mi un gran honor dirigir-me a les acadèmiques i acadèmics de la Reial Acadèmia de Belles Arts de Sant Jordi i haver rebut l'encàrrec de fer l'elogi de Maria Rubert de Ventós. Abans de tot, però, m'agradaria començar amb un sentit record per l'acadèmic i amic Jordi Bonet i Armengol, que fou President d'aquesta Acadèmia que malauradament ens va deixar. En el moment en que es va plantejar el nomenament d'un nou acadèmic no vaig dubtar en proposar a Maria Rubert de Ventós, proposta que de seguida va rebre el recolzament de Josep Maria Montaner, Eduard Gascón i Jordi Faulí, així com de molts altres acadèmics i acadèmiques.

I ho vaig fer per diversos motius.

En primer lloc perquè en aquests moments la considero la persona més idònia pel seu perfil com arquitecta-urbanista, professora, activista i divulgadora en el marc de la societat actual, a més a més de la seva vàlua personal.

En segon lloc, per l'amistat i la coneixença que en tinc com a professora de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona i autora de diverses iniciatives i obres a l'Empordà. També pel seu recorregut professional des de els seus inicis com a col·laboradora en el Laboratori d'urbanisme de Manuel de Solà Morales. Finalment, i especialment després del decés de José Antonio Solans, pel seu profund saber i coneixement del món de l'urbanisme que suposarà un enriquiment i gran ajuda per al grup d'arquitectes, aportant diferents matisos en els àmbits de la història, la cultura, l'arquitectura i l'urbanisme com a diferents vessants de la nostra professió.

Maria Rubert de Ventós és Doctora i Catedràtica d'Urbanisme per la Universitat Politècnica de Catalunya a l'Escola d'Arquitectura i Urbanisme de Barcelona. Ha rebut el *Premio Nacional de Urbanismo* 2006 a la seva iniciativa periodística.

En l'àmbit de la planificació cal destacar el Pla Director per a l'Àrea Olímpica de la Diagonal, l'Ordenació del Sector Besós-Mar, l'Assessorament en el Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, els Estudis per a la façana marítima de la Barceloneta, així com el Pla per a possibles escenaris del nou litoral de Barcelona.

Com arquitecte cal destacar, entre d'altres, els seus edificis a la Vila Olímpica de Banyoles i l'ampliació del Congrés dels Diputats a Madrid.

Entre les seves publicacions destaquen “Metro-Metrópolis” (2000) , “La ciudad no es una hoja en blanco”(2002, 2014), “La transformació de Barcelona, 1975-2015” (2020), “14 parejas y un mosaico. 75 años de vivienda en España” (2021), o “Barcelona sense GPS” (2021-2022).

I com a gran dibuixant i pintora, les seves exposicions com la de dibuixos, aquarel·les i vídeos fets a Nova York i exposats a la nostra Galeria OAB l’any 2008. La seva icònica exposició sobre la Sagrada Família i Barcelona esmentada al seu discurs. L’exposició a “The Spitzer School of Architecture” a Nova York al 2014, i l’exposició itinerant “Les places d’Europe / Squares for Europe” o la de “Galàxies Metropolitanes” al COAC, que ens mostren una visió del món i la seva passió pels viatges.

Voldria també fer un elogi al discurs de la nova acadèmica en motiu del seu ingrés en aquesta Reial Acadèmia, un discurs esplèndid en rigor i coneixements, desgranant la història de les ciutats al món i que alhora ens mostra el seu amor per les petites places que activen l’espai públic i la vida de ciutats i pobles, posant l’èmfasi en l’urbanisme proper a les persones, pacificador i font eterna de les relacions humanes.

Finalment voldria lloar especialment que en el seu discurs hi ha una visió del futur de les ciutats, la possibilitat de la seva renaturalització i les noves oportunitats per crear un nou espai públic adaptat a les sol·licituds que la societat actual ens demana.

Maria, avui l’Acadèmia et rep amb els braços oberts. La meva enhorabona en nom de totes les acadèmiques i acadèmics.

Benvinguda a la Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi.

Carlos Ferrater Lambarri

Ciudad y artificio. Discurso de ingreso de la académica electa Ilma. Sra. Dra. Maria Rubert de Ventós, leído en la sala de actos de la Acadèmia el 15 de marzo de 2023. Discurso de respuesta del académico numerario Ilmo. Sr. Dr. Carlos Ferrater Lambarri. Barcelona, 2023

Excelentísimo señor Presidente, Ilustrísimas señoras y señores miembros de esta Academia, amigas y amigos.

Quisiera expresar mi gratitud por esta oportunidad de entrar a formar parte de la Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi, en especial a las personas que me propusieron, los académicos arquitectos Carlos Ferrater, Eduard Gascón, Josep Ma. Montaner y Jordi Faulí, a su presidente Josep Muntanyola y a la secretaria de la Academia Mireia Freixa i Serra.

Entiendo esta propuesta, la de hacerme miembro de la Academia, como un renovado interés por lo que el urbanismo puede ofrecer, como oficio y como conjunto de teorías y estudios por la mejora de las ciudades y los paisajes. En los años 80, cuando Barcelona iniciaba un período de cambios estructurales, el urbanismo estaba fuera del foco; ahora está en el centro de la discusión política y de los intereses financieros. Conviene que retorne a la discusión académica, para garantizar que siga velando por los intereses generales y al servicio del progreso de las ciudades y los paisajes.

Ocuparé la plaza del Excmo. Sr. Dr. Jordi Bonet Armengol, arquitecto que durante años presidió esta institución. Conocen bien su currículum y méritos profesionales. Bonet perteneció al grupo de arquitectos que se formaron en plaza Universidad. Su trabajo como impulsor y continuador de la Sagrada Família durante más de 25 años, le convierte en una figura clave que otorgó la huella a esta obra convertida en el mejor símbolo popular y religioso de Barcelona. Su trabajo se ha disuelto en el Templo, construido como una obra coral en el tiempo. Una actitud poco habitual y una importante lección para el urbanismo.

Fue gracias a su capacidad y entusiasmo que en 2014, organizamos la exposición *Gaudi's Unfinished Masterpiece. Geometry, Construction and Site* en City College CUNY en Nueva York sobre la Sagrada Família y Barcelona. Su determinación e inteligencia en la conferencia *An introduction to Gaudi's System of Proportions*⁶⁴ encandiló, cuando ya tenía 90 años, al público más sofisticado. Al frente de esta Academia ha dejado rastro en su organización. Agradezco a él y a todos sus miembros, que se conserve una parte del interior de este magnífico edificio, esta sala y la galería anexa, como lo que son. Unos espacios que nos hacen soñar en el *Pla*

⁶⁴ *Sagrada Família. Gaudi's Unfinished Masterpiece. Geometry, Construction and Site* An Exhibit at the Bernard and Anne Spitzer School of Architecture, City College of New York. September 2014-May 2015.

de Palau, el centro de la Barcelona moderna que nunca acabó de eclosionar. Barcelona, desde aquí, nos recuerda que todavía tiene rincones y espacios por donde circula cierto aire humanista y espíritu ilustrado.

He dedicado mi tiempo y atención a Barcelona. Este interés por la ciudad se complementa con un interés genuino por los paisajes, como el de Sant Martí d'Empúries, que forman parte de mi estructura de referentes intelectuales y de valores liberales desde la infancia. Un lugar amable, aún no destruido por la voracidad de la construcción y salvaguardado paradójicamente por un plan de protección arqueológica, la normativa de los espacios militares y por las leyes medioambientales de protección de los humedales. Un paisaje donde el urbanismo convencional, el que ha transformado el litoral y ha convertido en parodia las vías, rotondas y artefactos que aderezan los perímetros de la mayoría de núcleos turísticos, ha pasado de puntillas.

Estudié Arquitectura porque me gustaba dibujar e imaginaba la carrera como una mezcla de arte y matemáticas, historia y geografía. Fueron años espléndidos de trabajo, compartidos con amigas y amigos que todavía lo son. El profesor Manuel de Solà Morales me dirigió la tesis y me incorporé al equipo intenso y variado del Laboratorio de Urbanismo⁶⁵ cuando era todavía muy joven. A lo largo de los años de profesora he aprendido mucho de los estudiantes y me he divertido con el ping-pong intelectual que significa dialogar con nuevas generaciones, que tienen otros bagajes e intereses. También con los arquitectos graduados de América Latina, que vienen aquí para afrontar las dificultades y desigualdades que se concentran con crudeza en sus grandes ciudades.

Quisiera enfocar este discurso de acceso comentando algunas de las incertidumbres del urbanismo contemporáneo.

⁶⁵ Entre las publicaciones del Laboratorio de Urbanismo dedicadas a Barcelona destacaría:

Solà-Morales, M. *Deu lliçons de Barcelona / Diez lecciones sobre Barcelona*. Lub, 2008; Busquets, J. *Barcelona: La construcción Urbánica de una ciudad compacta*. Ed Serbal, 2006, LUB 2021; Solà-Morales, M. *Formes de Creixement Urbà / Formas de crecimiento urbano* LUB Barcelona, 1993; Busquest, J.; Corominas, M. *Cerdà y la Barcelona del futuro*. CCCB, 2009; Parcerisa, J. *Barcelona, Urbanisme s. XX. Vigila el mar, vigila les muntanyes*, Marge books, 2014; Busquets, J. coordinador; Crosas, C. editor. *Barcelona Metropolis de ciutades. El Urbanismo metropolitano hoy*. Amb, 2015.

Respecto a la producción del LUB de la década de los 70 ver: Rubert de Ventós, M.; Gómez Escoda, E. "Un laboratorio Urbano: Investigaciones, experimentos y ensayos. LUB 1970-1980" en Sambricio Ribera, C. eds. *La Cultura arquitectónica en los años de la Transición*. Editorial U. Sevilla, 2022

CUIDAD Y ARTIFICIO

I. *La ciudad no es una hoja en blanco*⁶⁶, y no hay ninguna ciudad igual en el mundo. Las ciudades siempre incompletas, vivas, abiertas a los cambios y a la transformación representan, cómo tantas veces y de maneras tan diversas se ha expresado, la más completa y fascinante expresión de nuestra civilización. La idea de *permanencia del plan* de Pierre Lavedan⁶⁷ o Marcel Poëte⁶⁸ nos recuerdan que los rastros persisten, más allá de los cambios y superposiciones que una ciudad acumula a lo largo del tiempo. La comparación con un *palimpsesto*⁶⁹ permite visualizar esta condición de la ciudad como el espacio donde las preimpresiones dejan la impronta material que acaba configurando su ADN. Richard Sennet interpreta la historia y la contemporaneidad de la civilización urbana y nos guía por este laberinto de *carne y piedras* que es una ciudad.⁷⁰

Desde la arquitectura nos interesa la ciudad como la mejor y más emocionante construcción colectiva y coral, donde vivimos y cristalizan todas las artes, como describe Camillo Sitte⁷¹. Comparar la ciudad a una sinfonía o a un poema, como hace Claude Lévi Strauss⁷², o a un ballet intrincado y variable o a una danza, como Jane Jacobs⁷³, me parece más ajustado que imaginarla como una *máquina funcional*. Podemos pensar también la ciudad como un jardín que evoluciona, se transforma y nunca es del todo perfecto, ni es necesario que lo sea. Porque las ciudades son todas diferentes y crecen, envejecen y se renuevan en una dinámica que nunca termina, si las cuidamos. Y podemos aprender directamente de jardineros y paisajistas tal y como han propuesto Manuel Ribas Piera⁷⁴ o Xavier Montey⁷⁵, en busca de la belleza y coherencia del territorio.

⁶⁶ Parcerisa, P.; Rubert, M. *La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo*. Ed ARQ Santiago de Chile, 2000. Reed 2014

⁶⁷ Lavedan, P. *Qu'est-ce que c'est l'urbanisme?*. Laurens. París 1926

⁶⁸ Poëte, M. *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes, la leçon de l'antiquité*. París, 1929

⁶⁹ Corboz, A. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Les éditions de l'Imprimeur, París, 2000

⁷⁰ Sennet, R. *Flesh and Stone. The Body and The City in Western Civilization*. Norton 1994 y *The Craftsman*. Penguin Books 2008, Anagrama, 2009

⁷¹ Sitte, C. *The art of building Cities*, 1889. i Collins, G. i C. *Construcción de Ciudades según principios artísticos*. Gustavo Gili, Barcelona, 1984

⁷² Lévi-Strauss, C. *Tristes Tropiques*. Plón, París, 1955

⁷³ Jacobs, J. *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, 1961

⁷⁴ Ribas, M. *Urbanisme i Paisatge. Lliçó de comiat*. ETSAB, Barcelona, 2013. Fundador con Rosa Barba de los primeros estudios de Paisajismo en España.

⁷⁵ Montey, X. *La casa como jardín*. Barcelona. Gustavo Gili, 2022

II. Me gustan y me sorprenden casi todas las ciudades. Algunas por la singularidad de sus barrios como el Albaicín en Granada; por su emplazamiento geográfico como Cádiz o San Sebastián, La Habana o Valparaíso; por la rotundidad de su geometría como la Plata o Buenos Aires; por su extraordinaria forma y despliegue como Praga, Lisboa o Palermo. Pero también grandes metrópolis inalcanzables como Nueva York o CD México. Ciudades menos bonitas pero dinámicas como Valencia o Málaga, exquisitas como Úbeda y Baeza o Toledo y Cáceres. Ciudades que conocemos y donde intentamos, sin conseguirlo, sentirnos como en casa, como París y Londres. Ciudades pequeñas como Urbino, donde compartimos con amigas y amigos el inicio de nuestro interés por el arte y el urbanismo. Y tantas otras como Aix en Provence y Aviñón, Aranjuez y Turín, Fez y Casablanca o Marrakech. Las ciudades que nos han abierto las puertas y donde hemos trabajado como Madrid. Y ciudades que no conocemos, pero descubrimos y nos emocionan desde sus historias y cartografías maravillosas como Tokio.

También las ciudades que imaginamos a través de novelas como la Barcelona de Mercé Rodoreda, Carmen Laforet, Sagarra, Marsé, Mendoza, Vazquez Montalban o Pérez de Andújar; el Madrid de Galdós o de Almudena Grandes; el Paris de Georges Perec que en *La vie mode d'emploi* nos adentra en la vida de un *Inmueble d'habitation*; Nueva York siguiendo los recorridos de Paul Auster⁷⁶ o del retrato que hace E.B.White⁷⁷ desde una habitación de hotel. O la confinada Vic de *Laura a la ciutat dels sants* de donde Miquel Llor hace vivir a mi tía abuela Mercè de Ventós.

Me gustan las ciudades cuando se convierten en las protagonistas de películas como *The Naked City* de Nueva York, *Roma* de CDMéxico, *La Ciudad blanca* de Lisboa, o *Los Tarantos*, *En Construcción*, *Biutiful* y recientemente *Chavalas*⁷⁸ de Barcelona. La mirada de los fotógrafos nos ha revelado conflictos endémicos y también la belleza de lo no convencional. Como Margaret Michaelis, que enfoca la pobreza en Barcelona en los años 30; Pérez Siquel que describe el primer chabolismo o el turismo años más tarde; Manolo Laguillo, que ha retratado durante décadas las transformaciones; Bernadó, que congela interiores y paisajes de la modernidad. O Joan Colom, Milagros Caturla, Miserachs, Català-Roca, Colita, Pilar Aymerich, García-Alix o Cristina García Rodero⁷⁹ que capturan la vida.

⁷⁶ Auster, P. *The New York Trilogy*, Penguin Classics Deluxe. New York, 1985

⁷⁷ White, E.B. *Here is New York*. New York Review of Books, New York, 1949

⁷⁸ *The Naked City* (Jules Dassin, 1948), *Roma* (Alfonso Cuarón, 2018), *En la Ciudad blanca* (Alain Tanner, 1983), *El Cielo sobre Berlín* (Wim Wenders, 1987), *Los Tarantos* (Francisco Rovira Beleta, 1963), *En Construcción* (José Luis Guerín, 2001), *Biutiful* (Alejandro González Iñárritu, 2010), *Chavalas* (Carol Rodríguez, 2021)

⁷⁹ Azara, P. Ver *Tochoocho*- sección Arte y fotografía

Me interesa cómo miran y condensan el alma de la ciudad con humor ilustradores como Saul Steinberg o Jean Jacques Sempé. Y también artistas, que utilizan la ciudad como escenario, como la *antiflaneuse* Sophie Calle, Jenny Holzer que nos interpela con textos insertados en el espacio público, Frederic Amat que utiliza las paredes como un lienzo, o las sorprendentes instalaciones de Christo y Jeanne-Claude transformando edificios y artefactos por todas partes.

Creo que sólo podemos entender las ciudades donde hemos vivido, aquellas en las que hemos usado las lavanderías, los supermercados de noche, los bares rancios y los más sofisticados, donde hemos visitado sus hospitales, museos y academias, las que hemos conocido en domingos tristes y en días de fiesta. Las que hemos caminado insistentemente, o las que hemos descubierto en coche de noche como Travis Bickel en la película *Taxi Driver* (Scorsese 1976) o en moto como Nanni Moretti en *Caro Diario* (1993), sin brújula. Aquellas que conocemos desde las particularidades de sus mejores estaciones de metro y de los mercados en los que cristaliza la vida.

III. *Ciudad es sinónimo de cambio*. Las ciudades que nos maravillan se construyen cuando la arquitectura particular está al servicio y en diálogo con otras arquitecturas y con los intereses generales. Una ciudad hecha de contigüidades, espacio privilegiado para la creación y cultura, que se construye y adapta; es decir, que combina y concilia ideas y conflictos.

Las mejores ciudades son el resultado de muchas manos, que han construido el espacio común en el tiempo. Es por eso que las *manzanas* de edificación, construidas por adición de arquitecturas entre medianeras, no necesariamente bellas, crean ciudades y barrios muy atractivos y socialmente diversos. Y por el contrario, una colección de buenos edificios dispuestos de forma autónoma no compone una ciudad hermosa, sino una algarabía. La ciudad es más que una colección de arquitecturas, mucho más que la suma de sus partes. Pero también es cierto lo contrario, las condiciones de la ciudad moderna pueden crear conjuntos sin articulación y que signifiquen menos que la suma de sus arquitecturas.

IV. Las ciudades raramente colapsan y quedan atrapadas en un instante, como ocurrió con Pompeya. Generalmente evolucionan. Y descubrimos cómo muchas transformaciones son respuesta a la necesidad de crecimiento, a nuevos programas de embellecimiento, o a conflictos y catástrofes -incendios, terremotos, tsunamis y guerras-. Es el caso por ejemplo de la ciudad barroca de Noto, de la Baja de Lisboa, del centro de Catania, de la

reconstrucción de Napier, de Marsella o de Le Havre y de todas las ciudades reconstruidas después de la 2ª Guerra Mundial.

La implantación de un orden de calles rectas, para dar coherencia a tejidos irregulares, conllevan cambios completos: como el liderado en Roma por Sixto V y Domenico Fontana en el s. XVII, o la transformación descomunal de París con Haussmann y Napoleón III, que combinan objetivos religiosos o de estrategia militar con la voluntad de resolver el saneamiento y abastecimiento de agua. Razones de salubridad que a partir de la ilustración han conducido también a soluciones para poner a las ciudades al día y hacerlas más saludables, justas e igualitarias. Por ejemplo, aquí en Barcelona, con las plazas y fuentes ocupando el espacio de los cementerios parroquiales en el centro de la ciudad gótica. O los cambios derivados de las leyes de desamortización del s. XIX que permitieron derribar viejos conventos para construir teatros, mercados, liceos, plazas residenciales y modernizar la ciudad decimonónica⁸⁰. Evitar humos y garantizar la calidad del aire en las ciudades fue el detonante de la deslocalización industrial, al tiempo que se construía un nuevo sistema de *colonias* descentralizadas en las que era más fácil el control social.

El derribo de las murallas y la organización de un nuevo sistema de movilidad con los ferrocarriles, propicia una transformación sin precedentes. La nueva civilización *montada en el vapor y armada de la electricidad*, como la describe Ildefonso Cerdà⁸¹, estructura un nuevo sistema de relaciones y vínculos con el territorio. La construcción de los ensanches permitió absorber el gran crecimiento de las ciudades industriales y organiza un nuevo orden geométrico y una dimensión desconocida que las hace crecer por continuidad⁸².

A principios del s. XX, superponer una nueva geometría que enfoca los espacios monumentales fue el motor de planes de avenidas y espacios libres en ciudades organizadas por cuadrículas regulares, como en la Habana, en Nueva York, en Filadelfia y también de propuestas como la de Jaussely para Barcelona o la de Burnham para Chicago. Vuelven a ser las leyes de expropiación forzosa las que permitieron cortes, a menudo brutales, para abrir calles rectas por los centros de las ciudades -Gran Vía en Madrid, Vía Layetana en Barcelona o Avenida Oeste en Valencia. Y razones higiénicas las que impulsaron el plan de Saneamiento⁸³ en 1932 y la instalación de equipamientos como el Antituberculoso en el Raval. O de forma análoga, actualmente, cuando son consideraciones ambientales y la

⁸⁰ Fontbona, F. Català-Roca, F. *Del Neoclassicisme a la Restauració. 1808-1888*. Edicions 62, Barcelona, 1983

⁸¹ Cerdà, I. *Teoría general de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*. Imprenta Española, Madrid, 1867; Ed. Ariel, y Ed. Vicens Vives, 1968

⁸² Rubert, M. Alemany, L. Sarda, J. "Barcelona Backdrop" en A.A.V.V *Sagrada familia. Gaudi's Unfinished Masterpiece*. Oro, New York, 2015

⁸³ G.A.T.E.P.A.C., A.C. *Documentos de Actividad Contemporánea* 25. Barcelona, 1937. "Esponjament del Districte V de Barcelona"

necesidad de vivienda las que están cambiando las prioridades del urbanismo.

V. Dos poderosos enfoques alteran las ciudades y el territorio en el siglo XX y configuran indirectamente muchos de los paisajes que tenemos hoy. Por un lado los postulados de la arquitectura moderna que se formulan en el IV CIAM (1933) y condensan como un escrito dogmático en la *Carta de Atenas*⁸⁴ de 1941. Por otra parte, la evolución de los nuevos trazados de carreteras y vías que, a partir de la década de 1930, transforma las ciudades y los territorios en USA. Una propuesta que se presenta como una visión optimista en la exposición *Futurama* de la General Motors de Nueva York de 1939⁸⁵ y se convierte en estructural con la *Highway Act For National Defense*⁸⁶ de 1956, que permite la distribución de la población y de los espacios de producción esparcidos, enlazados por la vialidad y fomentando por tanto una nueva urbanización dispersa que se generalizará en todas partes.

Se trata de una nueva forma de ocupación del territorio y distribución de la población que tiene precedentes muy variados. Desde las teorías antiurbanas de *Ciudad Jardín* (Howard, 1898)⁸⁷, como alternativa a los problemas de congestión y a los males de la ciudad industrial, a las múltiples propuestas y visiones que exploran los arquitectos entre 1920 y 1940, como *La ciudad de tres millones de habitantes* (Le Corbusier, 1922), o *Broadacre City* (F. LL. Wright, 1932) entre otros.

Las premisas de la *ciudad funcional* que la *Carta de Atenas* sanciona, trastornan así la relación de infraestructura, arquitectura y paisaje. Y surge una nueva ciudad higiénica y moderna que se proyecta y organizará por zonas y con el verde como cinturón de contención o como alfombra unificadora donde se colocan los edificios. La arquitectura se desvincula de la vía y explora nuevas formas, sin el corsé de la alineación a calle, dibujando conjuntos de bloques y torres con formas de agregación inéditas. La calle corredor del s. XIX ha desaparecido, escindida en 7 vías de acuerdo con las diferentes funciones.

La nueva ciudad se construye con proyectos cerrados que definen todo el proceso de creación de nuevos barrios y ciudades enteras, como Brasilia o Chandigarh, desde las

⁸⁴ Sert J.L.– CIAM (1942) *Carta de planificación de la Ciudad* y Le Corbusier y Jeanne de Villeneuve (1943) *Carta de Atenas*.

⁸⁵ El pabellón *Futurama* de la General Motors para la World's Fair (Bel Geddes, 1939), donde autovías superpuestas organizan un centro de esbeltos rascacielos, difunde una idea de ciudad del futuro al gran público que combina espacios de gran concentración y actividad y el suburbio disperso que ofrecerá una casa para cada familia.

⁸⁶ Una ley que autoriza la construcción de un mallado de autopistas que enlaza todo el país y se convierte en el mayor programa de trabajos públicos en la historia de los USA.

⁸⁷ Howard, E. *Tomorrow : A peaceful Path to Real Reform*. Cambridge, 1898

infraestructuras hasta las ventanas de las casas⁸⁸. La calidad y belleza de muchos edificios que conforman esta nueva ciudad, contrastan con la dificultad de crear condiciones urbanas atractivas, que la organización funcional ordena. Paralelamente crece el suburbio desplegado como una sábana sobre la geografía, tal y como describe con precisión Dolores Hayden⁸⁹.

Esta nueva mirada, se manifiesta en las cubiertas de los libros *Espacio, Tiempo y Arquitectura*⁹⁰ de Sigfrid Giedion, o *Can Our Cities Survive?*⁹¹ de Josep Lluís Sert. En ambas los nudos de infraestructura se presentan como el recurso que favorece a la ciudad dispersa, resolviendo problemas de hacinamiento, salubridad y ocio; ejemplificados por una lata de sardinas en el caso del libro de Sert o con la imagen de Versailles en el caso de Giedion. La ciudad compacta y densa es un foco de problemas, es necesario transformarla. Y quizás parte de los problemas de las ciudades y los paisajes actualmente son derivados del enfoque de la cuestión urbana, que los bellos fotomontajes de las cubiertas de Herbert Bayer⁹² sintetizan.

VI. La reconstrucción en Europa después de la 2ª Guerra Mundial, que ocupa la energía de arquitectos y planificadores, propicia la experimentación sin precedentes de todas las formas de ciudad abierta que propone el nuevo urbanismo. Se trata de barrios o ciudades enteras que se construyen por todas partes como alternativa al crecimiento en “mancha de aceite”, y que a menudo hacen *tabula rasa* de las condiciones urbanas anteriores. Paralelamente este crecimiento por fragmentos, se distribuye de forma libre por el territorio periurbano, rompiendo la articulación del paisaje culto que protegía y servía a las grandes ciudades. En Francia, los *Grand ensembles*⁹³ se sitúan alejados de los centros y conforman las *banlieues* que acumulan tantos problemas sociales en la actualidad. En Inglaterra, a la sombra del *Plan del Gran Londres*⁹⁴, los *New Towns* reenfocan la discusión, apostando por nuevas fundaciones que van cambiando de fisonomía y aumentando de tamaño.

⁸⁸ Las nuevas grandes capitales Chandigarh i Brasilia, programadas a partir de 1950, incorporan variedad en las edificaciones y una arquitectura de gran interés expresivo y plástico. Sin embargo la discontinuidad y las descomunales distancias, la adscripción rígida a una idea de jerarquía vial -las 7V y la dependencia del coche-, y la imposibilidad de crecer, hace de estos conjuntos ciudades inquietantes.

⁸⁹ Hayden, D. *Building Suburbia, 1820-2000*. Panteón Books , 2003 y *A Field Guide to Sprawl*. North, 2004

⁹⁰ Giedion, S. *Space Time and Architecture: The Growth of a New Tradition*. Harvard University Press, 1941

⁹¹ Sert, JL, CIAM. *Can Our Cities Survive? An ABC on Urban problems, Their Analysis, Their Solutions*. Harvard University Press, 1942.

⁹² Los dos fotomontajes de las cubiertas son diseño de Herbert Bayer (1900-1985), diseñador, arquitecto y antiguo profesor de la Bauhaus.

⁹³ ver :Yves Lacoste, « Un problème complexe et débattu: Les Grands ensembles », *Association des géographes français*, nn. 318-319, 1963

⁹⁴ Patrick Abercrombie and John Henry Forshaw. *Greater London Plan*, 1944.

Algunos proyectos, como el *Interbau*⁹⁵ de 1956, en el barrio Hansaviertel de Berlín occidental, con edificios de los mejores arquitectos del momento, se convierten en modelos de la nueva ciudad. La introducción de nuevas formas de calle comercial, como el Lijnbaan⁹⁶ en Rotterdam, ofrecen una versión inédita de barrio que definitivamente ha segregado el comercio de la residencia. Pero estos proyectos coinciden en el tiempo con la construcción de avenidas monumentales clasicistas, como la Stalinallee en el Berlín oriental o las múltiples reconstrucciones fieles y ficticias de ciudades devastadas, en Budapest, Hamburgo, o Varsovia⁹⁷, y también en ciudades y pueblos de Italia o España. Soluciones blasmadas durante décadas por la cultura urbanística moderna, y que hoy miramos quizá con otros ojos.

En las grandes capitales españolas -Valencia, Sevilla, Bilbao, Barcelona y Madrid- coincidiendo con la inmigración masiva de población en busca de un trabajo en las fábricas, la urgencia de construir viviendas sociales dignas impulsa el programa de *polígonos* de vivienda, que coincide con el fin de la autarquía y el plan de estabilización de 1959⁹⁸. Mientras, los centros históricos sufren el abandono y los tejidos suburbanos se densifican y crecen sin servicios ni soportes, tal como muestra la película *El pisito*⁹⁹ y tal como dibujaba Cesc. A partir de los años 60, se proponen vías rápidas que segmentan tejidos, se agujerean calles para construir aparcamientos, se planean túneles y se construyen las primeras vías rápidas y cinturones. Las calles convencionales desmontan aceras, talan árboles y construyen aparcamientos. La fluidez circulatoria es la desiderata del urbanismo y con ella la ciudad se difumina.

Estos cambios, que coinciden con el inicio del turismo y toda la serie de transformaciones que mineralizan la costa, no pueden entenderse sin la rápida y generalizada irrupción del coche, que es sin duda el invento más directamente implicado en la transformación física de las ciudades y el territorio en el siglo XX. El cineasta francés Jaques Tati, en *Les vacances de Mr. Hulot* (1953), *Mon Oncle* (1958), *Playtime* (1967) o *Tráffic* (1971), nos ofrece una visión sorprendente e ingeniosa de estos cambios.

Hace más de seis décadas Jane Jacobs en *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, defendía la ciudad hecha de calles y con el comercio cercano; frente a los proyectos de

⁹⁵ Interbau- Internationale Bauausstellungde 1957 en Berlín con el lema “La Ciudad de mañana” para reconstruir el barrio Hansaviertel. Participaron arquitectos reconocidos entre otros Gropius, Le Corbusier o Bruno Taut, que ya habían participado en la Weissenhof de Stuttgart de 1927.

⁹⁶ Lijnbaan, Rotterdam. Proyecto de Van der Broeck i Bakema 1949-1953

⁹⁷ Reconstruida a partir de las pinturas de Il Canaletto- Bellotto (1722-178)

⁹⁸ Bohigas, O. *Barcelona entre el pla Cerdà i el barraquisme*. Edicions 62, Barcelona, 1963

⁹⁹ Azcona, R.; Ferreri, M. *El pisito* 1958. “Cesc”. Francesc Vila y Rufas (1927-2006) dibujante y pintor

Slum clearance (limpieza de tugurios)¹⁰⁰ que estaban transformando el paisaje de Manhattan con barrios de bloques repetidos y vías segregadas. Y seguimos en el s. XXI proyectando y construyendo ciudades y barrios a partir de la articulación de bloques independientes y añadiendo más cintas de asfalto sobre los campos. Progresivamente, la ciudad de calles confortables que pueden crecer y enhebrar arquitecturas, ha quedado sustituida por una acumulación de edificios e instalaciones que emergen con autonomía, organizando un paisaje de discontinuidades -ni terreno baldío¹⁰¹, ni espacio intersticial- que no tenemos todavía palabras para describir. Espacios que separan grandes cosas, *arquitecturas* y artefactos, que han segmentando carreteras secundarias, interrumpido corredores ecológicos, modificado los cursos hídricos, y que con la crisis climática se convierte en una de las cuestiones más urgentes a resolver. Quizá sea el momento de un cambio de enfoque.

VII. *Hace poco que los arquitectos nos dedicamos al urbanismo*. Aún no tenemos el bagaje técnico de los geógrafos construyendo mapas y recogiendo datos, ni la de los ingenieros militares que proyectaron los barrios regulares y carreteras plantadas bellísimas en el ochocientos, la sabiduría de médicos como Monlau que dio razones¹⁰² al derribo de las murallas de Barcelona, la eficacia de notarios y topógrafos que certificaron la descomposición de la propiedad urbana como los *Commissioners* para Nueva York. Conviene revisar sus métodos, razones e instrumentos de acción. Sobre todo conviene releer la descomunal *Teoría General de la Urbanización*¹⁰³, de Ildefonso Cerdà, creador de la disciplina.

Más que imaginar ciudades utópicas y nuevas condiciones urbanas, quizá sea el momento de fijarnos y aprender de las mejores ciudades que están aquí, que han construido buenas condiciones para vivir y espléndidos entornos. Entender cómo se han ido construyendo en el tiempo, cuáles son sus orígenes y el porqué de su localización, cuáles son los proyectos claves que han perfilado su fisonomía, cómo han afrontado el problema de la vivienda, como han resuelto problemas de movilidad desde que se inventó el ferrocarril y después el tranvía y el metro. Y también fijarnos con detenimiento en qué ocurre hoy, cómo surgen nuevas formas de moverse, cómo el hábitat informal está ofreciendo soluciones que no se

¹⁰⁰ *Slum Clearance, Slum Removal or Slum Eviction* fue la estrategia urbana a partir de 1930, para transformar y sustituir barrios pobres y con mala reputación, por un nuevo tipo de barrio de bloques, donde persistieron y aumentaron las dificultades. El derribo en 1972 de Pruitt-Igoe (San Luis, Mediciones, 1954), proyecto de Minoru Yamasaki, escenifica el fin de esta práctica urbanística. *Slum Upgrading*, incorporando servicios e infraestructura, es la propuesta alternativa actual para sustituir barrios informales.

¹⁰¹ Solà Morales, I. *Presentes y Futuros. Arquitectura en las ciudades*. CCCB, 1996

¹⁰² ver la discusión entre Mané y Flaquer y Maragall en: Quintana, LL. "Apunts sobre la influència de Joan Mañé y Flaquer en l'obra de Joan Maragall." Haidé (2016)

¹⁰³ Cerdà, I. op. cit.

han logrado con proyectos reglados, o cómo ha ido cambiando y creciendo la presencia del verde estructural vinculado a la geografía. Y recordar, tal y como argumenta Josep Ramoneda¹⁰⁴, que el sentido de cualquier proyecto en la ciudad o en el paisaje es contribuir a mejorar las condiciones previas, en medio del sistema de intereses y apetencias que constituye una ciudad, para responder a nuevas cuestiones de orden social y ecológico. De lo contrario, es un abuso.

VIII. El urbanismo es necesario para hacer más confortables y sostenibles las ciudades. Para transformar sus barrios de bloques, para aprovechar equipamientos y edificios vacíos y hacer posible una casa para todos, para construir la estructura de plazas y avenidas que enlacen fragmentos dispersos y los espacios de la movilidad y el metabolismo urbano, para organizar el espacio libre y restablecer enlaces apoyados en el orden hídrico, considerando las razones medioambientales como prioritarias; para evitar seguir añadiendo más CO₂ de lo que podemos permitirnos.

Un urbanismo que *ordene la vialidad en las periferias*, elimine rotondas y *bypass* innecesarios y se centre en *nuevas ramblas y calles* que enlacen los fragmentos del territorio. Comprobamos cómo las calles de los ingenieros ilustrados, como proponía Cerdà para el Eixample de Barcelona, o Soria y Mata para la *Ciudad Lineal*¹⁰⁵ de Madrid, tienen el transporte público en el centro, árboles plantados de forma obsesivamente regular y buenas infraestructuras de saneamiento que cambiaron las condiciones de vida e higiene en la ciudad del siglo XIX. Propuestas que pueden ser el modelo de calle del futuro, más que las visiones futuristas de vías entre espacios comerciales superpuestos del 70 y 80 del s. XX. Reconstruir las carreteras, siguiendo el modelo de las *Allées* francesas del s. XVIII, como las que articulaban el Empordà hasta los años 70, puede ser una medida de extraordinaria eficacia y actualidad para restablecer coherencia y belleza en el territorio.

Un urbanismo que añada *desorden a la ciudad de bloques*, que desmonte algunos de los principios de la utopía funcional que alimentó su originalidad y que interrumpa esta repetición sistemática que construye los barrios de lo que era *el extrarradio*. Y se concentre en actuar en los “paisajes de los errores” -parques de oficinas vacíos, cadenas y centros comerciales abandonados, vías y aparcamientos- como los llama Jill Stoner¹⁰⁶ y que describe aquí con precisión Andrés Rubio¹⁰⁷, con el fin de desmontar selectivamente y al mismo

¹⁰⁴ Ramoneda, J. “¿Para qué sirven los arquitectos?”. *Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades*. CCCB, 1996

¹⁰⁵ Soria y Mata, A. *La ciudad Lineal de Madrid*, 1882.

¹⁰⁶ Stoner, J. *Toward a Minor Architecture*. the MIT Press, Cambridge, 2012

¹⁰⁷ Rubio, A. *España fea. El caos urbano, el mayor fracaso de la democracia*. Barcelona Debate, 2022

tiempo añadir arquitectura que contribuya a la compactación de artefactos en los paisajes de la dispersión, tal y como Dunham y Williamson plantean¹⁰⁸.

Un urbanismo que ponga el énfasis en los *espacios de relación entre arquitecturas*, usos y actividades borrando límites y zonas, tal y como proponían los arquitectos del Team X¹⁰⁹. Y que aprenda del conjunto residencial Walden 7 y de la bellísima fábrica de cemento transformada en casa y Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill¹¹⁰; el único experimento alternativo a la ciudad de bloques, que combina riesgo y pragmatismo.

Un urbanismo que *proteja el patrimonio*, que significa cuidar los edificios que hacen hermosa la ciudad y preservar su arquitectura y encaje urbano. Hay demasiados ejemplos de edificios diezmados por rehabilitaciones ingeniosas y de autor, que les han extirpado su carácter. Y emerge una nueva cultura que valora los edificios con sus arrugas y su pátina. Podemos aprender de los dibujos y propuestas de Alexander Brosky. También de Theaster Gates, artista social y urbanista de Chicago, que compra y transforma edificios dilapidados como el Island Bank o el Stone's Building y los transforma en biblioteca o en centro de creación. Comprobamos que *son los usos los que pueden adaptarse a los edificios, no a la inversa*.

Un urbanismo que *aproveche bien lo que hay*; es decir, utilice todos y cada uno de los edificios vacíos, antes de hacer otros nuevos. Este fenómeno, la cantidad de espacios sin uso ni actividad, o con un uso muy intermitente, es reciente. Pienso en los espacios infrautilizados en grandes edificios públicos llenos de oficinas y aulas vacías -como en las universidades-, en tantos equipamientos sobredimensionados de ciudades medias, y también en edificios del Eixample¹¹¹. Una situación insostenible, que se produce por primera vez a partir de finales del s. XX y continúa en el s. XXI.

Un urbanismo que se *concentre en las plazas*, donde se manifiesta el alma de las ciudades. *No hay ciudad sin plaza*¹¹². Conviene aprender de las mejores, que han construido sus espacios más trascendentes y bellos¹¹³. Espacios en los que se produce la fiesta y el conflicto y que concentran la mejor arquitectura; a menudo imperfectas y no terminadas; porque las

¹⁰⁸ Dunham Jones, Ellen; Williamson, June. *Retrofitting Suburbia*. Berkeley, 2011

¹⁰⁹ El Team X se constituyen como grupo en el C.I.A.M. IX (1953), y elaboran el *Manifiesto de Doorn*. Ver también propuestas de Simone y Lucien Kroll o la transformación de HLM de Burdeos de Lacaton-Vassal, Premio Mies 2011

¹¹⁰ Walden 7 (1970-1974) web: RBTA-Ricardo Bofill Taller de Arquitectura. Ver también: Monteys, X; Rubert, M. *14 parejas y un mosaico. 75 años de vivienda en España*. Ed Asimétricas, 2021

¹¹¹ Como tantas salas y almacenes sin uso, por ejemplo en el *Museo y Centro de Estudios del Deporte Melchor Colet* en el Eixample, el barrio más denso y envejecido de Cataluña.

¹¹² Rubert, M. "No Square no City/ La place fait la Ville" y Bollerey, F. "The Square: Visions of Multitude and Solitude/ La place: Visions de multitude et solitude" en Mancuso, F. i Kowalski, K. eds. *Squares of Europe, Squares for Europe / Places d'Europe, Places pour l'Europe*. Jagiellonian University Press, Kraków, 2007

¹¹³ Zucker, P. *Town and Square: From the Agora to the Village Green*. MIT Press, Cambridge, 1970

ciudades tampoco lo son. Podemos aprender de las viejas plazas y *Mercadals*, del programa extraordinario de *Plazas Mayores* en España¹¹⁴, de las clasicistas, de las que fueron el detonante del cambio urbanístico en Barcelona en los 80, o de las nuevas plazas que están surgiendo en los nodos de intercambio de los pueblos y metrópolis, y que son actualmente los ámbitos de mayor actividad y tensión.

Un urbanismo que *continúe construyendo trenes y metros*, que hicieron grandes y abiertas las ciudades a partir del s. XIX y que a partir de 1960 languidecen y se abandonan, en Europa y en América Latina sobre todo. La irrupción de la alta velocidad y una nueva conciencia ambiental permite imaginar de nuevo la eclosión de las estaciones, grandes y pequeñas, para enhebrar la movilidad colectiva moderna. Las grandes terminales europeas ya se han adaptado, como La Gare du Nord en París, Saint Pancras o King's Cross en Londres, Rossio en Lisboa, Hauptbahnhof en Berlín, Termini en Roma. Nuevas estaciones como las Delicias en Zaragoza o Atocha en Madrid, son referencias aquí. Permítanme insistir, pero creo que la ciudad de Barcelona no tiene suficientes estaciones ferroviarias, ni puede funcionar con un eje de transporte ferroviario único Sants-Sagrera. No lo preveía Cerdà en 1860, ni Jaussely en 1904. La Estación de França sigue vacía y pendiente de enlazar con la magnífica estación del Morrot. Barcelona tiene olvidadas dos estaciones muy bellas que nadie reclama y que están esperando a derrumbarse o convertirse en un museo más, sin visitantes. *Las ciudades sabias aprovechan bien lo que tienen y sacan partido de sus peculiaridades.*

Un urbanismo que *fomente la continuidad del espacio agrícola* y de los espacios libres y a hacer más *sostenible y bello el entorno periurbano*. La mirada a lo que Gilles Clément llama el *tercer paisaje*¹¹⁵, plantea limitar de urbanización excesiva estas áreas en las que coexisten usos contradictorios; que es una forma de liberar la matriz biofísica y fomentar que la naturaleza se integre de forma diferente en las ciudades. También plantar más árboles de manera sistemática (cada 8m. por ejemplo), puede ser una estrategia de aplicación en todos los espacios públicos, en todas las explanadas de aparcamiento, en las cunetas de todas las carreteras y calles. Y así, dibujar la continuidad de infraestructura verde -para enlazar barrios, servicios, escuelas, ateneos, estadios-, y recomponer un territorio dañado. Los espacios intersticiales del Barrio Quinta da Malagueira (A. Siza, 1979-97) el camino de ascenso a la Acrópolis desde el Ágora a Atenas (D. Pikionis, 1951) o el parque Emerald Necklace siguiendo el curso del agua en Boston (F. L. Olmsted, 1894), sugieren soluciones. Y también actualmente la restitución del carácter de los ríos, como la del Besòs enlazando

¹¹⁴ Bonet Correa, A. *Morfología y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España*. Gustavo Gili, Barcelona, 1978

¹¹⁵ Clément, G. *Une brève histoire du jardin*. Paris, 2002 y *Manifeste du Tiers Paysage*. Paris, 2004

barrios, o los paseos marítimos de Gijón o de Empúries y tantos otros, que son nuevos espacios de ocio.

Un urbanismo que ordene la división del suelo, establezca las reglas y *fomente que la ciutat se construya, reconstruya y mejore con proyectos de tamaño discreto*, y que considere su incesante capacidad de adaptación y cambio.

IX. El urbanismo desde la arquitectura tiene en *el dibujo* un poderosísimo instrumento de análisis y comprensión de la realidad y también para imaginar cambios, nuevas continuidades, propuestas de reforma o de nuevos trazados. Cualquier dibujo es una síntesis pero al mismo tiempo un acto necesariamente incompleto y parcial, que sirve para comprender e imaginar futuros de la ciudad a los arquitectos.

Hay documentos extraordinarios que representan ciudades: la colección de maquetas de ciudades fortificadas francesas alojadas en el *Musée des Plans Reliefs*¹¹⁶ de París, o las once perspectivas a *vol d'oiseau* de Alfred Guesdon¹¹⁷ que describen las ciudades españolas -de Cádiz a Barcelona- a mediados del siglo XIX, que incorporaron los avances técnicos entonces disponibles, y que ofrecen una visión comparativa orientada a documentar las ciudades.

Mapas y planos son herramientas fundamentales para el control de los territorios cuando describen cuidadosamente los elementos clave de las ciudades, o ilustran batallas y asedios para el estudio de la estrategia. Pueden ser herramientas de segregación y control social, o al mismo tiempo herramientas para reequilibrar desigualdades, como los mapas que describen la distribución de la población por razas, por capacidad adquisitiva, por afinidades políticas, por áreas de mayor ruido o contaminación. También son fundamentales para resolver problemas urbanos como el mapa de John Snow que sirvió para detectar el foco de la infección del cólera (el pozo en Broad Street en el barrio del Soho), o para hacer más ágil la vida en la ciudad como el mapa del metro de Londres (Harry Beck, 1933) que traduce la telaraña de líneas en un diagrama apto para ser entendido por todos.

Las intenciones son el motor de las distintas representaciones. Ya se trate de describir una situación existente con rigor y precisión –como en el plano arqueológico de Timbgad–; presentar una propuesta de orden y nueva estructura en una ciudad existente –como los

¹¹⁶ www.museedesplansreliefs.culture.fr, con maquetas desde Luis XIV hasta Napoleón III.

¹¹⁷ Guesdon, Alfred (Nantes, 1808-1876) Realiza once panorámicas recogidas en *L'Espagne à vol d'oiseaux*, a partir de imágenes del fotógrafo Charles Clifford tomadas desde un globo aerostático.

dibujos de Jules Guerin para Chicago¹¹⁸ –; o explicar una situación de conflicto y encaje de geometría –como en el plan de Dallas que subraya la colisión entre mallas de distintos propietarios–. Dibujar las ciudades puede ser también un acto de afirmación, para mostrar al mundo cuál es su arquitectura y sus aspiraciones, como las plantas que ilustran acontecimientos excepcionales como las grandes exposiciones universales.

Actualmente no es necesario disponer de un mapa para recorrer una ciudad y orientarse en ella. La tecnología ha supuesto un cambio brutal a nuestra percepción y forma de movernos por las ciudades y el territorio, relegando los mapas a un uso diferente, a menudo exclusivo, para iniciados e interesados en el urbanismo. La visión de conjunto ha sido sustituida por la eficaz aproximación que ofrece la pantalla del teléfono móvil, una visión fragmentada pero cargada de detalles de información. Un fenómeno que se produce en paralelo a la explosión de los *datos abiertos*¹¹⁹ y a la utilización de la información localizada en el espacio, al servicio de estrategias variadas que están cambiando y controlando nuestro modo de vida.

Esa evolución va en el sentido opuesto a la acumulación de información que ofrecían guías como la Baedeker¹²⁰ que incluían, de forma compacta y en un espacio mínimo, el mapa de la ciudad, sus monumentos y museos, los horarios de los transportes, la gastronomía, los hoteles, los usos y costumbres locales. También desaparecieron los mapas que colgaban de las paredes de comisarías, agencias inmobiliarias o institutos municipales. Sin embargo, para el oficio de urbanista es importante la imagen gráfica de la ciudad entera, hecha de partes y continuidades; para entender las razones de su forma e imaginar transformaciones más delicadas, más sabias, menos generales. Cómo hacen Edmund Bacon en *Diseño de Ciudades*¹²¹ o Colin Rowe en *Ciudad Collage*¹²², que explican episodios urbanos a partir de dibujos. Como hemos hecho durante años en el Laboratorio de Urbanismo o como hacen en el Urban Lab de Lisboa¹²³, dibujando espacios públicos, edificios y ciudades portuguesas. Quizás los artistas siguen dibujando mapas precisamente por eso, con el afán de conseguir una imagen sintética de un lugar, como hacía Zola¹²⁴ para orientarse en su relato sobre la transformación

¹¹⁸ Plan de Chicago, redactado por Burnham y Bennet, 1909

¹¹⁹ ver Big Bang *Data*. Exposición en el CCCB, 2014

¹²⁰ Karl Baedeker (1801-1859) comienza la edición de guías para viajeros en 1828 con “Viaje por el Rin, de Mainz a Colonia” que continúan sus sucesores. Ver: Rodríguez, C. *El vademécum de la ciudad: París y Barcelona en las guías y descripciones urbanas: 1750 - 1920*. Upc, 2018

¹²¹ Bacon, E. *Design of Cities*. Thames and Hudson, 1967

¹²² Rowe, C., Koetter, F. *Collage City*. MIT 1978, G. Gili Barcelona, 1981

¹²³ Forma Urbis Lab. Dias Coelho, C; Fernandes, S. *Atlas morfológico de la ciudad portuguesa (2018-2022)*

¹²⁴ Zola, E. *Au bonheur des dames*. París, 1883. Le livre de Poche, 2018

de París en *Le bonheur des dames*; o como Constant¹²⁵, que utiliza la cartografía y una visión de la ciudad del futuro, para inventar *New Babilon* desde la experiencia de deriva situacionista.

X. Me he dedicado a dibujar¹²⁶ -ciudades y barrios, plazas y metros, paisajes-, a proyectar, a escribir. Mi trabajo es variado y puede parecer confuso, porque me interesan muchas cosas. Pero visto en perspectiva creo que parte de un interés enorme y vivo por lo que ha sido y es mi campo de trabajo a lo largo de los años: la ciudad y los paisajes como espacio dinámico, y su arquitectura, estructuras e infraestructuras, que son escenario de nuestra vida.

Las grandes ciudades dan miedo, son acumulación de diversidad, de gente extraña, se hablan demasiadas lenguas y son el refugio de pobres y desarraigados, de los más ricos también. Son espacios de contrastes y enfermedades. Pero también es en las ciudades donde se experimenta y afrontan los problemas del momento, de donde surgen las medidas para mejorar las condiciones de vida de todos, para hacer frente al cambio climático y a la pobreza, que se acumula de forma brutal en las grandes ciudades.

Es precisamente su condición de incompletas, llenas de irregularidades y disfunciones, lo que conforma espacios de máxima artificialidad y de extraordinaria energía y belleza. La ciudad es mucho más que una obra de arte. Será siempre imperfecta, inacabada, mestiza y difícil. Por eso son la mayor creación de los humanos: el mejor artificio que hemos creado de forma colectiva y compartida. Son la antítesis de la utopía.

¹²⁵ Constant Anton Nieuwenhuys (1920-2005) escultor, grafista, escritor y músico, autor de *New Babilon* (1963). Ver: Wigley, M. *Constant's New babilon. The Hiper-Architecture of Desire*. oio publishers, 1999

¹²⁶ Rubert, M. *Empire Corner*. Galería OAB Etsab, 2009

Discurso de respuesta del Ilmo. Sr. Dr. Carlos Ferrater Lambarri

ELOGIO Y RESPUESTA AL DISCURSO DE MARIA RUBERT DE VENTÓS EN MOTIVO DE SU NOMBRAMIENTO COMO ACADÉMICA DE LA REIAL ACADÈMIA CATALANA DE BELLES ARTS DE SANT JORDI

Es para mí un gran honor dirigirme a las académicas y académicos de la Real Academia de Bellas Artes de Sant Jordi y haber recibido el encargo de hacer el elogio de Maria Rubert de Ventós. Ante todo, me gustaría empezar con un sentido recuerdo por el académico y amigo Jordi Bonet i Armengol, que fue Presidente de esta Academia que desgraciadamente nos dejó. En el momento en que se planteó el nombramiento de un nuevo académico no dudé en proponer a Maria Rubert de Ventós, propuesta que enseguida recibió el apoyo de Josep Maria Montaner, Eduard Gascón y Jordi Faulí, así como de otros muchos académicos y académicas.

Y lo hice por varios motivos.

En primer lugar porque en estos momentos la considero la persona más idónea por su perfil como arquitecto-urbanista, profesora, activista y divulgadora en el marco de la sociedad actual, además de su valía personal.

En segundo lugar, por la amistad y el conocimiento que tengo como profesora de la Escuela de Arquitectura de Barcelona y autora de diversas iniciativas y obras en el *Empordà*. También por su recorrido profesional desde sus inicios como colaboradora en el Laboratorio de urbanismo de Manuel de Solà Morales. Por último, y especialmente después del deceso de José Antonio Solans, por su profundo saber y conocimiento del mundo del urbanismo que supondrá un enriquecimiento y gran ayuda para el grupo de arquitectos, aportando diferentes matices en los ámbitos de la historia, la cultura, la arquitectura y el urbanismo como diferentes vertientes de nuestra profesión.

Maria Rubert de Ventós es Doctora y Catedrática de Urbanismo por la Universidad Politécnica de Cataluña en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo de Barcelona. Ha recibido el Premio Nacional de Urbanismo 2006 en su iniciativa periodística.

En el ámbito de la planificación cabe destacar el Plan Director para el Área Olímpica de la Diagonal, la Ordenación del Sector Besós-Mar, el Asesoramiento en el Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona, los Estudios para la fachada marítima de la Barceloneta, así como el Plan para posibles escenarios del nuevo litoral de Barcelona.

Como arquitecto cabe destacar, entre otros, sus edificios en la Villa Olímpica de Banyoles y la ampliación del Congreso de los Diputados en Madrid.

Entre sus publicaciones destacan “Metro-Metrópolis” (2000) , “La ciudad no es una hoja en blanco”(2002, 2014), “La transformació de Barcelona, 1975-2015” (2020), “14 parejas y un mosaico. 75 años de vivienda en España” (2021), o “Barcelona sense GPS” (2021-2022).

Y como gran dibujante y pintora, sus exposiciones como la de dibujos, acuarelas y vídeos realizados en Nueva York y expuestos en nuestra Galería OAB en 2008. Su icónica exposición sobre la Sagrada Familia y Barcelona mencionada en su discurso. La exposición en “The Spitzer School of Architecture” en Nueva York en 2014, la exposición itinerante “Les places d’Europe / Squares for Europe” o la de “Galaxias Metropolitanas” en el COAC, que nos muestran una visión del mundo y su pasión por los viajes.

Quisiera también hacer un elogio al discurso de la nueva académica con motivo de su ingreso en esta Real Academia, un discurso espléndido en rigor y conocimientos, desgranando la historia de las ciudades en el mundo y que al mismo tiempo nos muestra su amor por las pequeñas plazas que activan el espacio público y la vida de ciudades y pueblos, poniendo el énfasis en el urbanismo cercano a las personas, pacificador y fuente eterna de las relaciones humanas.

Finalmente quisiera alabar especialmente que en su discurso existe una visión del futuro de las ciudades, la posibilidad de su renaturalización y las nuevas oportunidades para crear un nuevo espacio público adaptado a las solicitudes que la sociedad actual nos pide.

María, hoy, la Academia te recibe con los brazos abiertos. Mi enhorabuena en nombre de todas las académicas y académicos.

Bienvenida a la *Reial Acadèmia Catalana de Belles Arts de Sant Jordi*.

Carlos Ferrater Lambarri

www.racba.org

REIAL ACADEMIA CATALANA
D BELLES ARTS D SANT JORDI