

URBANISMO SOCIAL: POR UNA CIUDAD MÁS JUSTA Y AMABLE

ALBACETE, 19 DE JUNIO DE 2003

AGRADECIMIENTOS

Quisiera empezar mi intervención de esta tarde agradeciendo profundamente al **Foro de la Participación** su amable invitación para tomar parte en este primer **Foro Temático sobre vivienda y espacio urbano**. Es un agradecimiento, insisto, profundo: porque tengo el asimismo profundo convencimiento de que sólo poniendo en común nuestras reflexiones individuales podemos avanzar todos juntos por el camino del progreso. Y es cierto que, por unas circunstancias o por otras, he tenido ocasión de pensar en Albacete, nuestra ciudad, en su urbanismo y en sus edificios en muchas y variadas ocasiones.

Así pues, es para mí un honor estar aquí con ustedes brindándome la oportunidad de compartir lo poquito que sé sobre Albacete y lo mucho que quiero llegar a saber. Es, además, un placer.

*

Las reflexiones que traigo para someterlas luego a debate poseen un *leit-motiv* que da título a mi ponencia: **Urbanismo social: Por una ciudad más justa y amable**. Se trata, por tanto, de analizar la disciplina de la ordenación urbana, que denominamos Urbanismo, y sus instrumentos, que llamamos planeamiento urbano, para encontrarles el potencial que encierran como medios de creación de ciudades más humanas, es decir, lugares de convivencia adonde el ejercicio de la humanidad se vea acogido, mimado y ensalzado.

El origen de las ciudades, no lo olvidemos, encierra precisamente ese ideal: la creación de espacios de convivencia y de relación adonde el ser humano pueda serlo más y mejor. Nuestra cultura es una cultura urbana, de ciudades. Y algo grave les está pasando a nuestras ciudades hoy cuando las personas se sienten tan solas en ellas que huyen en cuanto pueden. La ciudad, si no actuamos pronto en ella, construyéndola entre todos y pensándola con perspectiva de futuro y de sostenibilidad, acabará deshumanizándonos. Así, pues, urge tomar en serio este tema.

Si queremos aplicar esta premisa, que no por básica he querido dejar de enunciar porque se nos olvida a todos con demasiada y desgraciada frecuencia, al caso concreto de nuestra ciudad, Albacete, se hace obvia la necesidad de saber cómo somos para llegar a saber cómo queremos ser. Y cómo somos es producto, siempre, en la ciudad, de una Geografía y una Historia, una Geografía que a escala urbana es topografía y una Historia que, en la ciudad, es arquitectura urbana.

En este punto desearía hacer un inciso para elogiar el esfuerzo que, en el sentido de conocer para transformar, hizo en su día la Oficina Municipal de Planeamiento del Ayuntamiento de Albacete cuando publicó *Albacete: una aproximación a su realidad urbana* (1982). Como ocurre con el urbanismo en demasiadas ocasiones, la etapa previa de Información Urbanística superó con creces, en calidad y en ambición, las propuestas contenidas en el planeamiento posterior.

*

Pero decíamos que una ciudad es, en primer lugar, una cuestión territorial. Pues bien, ¿cómo es Albacete o, mejor dicho, cómo fue su topografía original? En esencia, teníamos tres promontorios erigiéndose sobre el extenso territorio de Los Llanos: el Alto de la Villa o Villacerrada, el Cerro de San Juan y la Cuesta de las Carretas. La línea de mínima pendiente entre los dos primeros y el tercero formaba un desagüe natural: era el Val General.

Esta topografía sustenta distintas trazas urbanas, como es normal: pequeñas manzanas adheridas al Alto de la Villa, con forma de avellana, cuyas calles siguen las líneas de nivel y comunican las partes altas y bajas y grandes manzanas de calles sinuosas en el Barrio de las Carretas. Los historiadores no se ponen de acuerdo sobre el origen de la ciudad: sea como fuere (un enclave estratégico compacto en un alto que luego rompe sus límites y se expande o un primer núcleo que luego toma el alto) este es el principio.

Un principio que no hubiera tenido continuidad sin la hilazón que le confiere la peculiaridad de ser punto medio en un importantísimo camino: el que une el centro con la periferia peninsular. Ese camino, inicialmente, discurre entre el Alto de la Villa y el Cerro de San Juan hasta acometer la Plaza de las Carretas. Cuando la prosperidad revienta los límites del recinto fortificado, la Plaza Mayor sale a su encuentro.

Entre estos tres "puntos" y estas dos "líneas", grandes bolsas de suelo son ocupadas por los conventos: el de San Francisco, el de la Encarnación, el de las Justinianas y el de San Agustín. Cuando la desamortización libere este suelo, será objeto predilecto para el asentamiento de edificios singulares. Las ermitas, por su parte, puntúan caminos ancestrales.

La construcción del edificio de la Feria, a finales del siglo XVIII, operación preñada de espíritu ilustrado (organizar la ciudad a través de la arquitectura), supondrá la creación de un nuevo eje de crecimiento urbano.

El siglo XIX, por su parte, sentará las bases para la transformación de Albacete en ciudad moderna, pero antes de repasar esos cambios, hemos de mencionar otros aspectos sin los cuales Albacete no se entiende: las infraestructuras y los servicios urbanos.

El Canal de María Cristina drena las anegadas tierras de la llanura albacetense, saneándolas y posibilitando la vida en ellas; el ferrocarril refuerza la condición de Albacete como paso obligado en la ruta que une el centro peninsular y Levante e impulsa la modernidad en nuestra *ciudad de encuentros*; y la *encrucijada de caminos* que confluyen en Albacete dota a la estructura urbana de una serie de sectores circulares capaces de alojar en su seno diversas dotaciones (la Feria, el Parque...).

Finalmente, el alumbrado público, el abastecimiento de aguas y la red de alcantarillado subsiguiente sientan la condición necesaria, aunque no suficiente, para que Albacete despierte y despegue como ciudad.

La condición suficiente siempre la pone el marco legal vigente. Así, decisiones políticas como ostentar la capitalidad de la provincia, con el consiguiente asentamiento de una Audiencia y una Diputación provinciales, o la concesión del título de Ciudad, van a impulsar el desarrollo de Albacete. Será el Ayuntamiento el que deba proveer unas reglas del juego para todos: a esas reglas las llamamos Planeamiento Urbano.

*

Pero antes de entrar en cómo ha sido (o, mejor dicho, cómo ha dejado de ser, según veremos) el Urbanismo en Albacete, es importante entresacar algunas conclusiones interesantes de lo que Albacete fue, tal y como hemos explicado brevemente.

En primer lugar, la topografía original de nuestra ciudad, aquella que le dio sentido y nos ha permitido poderla explicar, ha sido casi borrada de la faz de nuestro plano. La *operación tabla rasa* que se produjo en Villacerrada es difícilmente entendible hoy. Con Villacerrada (es verdad que para ser justos hay que contextualizar) se perdió para siempre la posibilidad de que Albacete tuviera eso que parece imprescindible en una ciudad: el centro histórico, ese lugar fundamentalmente dedicado a los servicios y al ocio del que disfrutaban ciudades como Vitoria, por ejemplo. Ese sitio que, ahora, otras ciudades han comprendido que es imprescindible revitalizar llevando allí, pongo por caso, pequeñas viviendas para jóvenes o ancianos. ¿Dónde está el centro de Albacete? Se nos extirpó, brutalmente, el corazón. Es cierto que estaba lleno de válvulas obstruidas y probablemente muy enfermo, pero nadie se reconoce en el marcapasos de hormigón que nos han puesto.

¿Y qué me dicen del Cerro de San Juan? Volando sobre un parking, esto es, sobre el vacío, sobre la nada, adonde no es posible la más pequeña vida vegetal (las plantas tienen ese problema, las pobres: necesitan tierra para vivir, casi, casi como los hombres, miren ustedes por dónde). O la Plaza de las Carretas, remodelada una y mil veces según la moda que esté de más rabiosa actualidad. Pero es que las cosas importantes, esas a las cuales Le Corbusier llamaba poéticamente *alegrías esenciales*, no son cuestión de moda, son cuestión de siempre: luz, espacio, verdor, agua. ¿Adónde están en Albacete?

Por cierto, hablando del agua: existe una curiosa costumbre en nuestra ciudad que convendría sacar a la luz (otra alegría esencial) y es aquella por la cual se cree que, problema escondido, problema resuelto (todas las actuaciones en materia de vivienda protegida se han llevado bien fuera y bien lejos. Luego, claro está, se produce el gueto y nos quejamos porque son los demás los que no saben integrarse en nuestra ciudad).

Hubo una vez un utópico pero hermoso proyecto para hacer navegable el Canal de María Cristina; quizá esté claro que eso es hoy inviable, pero no lo está tanto el que sea despreciable la idea de recuperar el agua en nuestra ciudad. El agua, su sonido, el frescor que esparce, podrían muy bien servir para crear itinerarios peatonales de alto valor ecológico.

Ya ven ustedes cómo repasando sólo aspectos de base se puede (y se debe, queridos políticos míos y de todos) proyectar ciudad, más justa y más amable. Pero sigamos, si les parece, con nuestra historia, que va a enseñarnos muchas más cosas.

*

El primer Plan de Alineaciones de Albacete (1882-1886) es obra de su entonces arquitecto municipal, Juan Antonio Peyronnet Rodríguez, y se limita al ensanche y rectificación de las calles existentes, en una operación muy de su época, con espíritu higienista y quirúrgico. Se trata, que no es poco, como diría Mies van der Rohe de su magistral arquitectura, de *poner orden en la desesperada confusión de nuestro tiempo*.

Propiamente dicho, el primer plan de ensanche de Albacete (1907-1911) es obra de su ilustre arquitecto municipal Francisco Manuel Martínez Villena. Este plan contiene los dos ingredientes básicos de todo proyecto de ciudad que se precie: la construcción de una dotación a escala urbana y la propuesta ordenada del crecimiento residencial.

Esa dotación maravillosa, cuantitativa y cualitativamente, es el Parque de Abelardo Sánchez. En sí misma, representa una zona verde que, en la época, era equivalente al suelo urbano consolidado. Como operación urbana es magistral también. En primer lugar, porque le pone un punto final al Val General (el origen ya lo tenía en la Plaza del Altozano y, si se quiere, más allá, en la estación de ferrocarril), lo que le convierte en un eje de crecimiento al conferirle la tensión necesaria para ello. De hecho, en el primer tercio del siglo XX, la calle Ancha, nuestra Gran Vía local, será el lugar predilecto de los asentamientos alto-burgueses. En segundo lugar, recoge la intención señalada por el edificio del Ferial: insertar dotaciones en los intersticios de los caminos que confluyen en Albacete para cuajar de sentido la estructura viaria y territorial.

En cuanto al crecimiento de la ciudad, se proponen dos zonas: la Norte originará el Barrio de la Industria, lógicamente apoyado por el ferrocarril, que trae y lleva mercancías, y por la carretera de Madrid. Las manzanas se orientan en la dirección norte-sur, lo cual deja sin resolver sus encuentros diagonales con ambas infraestructuras, apuntando un eterno problema de nuestra ciudad: el diseño de sus bordes que, no lo olvidemos, para el pasajero, son los únicos frentes que conoce.

El Plan insiste asimismo en el tratamiento de la actual calle de Ramón y Cajal, con su prolongación en la calle del Alcalde Conangla, como ronda rápida para circunvalar la ciudad, la cual puede acometerse también desde la carretera de Jaén, actual calle del Arquitecto Julio Carrilero, tangente al edificio del Ferial.

La ronda sur, aquella que discurriría por la calle de los Baños, tangente a Villacerrada, con sus paradas y sus fondas, sigue teniendo condición de acometida a la ciudad, de entrada al núcleo urbano.

La otra zona de crecimiento propuesta es aquella que abraza y resuena con la actual calle Ancha, quedando la ciudad, con este gesto, muy estratificada socialmente.

*

Han aparecido, al hilo de los comentarios sobre este primer plan de ensanche para Albacete, varias cuestiones de interés. Repasémoslas. La primera de ellas es la falta de diseño de los límites de la ciudad, algo paradójico si se piensa en nuestra condición de *ciudad de encuentros*. A los albacetenses del primer tercio del siglo XX les importó mucho este aspecto: de hecho, el actual Paseo de la Libertad se vistió con sus mejores galas para recibir al visitante y al viajero. Pero los nuevos medios de transporte (el coche, fundamentalmente) implican un tratamiento global de los recorridos que estos hacen cuando circunvalen o acometen la ciudad, asignatura pendiente en Albacete.

Siguiendo con esta reflexión, creo que todos reconocemos que la mejor entrada que presenta hoy Albacete es precisamente la que se produce por el Polígono Industrial Campollano, en mi opinión, felicísima actuación, no sólo desde el punto de vista productivo y generador de riqueza, sino también como ejemplo de ordenación del espacio y de asentamiento a lo largo del camino que le da sentido. De hecho, la única urbanización que, en nuestra ciudad, se adhiere a la idea de Ciudad lineal es ésta. Cuesta entender que seamos lo que somos por estar adonde estamos y no se haya planteado nunca, excepción hecha de Campollano, la posibilidad de una ciudad lineal.

Hemos hablado, de paso, de las posadas. La única que sobrevive al afán demoledor que nos arrasa en estas tierras es, todos lo sabemos y la amamos, la Posada del Rosario. La intervención arquitectónica en ella puede ser más o menos discutible (yo creo que muy discutible, pero bueno), pero lo que es indiscutible es que se ha salvado y que por ello todos hemos de felicitarnos. Ahora bien: ¿a qué precio? Se ha impuesto otra curiosa práctica en nuestra ciudad consistente en que, al parecer, dichas conservaciones del patrimonio arquitectónico y cultural no pueden producirse, de hecho, a cambio de nada. Es como si no fuera bastante justificación el que se recuperen: no, hay que dar algo a cambio. Y ese algo suele ser una terrible y asfixiante edificabilidad residencial en derredor.

El ejemplo, recordémoslo, ha cundido: la citada Posada del Rosario, con sus viviendas al lado que no se sabe qué juego juegan, si el *manchego* (estilo éste *cajón de sastre* en el que todo cabe) o el moderno; la Fábrica de Harinas de Fontecha y Cano (aquí por lo menos cualquier vestigio de tipismo ha sido suprimido y se agradece la sinceridad); la Casa Perona y hasta el mismísimo Teatro Circo han sucumbido. Por favor, pensemos: un edificio público lo es no sólo por sí mismo sino también, además y, sobre todo, por lo que tiene alrededor. Un edificio público necesita respirar en su entorno, necesita que su implantación en la trama urbana le haga el coro, necesita generosidad.

Yo creo que ya es suficiente con pagar semejante *peaje* por ejercer el derecho y el deber de la salvaguarda del patrimonio. *Basta ya*, como nos diría el admirado y heroico Fernando Savater. Por cierto, hoy jueves 19 de junio de 2003, en el periódico *El País* el filósofo *defiende el papel de la educación cívica en la construcción europea*. Iba a hablar de este tema más adelante, pero bien está que aparezca ya aquí y ahora. No olvidemos que la ciudad es aquello que hacen los ciudadanos y no al revés y que, por tanto, no habrá ciudad si no hay personas educadas cívicamente. Mientras los albaceteños no dejemos de tocar el claxon para saludarnos (en el mejor de los casos), de bajar los vidrios al contenedor de madrugada aprovechando que estamos desvelados (¡ah! ¡Cuánta razón tenía mi amigo y compañero Gabriel Salazar en una Carta al director de un diario local sobre este tema!), de exhibir la cilindrada de nuestra moto a la hora de la siesta, de tirar porquería al suelo, de maltratar el mobiliario urbano, de no respetar las normas de uso de los parques públicos, etc., etc., no tendrá sentido hablar de ciudad y, mucho menos, de ciudad justa y amable.

*

Pero, sigamos, si les parece, con nuestro recorrido por la historia urbana. El siguiente Plan de Ensanche que se proyecta *a lo grande* para Albacete es obra de los entonces arquitectos municipales Julio Carrilero y Manuel Muñoz y se redacta entre el año 1920 y el año 1922. La euforia por la prosperidad que vive, entre guerras, nuestra ciudad se refleja en este desmesurado Plan consistente en una ciudad expandida en mancha de aceite cuya resolución formal protagonizan pequeñas manzanas (el prestigio del Plan Cerdá está latente) dispuestas en una estructura radioconcéntrica. Así, las ocho zonas que lo desarrollan se establecen precisamente en función de las carreteras que a la ciudad acometen y, sin embargo, dichos ejes no articulan la propuesta.

La primera zona se extiende desde la carretera de Murcia, pasando por la carretera de Ayora, hasta la carretera de Valdeganga; la segunda hasta el ferrocarril; la tercera hasta la carretera de Madrid; la cuarta hasta la carretera de Jaén; la quinta y sexta hasta el camino de los Pasos (actual calle del Rosario); la séptima hasta el camino del Asilo y la octava cierra el círculo, en el sentido de giro contrario a las agujas del reloj, hasta la carretera de Murcia.

Y la única infraestructura que se propone es la carretera de circunvalación o ronda sur que, a modo de variante, arranca de la novísima rotonda que resuelve el encuentro de la carretera de Madrid con el antiguo Canal de María Cristina (hoy Virgen del Pilar y Avenida del Cronista Mateos y Soto). Por cierto que el Canal se dibuja en este Plan como la única barrera realmente infranqueable por el arrollador desarrollo de la ciudad. Observemos que la trama, por ejemplo, salta alegremente la vía férrea (ahí es nada), incluso la propia carretera de circunvalación.

El éxito de la posterior implantación de este Plan en Albacete es, justamente, nuestro mayor problema hoy. Un Plan que no prevé ni una sola zona verde, ni una dotación, nada más que viviendas y más viviendas embutidas en pequeñas manzanas entre calles estrechas. Si a ello añadimos la omnipresencia del coche, el rey de la selva, tenemos el colapso total de un modelo de ciudad en el que urge intervenir a la mayor brevedad.

Es de justicia reconocer y declarar aquí, en este punto, que el mismo arquitecto autor de este Plan de Ensanche para Albacete, Julio Carrilero, es autor de la mayor y mejor arquitectura que se hace en Albacete en el primer tercio del siglo XX; que a él debemos gran parte de la dignidad de la calle Ancha, incluido el Colegio Notarial, la actual y hermosa Plaza de toros, muchos de los edificios que, como dicen los italianos, adornan la Plaza del Altozano y el Paseo de la Libertad y, sobre todo, a escala urbana, le debemos la dignificación de las infraestructuras municipales: el Depósito del Sol y el desaparecido y bellísimo Mercado de las Carretas.

Es evidente, pues, que en la mente de este hombre notable con el cual, a mi parecer, Albacete tiene una deuda de gratitud pendiente que no se ha resuelto en absoluto con dedicarle una calle (¿para cuándo, y aprovecho para lanzar la idea en este receptivo Foro, una exposición monográfica sobre su obra?), la Arquitectura es la encargada de hacer ciudad y el urbanismo no es más que su soporte. Hoy sabemos que la Arquitectura embellece la ciudad, pero no la hace ni más amable, ni más justa, entre otras cosas, porque no puede. La vocación social del Urbanismo de la que hablábamos al principio está en manos del municipio y por eso mismo, el Ayuntamiento no puede y no debe hacer dejación de sus funciones. Es cierto que mientras que el suelo esté en manos de la propiedad privada estará el municipio con las suyas atadas, pero no lo es menos que la ley le confiere una serie de derechos y de deberes de los que, bajo ningún concepto, debe hacer caso omiso.

*

El siguiente Plan de Ordenación Urbana de Albacete data del año 1952 y es redactado desde Madrid por la oficina de Pedro Bidagor. Este Plan propone, entre otras cosas, la operación de traslación, paralelamente a sí misma, de la vía férrea para permitir el crecimiento de la ciudad en esta dirección, ya que el ferrocarril se presenta como una barrera, de hecho infranqueable o tras la cual sólo se llevan infraestructuras ingratas (el cementerio, la cárcel, el matadero, etc.). La operación culmina con la nueva estación de RENFE del año 1967 y el saldo que arroja es, en mi opinión, uno de los mayores aciertos con que cuenta Albacete. Me estoy refiriendo al Parque Lineal y al Barrio de la Estación, con sus altos bloques que liberan suelo para la convivencia y la relación.

Hoy, en el año 2003, el tema del ferrocarril está de nuevo candente en nuestra ciudad. Ahora parece que llega, en palabras de Joaquín Arnau, *Míster AVE*. Bienvenido sea. Pero para que la operación del AVE implique en Albacete lo que, por ejemplo, con mucha inteligencia por su parte, va a implicar en Zaragoza, es necesario plantear correctamente todos y cada uno de los datos del problema. El Colegio de Arquitectos de nuestra ciudad ha conseguido, con su iniciativa del Congreso del año pasado sobre este asunto (*El AVE: Oportunidad histórica para repensar la ciudad*), que exista el compromiso municipal de convocar un Concurso de Ideas Internacional para dar respuesta a este complejo problema que nos conecta, ahora o nunca, directamente con la más puntera y absoluta actualidad. Porque el AVE es asunto que trasciende la escala municipal, pero también lo son las telecomunicaciones y la sociedad del futuro y a ella hemos de dar, entre todos, respuesta.

Como hemos de dar respuesta a viejos problemas que nos acucian en esta ciudad. Ahora me estoy refiriendo a eso que, groseramente, llaman las "ilegales". Y digo groseramente porque si así fuera, Albacete contaría con el índice más elevado del país de delincuencia, lo cual en absoluto es verdad. La segunda residencia en Albacete responde a una necesidad de parte de la sociedad (del campo venimos y al campo queremos volver) que la ha ido satisfaciendo como ha ido pudiendo. En el fondo, pasa lo que apunta Juan Nieves, diputado de Urbanismo de Bilbao: "Hay que poner gente a las infraestructuras y no al revés". Nosotros nos vemos ahora llevando las infraestructuras hasta la gente, pero alguna vez hay que solucionar este problema. Y reconozcamos que lo que es lógico en Bilbao (porque no caben) no tiene mucho sentido en La Mancha: prohibir las unifamiliares.

El tema de las unifamiliares es otro gran tema. Es un modelo que, en origen, proviene de Norteamérica, adonde la escala urbana está dictada por el coche y no por el hombre. Es una sociedad construida sobre el caballo primero y sobre el automóvil luego. Las ciudades europeas no son así y el modelo hace aguas por todas partes. Tampoco es igual el tipo de familia que podría habitarlas: una familia adonde el hombre trabaja y la mujer se queda en la casa. Con los dos miembros de la pareja trabajando, la unifamiliar presenta, para sus propietarios, la dependencia total del automóvil y, para el resto de los ciudadanos, el colapso del tráfico.

Pero es que este problema se agrava con la degeneración del tipo de la vivienda unifamiliar en el tipo del llamado adosado (el *argot* y el humor hispano proveen todos los sinónimos que queramos: el *acosado*, el *adobado*, etc., etc.), invención genial de los promotores inmobiliarios para quitarnos los vecinos de encima y de debajo y ponérmolos a los lados (por cierto, el adosado es en origen un modelo de los Países Bajos adonde funciona a la perfección). Así pues, en lícita búsqueda de una mayor calidad de vida, la gente se va al chalet adosado (jardín delante, jardín detrás), que no disfruta más que el fin de semana (si la familia y las visitas lo permiten) y adonde ha desaparecido por completo la vida de barrio, pues los vecinos son esos entrañables e íntimos desconocidos y adonde el coche es necesario hasta para la más pequeña compra o diligencia. El resultado es un completo aislamiento, una comunidad de solitarios que yo creo que no quieren serlo.

Es cierto que existe demanda y que tiene derecho a ser atendida, pero resolviendo siempre antes y siempre primero los problemas que estas urbanizaciones van a presentar a escala más global.

*

Los Planes de Ordenación Urbana más recientes intentan hacerse eco, cada uno con el marco legal vigente en relación al suelo, de los problemas más acuciantes en la ciudad. En este sentido, cabe destacar la labor de concienciación sobre el patrimonio perdido y la ferocidad de la especulación que había que controlar, del Plan de 1985 cuya Información Urbanística hemos mencionado ya con anterioridad.

Bien: lo hecho, hecho está. Ahora se trata de mirar al futuro, con todo lo que ello implica. La ciudad es de todos y, como hemos dicho, todos tenemos el derecho y el deber de participar en su construcción. Comparto absolutamente la opinión de Luis Fernández Galiano sobre nuestro gremio en concreto, los arquitectos: "Los arquitectos se han ido retirando de esta reflexión (sobre la ciudad ideal). Cuando eran menos famosos tenían más influencia, pero desde que son estrellas, algo que no sucedía hace 50 años, lo son menos". Lo dice también Koolhaas: "Hoy los arquitectos viven atrapados entre su omnipresencia y su impotencia". Ahora son sólo, según esto, simples creadores de iconos urbanos. "Ponga un *Guggenheim* en su vida", parecen decirnos, pero todos sabemos que esa no es la solución (¿quizá un comienzo?).

Partiendo pues de la base de que la ciudad es asunto de todos (y más, si cabe, de los más desfavorecidos: de las mujeres, de los niños, de los ancianos, de los inmigrantes), creo que el futuro de la ciudad pasa por hacer urbanismo a dos escalas: las que podemos denominar, para entendernos, *macro* y *micro*. La escala *macro* sigue siendo absolutamente imprescindible: una ciudad sin ideas no es nada, es un cuerpo sin vida o un muerto viviente si se prefiere. Necesitamos imperiosamente que se nos regale una idea de ciudad para Albacete. Y esa idea, ¡claro que nos la pueden dar desde fuera!: las ideas, como el alma, no tienen patria o no deberían tenerla. Sin una idea, un modelo de ciudad ideal daremos sucesivos palos de ciego, las actuaciones puntuales no hacen ciudad, hacen propaganda electoral y, a veces, incluso mala. Eso sí: no olvidemos que para tener ideas es preciso poseer el material con que fabricarlas, es decir, es preciso haber estudiado, haber pensado y saber. Así que demos a cada uno lo suyo (hagamos justicia en sentido clásico) y dejemos a los profesionales que se pongan a trabajar en serio.

La escala *micro*, sin embargo, obliga a trabajársela desde dentro, no hay otra posible manera. La escala *micro* es hacer ciudad en planta, en sección y en alzado. Es patear cada solar, cada alineación y no dejar perder ni una sola oportunidad para regenerar el maltrecho tejido urbano. La escala *micro* es como la cirugía: puntual, pero altamente eficaz. Podemos y debemos estudiar cada petición de licencia de obras y darle la mejor respuesta posible para ese sitio.

La escala *micro* debe ocuparse asimismo de la sección. ¿Cómo es posible que Albacete no esté lleno de soportales, con el calor y el frío que hace? Los pocos que hay no llevan ni traen a ninguna parte. Es urgente hacer apología de lo público, ese bien que, por serlo de todos, está por encima de lo privado. Sólo el amor por lo público, su respeto y cuidado pueden llevarnos a una ciudad más amable y mejor.

Otro ejemplo de urbanismo a escala *micro*: las medianeras. Por encima de lo que diga un Plan concreto, es más importante irles dando solución, una a una, que dejar a sus anchas el problema. Cada caso es distinto y requiere diversificación en su solución. Eso es lo justo.

Y hay que trabajar el alzado: ¿de qué sirve un catálogo de edificios protegidos que se ha hecho desde el helicóptero? De nada. Hay que analizar, con seriedad y con rigor científico, el valor de cada fachada y, cuando se exige su conservación o restauración, hacerlo con conocimiento de causa. Y apoyando el fin que se persigue con los medios apropiados.

Y este, insisto, sí que es un trabajo de campo: por eso no puede y no debe encargarse fuera y por eso de poco han servido los trabajos que se han quedado en un tibio y mediocre término medio: por encima de las ordenanzas, de las alturas, de los vuelos, de las plantas y de tanta historia que no asegura nada, está el alma de la ciudad (coincido en eso con nuestro Alcalde, Manuel Pérez Castell: las ciudades tienen alma). Y, por debajo, ha de estar el trabajo amanuense de un equipo local y multidisciplinar resolviendo problemas a pie de donde se presentan. Otro camino no lleva a ningún sitio. Ya lo hemos visto.

Quisiera, para terminar, recoger la palabras de Anna Tibaijuka, directora del Programa Hábitat de la ONU, aparecidas en *El País Semanal* del domingo 25 de mayo de 2003, en un reportaje dedicado a la búsqueda de la ciudad ideal: **"La mundialización está haciendo del siglo XXI el siglo de las ciudades. El reto consiste en hacer de ellas un mejor lugar para la mayoría de las personas". ¿Y cómo hacerlas mejores? "Pensándolas y tomando conciencia de que la buena gestión de los asuntos públicos es el elemento que determina la diferencia entre el éxito y el fracaso"**.

Gracias y muy buenas tardes.

**Elia Gutiérrez Mozo.
Doctor Arquitecto.**