

## **Propuesta de decálogo para uso de los gestores del desarrollo urbano**

de Jordi Borja

**1.- Las ciudades tienen calles, no carreteras.** La ciudad es un espacio público. Hacer ciudad es construir lugares para la gente, para andar y encontrarse. Es hacer comercios y plazas, restaurantes y cines. En la calle. Las vías solo sirven secundariamente para los vehículos. Para los públicos primero. Luego nada. Luego los privados. La ciudad es, ante todo, un conjunto de espacios públicos rodeados de edificios y de árboles.

**2.- Las obras se empiezan y se acaban.** Las obras se acaban bien. Los errores tienen responsables y éstos deben pagar por ellos. El incumplimiento debe ser sancionado y el mal causado castigado. Los que ganan dinero agrediendo a la ciudad deben ir a la cárcel. Los gobernantes locales sólo tendrán credibilidad si se imponen a los grupos económicos que actúan en la impunidad.

**3. El desarrollo urbano se materializa en un programa de obras pero sólo construye la ciudad futura si responde a un proyecto global, conocido, equilibrado y deseado.** Puede ser el Plan Estratégico. Hay que definir centralidades, ejes principales de desarrollo, accesos y elementos fuertes de los barrios. El desarrollo urbano debe garantizar la movilidad de todos y por lo tanto desconcentrarla. Pero también la calidad de los entornos. Los ciudadanos necesitan visualizar la ciudad, ver su barrio, entender sus trayectos e identificarse con sus centros.

**4. Las operaciones de desarrollo urbano son actuaciones integradas y estratégicas.** Cada operación debe tener su complemento/continuidad de equipamiento, de diseño, de actuación social y cultural, de mejora ambiental, de seguridad ciudadana, de generación de empleo. La ciudad no es un conjunto de compartimentos, la política urbana no puede ser una serie de programas sectoriales. La ciudad es mezcla y la política urbana una combinación inteligente y sensible.

**5. En la ciudad el camino más corto entre dos puntos es el más hermoso.** La estética urbana hace la ciudad vivible. Cada proyecto debe tener su justificación arquitectónica, su significado cultural y su percepción gratificante. Las vías y los espacios públicos inhóspitos son una agresión gratuita para todos y, sobre todo, para los que más necesitan la ciudad, sectores populares, mujeres, viejos y niños. La inmensa mayoría.

**6. Una ciudad democrática es una ciudad visible, con referencias físicas y simbólicas que ubiquen a sus gentes.** Los centros deben ser accesibles y polivalentes, en sus usos urbanos y en sus significados culturales. Los trayectos más frecuentados transmiten la imagen de la ciudad a la mayoría; si son feos o desagradables las gentes no serán agradables ni con la ciudad ni con los otros ni con ellos mismos. Los barrios necesitan, todos, identidad y valor social, deben “monumentalizarse” y construir sus atractivos propios. Una política de desarrollo urbano debe encender luces reales y metafóricas en todas y en cada una de las partes de la ciudad.

**7. Construir la ciudad futura es una tarea de todos.** Pero no hay creación sin proyecto y el proyecto debe ser integrado, global. Es nuestro deber político y profesional crear y hacer accesibles los medios para que este proyecto incluya las necesidades y los deseos de las mayorías. Los medios deben adecuarse a los mecanismos culturales de las gentes: maquetas y exposiciones en los barrios,

multimedias, campañas de explicación y promoción. Los ciudadanos existen pero muchas veces los que monopolizan el poder y el saber prefieren ignorarlos.

**8. El progreso de la ciudad se mide por el progreso en cantidad y calidad de sus espacios públicos.** Es prioritario conocerlos: los que existen legal y materialmente y los que pueden serlo. Hay que conquistar espacios públicos frente a otras autoridades del Estado (cuarteles; áreas portuarias ferroviarias y aeroportuarias; Ministerios y organismos autónomos que poseen edificios obsoletos o espacios subutilizados). Conquistarlos también a los privados, institucionales (como la Iglesia) o empresariales (fábricas o bloques semiabandonados, tenemos expectantes de los especuladores). Hay que derribar las murallas que impiden a las mayorías ver y usar la ciudad.

**9. No hay desarrollo urbano positivo sin capacidad de invención y de previsión.** Es preciso conquistar el subsuelo: para galerías de servicios, para parqueaderos, para garantizar posibilidades de uso más intensivo de la ciudad. Los puntos de encuentro de vías y líneas de transporte son elementos privilegiados del desarrollo urbano: espacios públicos y equipamientos deben dotarlos de fermentos de centralidad. Hay que inventar centralidades futuras a partir de una actuación pública fuerte del presente: operaciones administrativas o culturales, áreas de terciario cualificado, terminales de transportes. La ciudad del mañana se construye reinventando la ciudad del pasado y diseñando ciudad en las fronteras de la ciudad actual.

**10. La calidad del desarrollo urbano depende de la socialización de la cultura arquitectónica y de la estética de los espacios públicos pero también de la penetración de la cultura cívica en los entes burocráticos y en las corporaciones profesionales, de la integración de las demandas sociales y de los fantasmas colectivos.** Nadie tiene el monopolio del saber urbano pero todos tienen fragmentos necesarios para construir la ciudad. No se trata de colocar un fragmento al lado de otro sino de combinarlos según las posibilidades de cada momento y de cada espacio. Solamente así construiremos una ciudad con lugares (significativos), en vez de territorios (administrativos), una ciudad para vivirla en cada momento y en cada parte y no para sufrirla transitando interminablemente a través de la congestión y la fealdad.