

# «El verde debe explotar en las calles»

Texto: Juan Fernández

Maria Rubert de Ventós (Barcelona, 1956) no solo ha sido testigo de la evolución que ha vivido su ciudad en las últimas décadas. Desde que salió de la Escuela de Arquitectura de Barcelona en 1981 y luego se convirtió en la primera mujer catedrática de Urbanismo de España, ha escrito ininidad de artículos y ensayos sobre el paisaje y el urbanismo de su ciudad, pero también se implicado en varios de los proyectos que la han transformado en estos años. Es juez y parte, habla con conocimiento de causa

— **¿Qué retos como ciudad tenía la Barcelona de hace 45 años?**

— El más urgente era atender los déficits de los barrios que habían acogido la llegada de población emigrante en la posguerra. Los polígonos de bloques de pisos que crecieron por el cinturón de la ciudad permitieron satisfacer aquella necesidad de alojamiento y acabar con el chavolismo, pero dejaron a la luz los déficits que tenían.

— **¿Cuáles eran?**

— Se construyeron las viviendas, pero no los equipamientos. Entre aquellos bloques, a menudo no había parques, ni escuelas, ni centros médicos. Y muchos estaban mal comunicados. Esto marcó la evolución social y urbanística de la Barcelona de los 80.

— **¿Cómo se corrigieron esos problemas?**

— La falta de equipamientos se solventó poco a poco. Para el problema de la movilidad, la solución fue apostar muy fuerte por el automóvil. Se ampliaron avenidas, se conectaron grandes vías, se redujeron aceras y se cedió todo el espacio posible al coche, que ha sido el gran protagonista del diseño de las ciudades en estas décadas.

— **¿Para bien o para mal?**

— El coche nos dio libertad, pero también ha hecho sufrir mucho a los habitantes de las ciudades. Achicó aceras, desmontó bulevares, arrancó árboles... Hoy no haríamos muchas de las cosas que hicimos en los años 80 y 90, pero entonces la gran desiderata era la fluidez. Nadie pensaba en la contaminación ni en el ruido, el único objetivo era que el tráfico fluyera. Para lograrlo, empezaron a desarrollarse los cinturones, que luego fueron rondas.

— **La evolución urbanística de Barcelona no puede explicarse sin los Juegos.**

— Los Juegos Olímpicos fueron un momento de gran ilusión y exposición de la



Ferran Nadeu

ciudad al mundo, pero el trabajo importante se había hecho antes. Cuando Pasqual Maragall llegó a la alcaldía, se rodeó de urbanistas que desarrollaron muchos microproyectos que solventaron déficits que tenía la ciudad a escala de barrio y que permitieron el lucimiento de 1992.

— **Los Juegos abrieron la ciudad al mar.**

— No sé si hoy lo haríamos igual. Aquello supuso desmontar el tren y construir siete carriles para el automóvil junto al mar. La idea de las rondas era buena, pero acabó encerrando a Barcelona en un cinturón para los coches y sin transporte público.

— **¿Qué otras cosas no haríamos hoy?**

— No volveríamos a arrasar el Poble Nou industrial para crear la Villa Olímpica, porque hoy sabemos que una fábrica competitiva puede ser más rentable que un edificio de oficinas de cristal. Y se crearon playas artificiales que hoy generan desconfianza entre los expertos. Quizá una playa de piedras o rocas habría sido más natural.

— **¿Qué retos tiene la Barcelona de hoy?**

— El primero tiene que ver con el tren. Sants va a colapsar el día menos pensado. Barcelona necesita multiplicar los nodos de conexión ferroviaria abriendo más estaciones. Empezando por dos bellísimas que tiene abandonadas: la de Francia y la del Morrot. También es urgente suavizar las rondas y hacer más amables sus entornos. Instalar transporte rápido en superficie en las trazas diagonales ayudará a cohesionar y hacer más accesible la ciudad.

— **¿Qué desequilibrios ve en la ciudad?**

— En el pasado se construyeron grandes equipamientos en la corona de Barcelona y los barrios mejoraron mucho, pero el centro fue quedando abandonado, envejecido y sin servicios. Hay que recuperarlo. Los barrios deben ser una mezcla de personas, espacios y usos con perfiles variados.

— **El debate de las superilles ha acaparado mucha atención. ¿Qué opina?**

— Si hace 45 años el protagonista de la ciudad era el coche, hoy es el peatón. El verde debe explotar en las calles, los parques deben continuar invadiendo las vías, debemos conseguir que los niños puedan jugar en la calle sin peligro. De esto va el urbanismo de 2023. Hoy valoramos la sombra, el silencio y el aire limpio, cosas que no valorábamos hace 45 años.