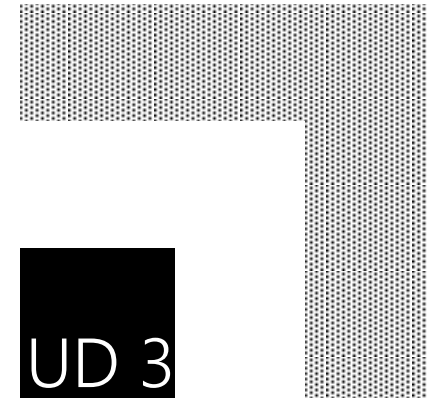


2026

Textos de trabajo

Universidad Nacional de Córdoba
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Cátedra B
INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA
DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO



Cátedra B

INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO

Equipo docente 2026

Joaquín Emiliano Peralta	Profesor titular
María Lorena Fernández	Profesora adjunta
Juliana Asís	Profesora asistente
Silvia Costanzo	Profesora asistente (bajo licencia)
Mariana Amanda Eguía	Profesora asistente
Ana Cecilia Gialluca	Profesora asistente
Florencia Martínez	Profesora asistente (bajo licencia)
Jimena Ramé	Profesora asistente
Alejandro Romanutti	Profesor asistente
María Inés Sciolla	Profesora asistente
M. Florencia Sosa	Profesora asistente
Jorge Vidal	Profesor asistente
Florencia Masino Pereyra	Ayudante alumna
Martina Neustadt	Adscripta estudiante (en trámite)
Luna Del Castillo	Adscripta estudiante (en trámite)
Ariana Scaraffia Torazza	Adscripta estudiante
Martín Ruiz	Adscripto egresado
Lautaro Tochi	Adscripto egresado (en trámite)

La presente selección de textos ha sido elaborada por la cátedra, para uso exclusivo de los alumnos de la carrera de arquitectura de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

Córdoba, julio de 2026

Compilación y diagramación: Arq. Joaquín Peralta
joaquin.peralta.115@unc.edu.ar

Colaboran en esta versión:

Selección y procesamiento de textos: Patricia Buguñá, Cristian Terreno, Alejandro Romanutti, Joaquín Peralta

Procesamiento gráfico: Gisele Daga, Paula Ilvento; Patricia Buguñá; Joaquín Peralta

Corrección de originales: Joaquín Peralta

Presentación

Esta selección de textos, fue elaborada como material de estudio para el desarrollo de la Unidad Didáctica 3. Su lectura es necesaria para la realización del trabajo práctico, correspondiente a la Tercera Larga Duración, según el criterio de periodización que plantea la cátedra. Los contenidos históricos abarcan las transformaciones de los ambientes humanos urbanos, predominantemente europeos, en los siglos XIX y XX.

Se seleccionaron textos originales de algunos de los referentes de la historia del urbanismo contemporáneo, considerando la lectura de los textos originales como un valor agregado a la formación disciplinar. Se han seleccionado autores cuya complejidad sea accesible a un alumno de nivel inicial, complementándolos con comentarios sobre los contextos de producción de las obras, algunas referencias críticas y pautas de lectura. Los originales fueron reprocesados digitalmente a partir de ediciones en castellano, con la intención de hacer accesibles, en forma económica y práctica, un conjunto de textos cuya lectura por separado implicaría un volumen considerable de lectura y cierta dificultad de acceso por parte del estudiante de primer año de la carrera.

Para la descripción del ambiente de la ciudad industrial inglesa, se seleccionó un capítulo del libro de Peter Hall, *“Ciudades del mañana, Historia del urbanismo del siglo XX”*, por su capacidad evocativa, y por la pertinencia de las hipótesis generales del autor en relación con el desarrollo de la unidad didáctica desde el enfoque que propone la cátedra.

La *Carta de Atenas*, es considerada como un texto fundamental de la historia del Urbanismo contemporáneo, tanto por la descripción de la situación de la ciudad heredada del siglo XIX, como por su carácter propositivo para la ciudad moderna. En este caso, el texto es presentado en el formato de ficha bibliográfica,

procesada por el titular de la cátedra, con comentarios e ilustraciones de otras producciones contemporáneas al texto original. Su reproducción está orientada a la utilización de este material en otras instancias de la carrera. El texto es transcrito en forma rigurosa, respetando el formato del original.

El Manual del Team X, otro texto fundamental para la comprensión de los procesos intelectuales en la transformación del pensamiento urbanístico del siglo XX, fue procesado al formato ficha bibliográfica, por Alejandro Romanutti, para hacer más accesible su lectura y aplicación a la actividad prevista en el trabajo Práctico. Los textos de Owen, Howard, Garnier y Le Corbusier, fueron transcritos de la antología *Ciudad y Utopía*, publicada por el centro Editor de América Latina, en formato de bolsillo, en 1977 y reeditado en 1991. Se agregaron y reprocesaron imágenes de los proyectos, para mejorar su legibilidad gráfica.

Se agregaron, además, referencias a las nuevas ciudades británicas, francesas y norteamericanas, según la interpretación de Ervin Galantay, publicadas en el libro *Nuevas ciudades, de la antigüedad a nuestros días*, publicado en castellano por la editorial Gustavo Gili, en 1977.

Se agregó, en la edición 2012 y la actual, el texto de Richard Rogers, *La cultura de las ciudades*, extraído del primer capítulo del libro *Ciudades para un pequeño planeta*, como introducción a la problemática ambiental contemporánea.

No es intención de esta compilación sustituir las fuentes originales, sino complementar la información disponible, y contribuir a su acceso inmediato por parte de los estudiantes, como material de apoyo al trabajo práctico. La selección forma parte del material puesto a disposición de los alumnos, junto con el programa de trabajo, la guía de estudio y las consignas para su procesamiento.

Joaquín Peralta Prof. Titular IHAUB

Índice

. **Hall, Peter.** La ciudad de la noche espantosa. Pág. 05

Extraído de:

Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX

Ed. del Serbal, Barcelona, 1996. Capítulo 2.

. **Le Corbusier y otros:** "Principios de urbanismo (La carta de Atenas)". Síntesis de contenidos. Pág. 23

Procesamiento de ficha Arq. Joaquín Peralta, a partir de:

La carta de Atenas, Planeta Argentina, Bs. As., 1993.

. **Le Corbusier:** La ciudad contemporánea. Pág. 29

. **Owen, Richard:** Teoría del Paralelogramo y de la Armonía. Detalles del plan. Pág. 39

. **Fourier, Charles** Teoría de la Asociación Pág. 50

. **Howard, Ebenezer:** La ciudad jardín. Pág. 59

. **Garnier, Tony:** Una ciudad industrial. Pág. 67

Transcripciones a partir de:

AA. VV.: *Ciudad y Utopía*. Centro Editor de América Latina, Bs. As. 1991.

. **Galantay, Ervin:** Descongestión. Definiciones

Del suburbio a la Ciudad Jardín. "New Towns" británicas. Ciudades Satélites.

Pág. 74

"Villes Nouvelles" francesas. "New Towns" norteamericanas.

Extraído de *Nuevas ciudades. De la antigüedad a nuestros días*.

Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1977. Capítulo 5.

. **Smithson, Alison:** "Manual del Team X". Procesamiento de ficha Arq. Alejandro Romanutti Pág. 99

. **Rogers Richard.** La cultura de las ciudades

Pág. 110

Extraído de *Ciudades para un pequeño planeta*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2000. ISBN 84-252-1764-4

Hall, Peter

La ciudad de la noche espantosa

Las grandes ciudades de la tierra (...) se han convertido (...) en repugnantes lugares de fornicación y codicia -el humo de sus pecados sube hacia el cielo como el humo de Sodoma; y su contaminación está pudriendo y atacando los huesos y las almas de los aldeanos que las rodean, como si cada una fuera un volcán cuyas cenizas causaran llagas sobre el hombre y la bestia.

John Ruskin

Letters to the Clergy on the Lord's Prayer and the Church
(1880)

"¿A qué tipo de gente te refieres?" se permitió preguntar Hyacinth. "Oh, gente rica, los que lo tienen todo".

"No se les llama gente" observó Hyacinth, dándose cuenta al momento de que su comentario era un tanto primitivo.

"Supongo que tú los llamarás miserables, sinvergüenzas" sugirió Rose Muniment, riendo alegremente.

"Todo lo que tú quieras, pero no tienen cerebro", replicó su hermano.

"No, claro. Qué estúpidos son, ¿verdad? dijo su señoría. "De todas maneras no creo que se vayan al extranjero.

"¿Al extranjero?"

"Quiero decir como los nobles franceses que huyeron. Se quedarán en casa y lucharán; será mucho más que una pelea. Creo que lucharán muy duro".

Henry James

The Princess Casamassina (1886)

Hall, Peter. 1996.

La ciudad de la noche espantosa.

Extraído de:

Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Capítulo 2

Ediciones del Serbal. Barcelona

© 1988 y 1996 Peter Hall

Capítulo 2

La ciudad de la noche espantosa

La reacción ante los barrios pobres de la ciudad del siglo XIX:

Londres, París, Berlín, Nueva York, 1880-1900

En 1880 James Thomson, poeta Victoriano cuya laboriosidad nunca llegó a compensar su monumental falta de talento, publicó una colección de versos que tituló con las primeras palabras de uno de ellos: se trataba de un largo y "sub-dantesco" viaje por los bajos fondos. Los versos pronto se olvidaron, pero el título, *The City of Dreadful Night* (La ciudad de la noche espantosa), fue recordado. Quizás fue debido a que la terrible ciudad victoriana, tanto de día como de noche, pronto se convertiría en uno de los principales temas de discusión de la época. Los primeros versos de Thomson:

La ciudad es de la Noche, o quizás de la Muerte, es
de la Noche, porque nunca le llegará el aire fragante
de la luminosa mañana después del frío aire gris del
húmedo amanecer.

Podrían muy bien haber descrito el Londres, el Liverpool o el Manchester de la época. Quizás W. T. Stead, el sensacionalista editor del diario londinense *Poll Mall Gazette*, se acordó, conscientemente o inconscientemente, de estos versos cuando, en una editorial de octubre de 1883, escribió que el "Formidable escritor florentino podría haber añadido a los horrores de su visión del infierno un paseo por un barrio pobre de Londres".

Stead encabezaba su editorial con estas palabras: ¿NO HA LLEGADO YA LA HORA? En el conocido estilo que lo había hecho famoso, arengaba a un público radical de clase media: "Los horrores de los barrios pobres", escribió, "son el gran problema nacional que la religión, el país en general y los políticos de Inglaterra deben solucionar".

Con un agudo olfato periodístico para encontrar el momento justo, y un talento especial para captar el tema del día, utilizó un libelo que acababa de publicar Andrew Mearns, sacerdote congregacionista. Promocionado astutamente por Stead, *The Bitter Cry of Outcast London* (El amargo grito de los desheredados de Londres), resultó impresionante. Su "efecto fue instantáneo y cataclísmico": provocó inmediatas demandas para que se abriera una investigación oficial no sólo por parte del *Pall Mall Gazette* sino también de periódicos más conservadores como *The Times* y *Punch*, e incluso de la propia reina Victoria, contribuyendo directamente a que en 1884 se organizara la Comisión Real para la Vivienda de las Clases Trabajadoras.

Fue uno de los textos más influyentes de toda la historia de las reformas sociales británicas; Stead escribiría más tarde que al haber provocado la creación de la Comisión Real, había sido uno de los artífices de la legislación social moderna.

El amargo grito

No había sido el primer intento de despertar a la sociedad victoriana de su confortable confianza; pero fue la gota que colmó el vaso. Y ello fue debido a la gran habilidad que mostró Mearns al pasear a sus lectores por los barrios pobres. Incluso ahora, cien años más tarde, sus descripciones nos ponen la piel de gallina y nos revuelven el estómago; tienen una cualidad casi televisiva. Sólo una cita nos permitirá comprender el impacto causado:

Pocos de los que leen estas páginas tienen idea de lo que son estas pestilentes guaridas, donde miles de personas viven hacinadas en medio de horrores que nos recuerdan lo que hemos oído sobre los barcos de esclavos. Para entrar en ellas hay que adentrarse por patios nauseabundos a causa de los gases venenosos y mal olientes que resultan de la acumulación de aguas residuales y de todo tipo de basura que yace esparcida y que a menudo flota bajo nuestros pies; patios en los que casi nunca entra el sol, ni el aire fresco, y que muy pocas veces han recibido el efecto beneficioso del agua. Hay que subir por carcomidas escaleras que, parece, van a romperse a cada paso, y que muchas de las veces ya se han roto, dejando agujeros que ponen en peligro la vida y los huesos de los incautos. Hay que hacerse paso por largos, oscuros y sucios pasillos llenos de parásitos. Finalmente, si el hedor nauseabundo no le ha hecho retroceder, entrará en esas madrigueras donde se amontonan esos miles de personas que, como usted, son de la misma raza por la que Cristo murió.

Ahora, Mearns hace que su visitante burgués entre en una de las viviendas: Las paredes y el techo están negras por la suciedad que se ha ido acumulando a lo largo de años de dejadez. Rezuma a través de las grietas de las placas del techo; baja por las paredes; está en todos sitios. Lo que recibe el nombre de ventanas está embutido de trapos o cubierto de maderas para evitar que entren el agua y el viento; el resto está tan negro y oscuro que prácticamente no permite que entre la luz o que nada del exterior pueda verse.

Los muebles pueden ser "una silla rota, restos de una cama, o simples trozos de una mesa; pero lo que se encontrará más a menudo son toscos substitutos como por ejemplo tablas sobre ladrillos, viejos capazos, una caja, o con mayor frecuencia nada excepto trapos y basura. Con esta descripción preparaba la escena para los horrores humanos que encontrarían dentro.

Cada habitación de estas putrefactas y pestilentes viviendas alberga una familia, a veces dos. Un

inspector de sanidad anotó que en una de ellas encontró al padre, la madre, tres niños, y cuatro cerdos! En otra un misionero había visto un hombre enfermo de viruela, su esposa que se estaba recuperando del octavo parto, y los niños corriendo por allí medio desnudos y llenos de porquería. Aquí hay siete personas viviendo en una cocina subterránea, con un niño pequeño muerto en la misma habitación. Más allá una viuda pobre, sus tres hijos y un niño que había muerto hacía trece días. Su marido que era conductor de coches, se había suicidado hacía poco.

En otra habitación vivía una viuda con seis hijos, entre los que había una hija de veintinueve años, otra de veintiuno y un hijo de veintisiete. Otra estaba ocupada por padre, madre y seis hijos, dos de ellos enfermos de escarlatina. En otra había nueve hermanos, el mayor de los cuales tenía veintinueve años, que comían y dormían juntos. Todavía en otra "había una mujer que mandaba a los chiquillos a la calle para alquilar la habitación para fines inmorales hasta bien pasada la medianoche, que era cuando los pequeños podían volver si es que no habían encontrado cobijo en otro sitio". Los lectores de Mearns se escandalizaron tanto por el horror físico como por las consecuencias inevitables que todo ello traía consigo:

Pregunte a los hombres y mujeres que viven en estas pocilgas si están casados y lo único que obtendrá es una sonrisa. Nadie lo sabe. A nadie le importa. Nadie espera que deban estarlo. Sólo, en muy pocos casos, su pregunta recibirá una respuesta afirmativa. El incesto es común: no hay vicio ni sensualidad que despierte sorpresa ni llame la atención... Lo único que no les hace caer en el comunismo es la desconfianza, no la virtud. Las prácticas más viles son vistas con la mayor indiferencia (...) En una de las calles hay 35 casas, de ellas 32 son burdeles. En otro distrito hay 43 casas con 428 prostitutas entre mujeres y niñas, muchas de las cuales no tienen más de doce años.

Para la clase media victoriana, este era quizás uno de los aspectos más impresionantes. Lo que sí era cierto, Mearns seguía explicando, es que, a esta gente tan pobre, robar le salía a cuenta. En Leicester Square había "siete miembros de una conocida banda de 'cuarenta ladrones' que, al oscurecer y con la ayuda de una serie de mujeres de mala vida, iban a Oxford Street, Regent Street y otras calles a robar". La aritmética del crimen era inexorable: "Es un hecho conocido que un niño de siete años puede conseguir 10 chelines y 6 peniques a la semana robando, pero, ¿Cuánto puede ganar en un trabajo como el de hacer cerillas, si le pagan 2 ¼ peniques la gruesa? Para obtener lo que gana el ladrón deberá hacer 56 gruesas de cerillas a la semana, es decir 1.296 al día. No hace falta insistir en que esto es imposible".

La raíz del problema estaba en que la gente de estos barrios era terriblemente, opresivamente pobre. Las mujeres que hacían pantalones trabajaban diecisiete horas, desde las cinco de la mañana a las diez de la noche, por un chelín; mientras que por hacer camisas se pagaba la mitad. La enfermedad y la bebida empeoraban la situación:

¿Quién puede imaginar el sufrimiento que se esconde detrás de este caso? Una pobre mujer en avanzado estado de agotamiento, reducida casi a los huesos, vive en una habitación con un marido borracho y cinco hijos. Cuando se le visitó estaba comiendo unos pocos guisantes. Los niños habían ido a buscar unos cuantos palos para hervir cuatro patatas que había sobre la mesa, y que iba a ser todo lo que aquella familia comería aquel día (...). En una habitación de la calle Wych, en el tercer piso, sobre una tienda de productos para la marina, se hizo hace poco una inspección en relación a la muerte de un niño. Un hombre, su esposa y cinco niños vivían en ella. El niño era el segundo que había muerto, envenenado por la pestilente atmósfera; se hizo la autopsia en la misma habitación donde sus padres y hermanos vivían,

comían y dormían, iporque la parroquia no tenía depósito de cadáveres ni ninguna otra sala donde se pudieran realizar los servicios post mortem! No hay que extrañarse de que los funcionarios que realizaron las diligencias enfermaran ante las nauseabundas exhalaciones".

Según Meams:

La contemplación de la miseria de estos niños es una de las cosas más desgarradoras y terribles de estos descubrimientos; y lo peor de todo es que la miseria heredada de estos padres disolutos y borrachos se manifiesta en las malformaciones, problemas de crecimiento y demás rasgos repugnantes que constantemente se observa en estos lugares (...)

Aquí encontramos a un niño de tres años recogiendo mendrugos sucios de pan que va comiendo.

Entramos por una de las puertas encontramos una niña de doce años. "¿Dónde está tu madre? En el manicomio. ¿Cuánto hace que está allí? Quince meses. ¿Quién te cuida? "La pequeña que está sentada en una vieja mesa haciendo cerillas, responde: "Cuido a mis hermanos tan bien como puedo".

Cuando Mearns llegó al "que hay que hacer", no tenía la menor duda de que: "Debemos reconocer que sin la intervención del Estado no se podrá hacer nada a gran escala. Y esto es un hecho". La raíz del problema era simple y llanamente económica. La gente vivía hacinada porque era pobre, y puesto que era pobre no podía permitirse la solución obvia: marcharse a otro sitio donde las casas fueran más baratas:

Estos miserables deben vivir en algún sitio. No tienen dinero para ir en tren o tranvía a los arrabales periféricos; y, por otra parte, ¿cómo podrían andar tres o cuatro millas de ida y otras tantas de vuelta, con sus cuerpos hambrientos y demacrados después de haber trabajado doce horas o más por un chelín, o por menos?

La Comisión Real Británica de 1885

Este texto consiguió tocar la fibra sensible. Y aunque algunos comentaristas, como el marqués de Salisbury, querían organizar asociaciones de caridad y otros como Joseph Chamberlain, pretendían que fueran las autoridades locales las que se hicieran cargo del problema, hubo una voluntad general en favor de una intervención concertada. Incluso The Times observó, con evidente disgusto, que "al observador de las tendencias de nuestro tiempo, no le queda duda de que se ha abandonado prácticamente el *laissez-faire* y que cada vez que el Estado interviene da pie a la siguiente interferencia". El mismo Salisbury, en un discurso de crucial importancia que hizo en noviembre de 1884, se refirió al tema de la intervención del Estado. Como consecuencia se creó una prestigiosa Comisión Real presidida por Sir Charles Wentworth Dilke que incluía entre sus miembros al Príncipe de Gales, Lord Salisbury y al cardenal Manning. Pero, a pesar de que el informe que la Comisión presentó en 1885 confirmaba claramente la naturaleza del problema, no consiguieron unanimidad en el remedio. La conclusión definitiva era:

Primero, aunque ha habido una gran mejora (...) en las condiciones de las casas de los pobres en relación a hace treinta años, sin embargo, los males del hacinamiento, especialmente en Londres, son todavía un escándalo público, y en muchas localidades han empeorado; segundo, hay muchas leyes previstas para evitar estos males, pero no se aplican, muchas de ellas han sido letra muerta desde el mismo momento en que se incluyeron en la legislación.

Eran muchos los testimonios que confirmaban que en Londres lo normal era que hubiera una familia por habitación, y que cada familia podía llegar a estar compuesta por ocho miembros. El problema se había agravado por la costumbre que había en la capital de dividir las casas en viviendas de una sola

habitación, de modo que los inquilinos debían compartir el agua y el retrete. Y, como la puerta principal se cerraba muy pocas veces, tanto las escaleras como los pasillos se llenaban por la noche de lo que irónicamente se había dado en llamar "los gandules felices": es decir los que estaban completamente desprovistos de cobijo. La costumbre de hacer trabajos en casa -que, a veces, eran nocivos, como por ejemplo seleccionar trapos, hacer sacos, cerillas, sacar pieles de conejos- hacía que las condiciones de estas viviendas fueran todavía peores. En las ciudades de provincia, aunque había gran variación entre ellas, el problema del hacinamiento no llegaba a ser tan grave como en Londres.

Para algunos como Lord Shaftesbury, veterano reformador social, el sistema de la vivienda de una sola habitación "estaba física y moralmente más allá de cualquier descripción":

Afirmo que no nos atrevemos a contar todo lo que sabemos, y me sabría muy mal entrar en detalles de cosas que no conozco; pero daré un ejemplo sobre las malas consecuencias del sistema de una sola habitación, y no es una muestra de lo peor. Esto sucedió el año pasado, pero suele ocurrir con frecuencia. Un amigo mío, director de una gran escuela, iba caminando por uno de esos patios interiores cuando vio dos niños de tierna edad, diez u once años, tratando de mantener relaciones sexuales en medio del pasillo. Corrió, agarró al chiquillo y lo levantó; el comentario del muchacho fue: "¿Por qué me coge? Por aquí hay docenas que hacen lo mismo". Como comprenderán su comportamiento no era debido a sus tendencias sexuales, sino que simplemente imitaban lo que habían visto.

Pero otros no estaban de acuerdo; la Comisión Real concluía que "el nivel de moralidad (...) es más alto de lo que podría esperarse".

Esto quizás era un tanto reconfortante. Pero lo más notable era que el habitante de estas viviendas

tenía mucho menos espacio del que el gobierno Victoriano exigía para las personas encarceladas y las que estaban confinadas en hospicios. Lógicamente los niveles de mortalidad - especialmente en relación a los niños- seguían siendo alarmantemente altos. Los que sobrevivían, según calculaba la Comisión, perdían un promedio de veinte días de trabajo al año porque "se deprimían y se cansaban". Y a todo ello se añadía un hecho que ni el "mayor defensor de los pobres podría negar: la falta de hábitos de limpieza".

La raíz de todos los problemas, como Meams había señalado, estaba en su pobreza y en la consiguiente imposibilidad de cambiar de vivienda. Los trabajadores londinenses sin ningún tipo de preparación, como los vendedores de frutas y verduras y los buhoneros, ganaban solo de 10 a 12 chelines a la semana; los estibadores un promedio de 8 a 9 chelines; el trabajador medio de Clerkenwell podía llegar a llevar a casa 16 chelines. Casi la mitad de las familias londinenses, un 46 por ciento, necesitaban una cuarta parte de estos míseros sueldos para el alquiler; y mientras los alquileres subían, no sucedía lo mismo con los salarios. Esta pobreza también dependía de un tipo de trabajo muy aleatorio y mal pagado, que incluía el que hacían en casa las esposas; "de manera que" un gran número de los habitantes de estos barrios superpoblados se veían obligados a vivir cerca de sus trabajos, fueran cuales fueran los precios o las condiciones de los lugares donde habitaban". Los caseros, que alquilaban casas en contratos de arriendo a corto plazo, explotaban de una manera descarada la falta de viviendas. Problema que se había agravado con los derribos -se estaban abriendo nuevas calles como Charing Cross o la avenida Shaftesbury, puesto que desde los años 1880, Londres había iniciado una mini-Haussmannización, y además se estaban construyendo nuevas escuelas de acuerdo con la ley

de Educación de 1870. Agravando más esta situación estaban las administraciones locales incompetentes y a veces corruptas que eran incapaces o no querían utilizar el poder que tenían. Fuera de Londres la Ley de salud pública de 1875 había puesto las bases para que las administraciones locales de gobierno fueran más efectivas; pero en la capital todavía existía un sistema arcaico y caótico. En todo Londres sólo 2 juntas de distrito sobre 38, habían tomado severas medidas al respecto. Prácticamente no había inspectores: Mile End, una zona pobre, tenía sólo uno para 105.000 personas. Y los que había eran poco competentes: en una parroquia de Londres, el ayudante del inspector era alguien "que anteriormente había estado relacionado con la joyería", según contó un funcionario, que añadió: "No pienso que sea necesario tener ningún tipo de preparación. Si alguien tiene sentido común ya es preparación suficiente".

En consecuencia, las principales recomendaciones de la Comisión Real se centraron, más que en crear nuevas leyes, en que las autoridades locales aplicaran las que ya existían. Muchas habían sido hasta entonces letra muerta como la Ley Torrens (Ley de 1868 sobre viviendas de artesanos y trabajadores), que permitía a las autoridades locales construir casas para los trabajadores, y la Ley Cross (Ley de 1875 para la mejora de las viviendas de artesanos y trabajadores), que les autorizaba a demoler extensas zonas de viviendas en mal estado y buscar una nueva zona para alojar a estos habitantes. Señalaron, sin embargo, que las autoridades deberían tener la posibilidad de obtener dinero del Tesoro al interés más bajo posible para que esto no significara pérdidas para la Hacienda Nacional, y propusieron que, en el caso de Londres, todas las autoridades implicadas cedieran sus poderes a la Junta Metropolitana. La Ley de 1885 sobre vivienda de las clases

trabajadoras que le siguió inmediatamente, trató de que todas estas recomendaciones se pusieran en práctica. Se amplió la antigua Ley de Lord Shaftesbury de 1851 sobre viviendas de inquilinos, al incluir dentro de este concepto las casas y los "cottages" para las clases trabajadoras; clara indicación de que el parlamento Victoriano, al menos en relación a la vivienda, aprobaba el socialismo municipal. El problema era que todo seguiría igual si las autoridades locales no se ponían en movimiento; en relación a esto, lo único que la Comisión Real sugirió fue que ya iba siendo hora de que las clases deprimidas de las ciudades empezaran a mostrar interés por sus propios asuntos.

Depresión, violencia y temor a una insurrección

Y quizás iban a hacerlo. Puesto que la Ley de reforma de 1884 había extendido el derecho a voto a gran parte de la clase trabajadora masculina urbana. Este grupo estaba sufriendo los efectos de una de las mayores depresiones en el comercio y en la industria, comparables en su impacto con las que le siguieron en los años 1930 y en 1980. Efectivamente, se estaban empezando a notar los amenazadores síntomas de lo que se avecinaba: el problema, según conclusión de una Comisión Real de 1886, no estaba causado por las fluctuaciones del ciclo comercial, sino por una debilidad estructural de la industria británica en relación con sus principales competidores internacionales, sobre todo Alemania. Los alemanes eran casi tan buenos en la producción como los británicos; y en las artes de ampliar y conservar mercados estaban ganando terreno". Los miembros de la Comisión advirtieron que Gran Bretaña se estaba tomando menos interés en "descubrir nuevos mercados para nuestros productos, y en mantener los que ya poseemos (...)" También es evidente que, en relación a ciertos productos, nuestra reputación como buenos artesanos no es tan elevada

como la que teníamos anteriormente". Rechazaron las sugerencias que aseguraban que el problema derivaba de "las restricciones legislativas en relación al empleo y a la acción de las propias clases trabajadoras con sus huelgas y acciones similares" o "a la acción de los sindicatos y otras agrupaciones parecidas".

Fueran cuales fueran las causas, no había ninguna duda sobre los efectos. Durante la segunda mitad de los años 1880, se notaba en todas las ciudades, pero sobre todo en Londres, una sensación de cambio cataclísmico, incluso violento. Los temas del momento, como Beatrice Webb escribió más tarde, eran "por una parte, el por qué de la pobreza de gran número de personas; y, por otra, si la democracia industrial y político era practicable y deseable como punto de partida para compensar los agravios de la mayoría". Sin embargo, estas discusiones quedaban reducidas a la "intelligentsia": "en realidad, entre los trabajadores manuales no había ningún sector que conspirara (...) con "el veneno del socialismo". Nacidos y criados en medio de una pobreza crónica y de las enfermedades debilitadoras, los habitantes de los barrios pobres se habían hundido en una apatía embrutecedora (...)" El fermento surgió, según las memorias que Betrice Webb escribiría cuarenta años más tarde, dentro de una parte de la clase gobernante victoriana; se trataba de "una nueva conciencia de pecado", "una conciencia colectiva o de clase; una creciente inquietud, que se convertía en convicción, de que el organismo industrial, que había proporcionado rentas, intereses y beneficios a magnífica escala, había fracasado en dar un medio de vida decente y unas condiciones tolerables a la mayoría de habitantes de Gran Bretaña". Más tarde los historiadores no tendrían ninguna duda en afirmar que la emoción predominante no fue la culpa, sino el temor. Se "solía describir a los pobres como groseros, embrutecidos, borrachos, e inmorales;

después de años de negligencia y satisfacción se habían convertido en una siniestra amenaza para la civilización". Las reacciones fueron muchas veces apasionadas. Los Fabianos, apóstoles del gradualismo, a quienes Beatrice Webb muy pronto se uniría, enseguida redactaron un documento que llevaba el sello de George Bernard Shaw, y que concluía con estas lacónicas frases:

El gobierno establecido no tiene derecho a llamarse Estado de la misma manera que no puede considerarse que el humo de Londres forme parte de su clima.

Es mejor hacer frente a una Guerra Civil que tener que vivir otro siglo de sufrimiento como el que hemos pasado.

H.M. Hyndman, líder de la Fundación Democrática Social, escribió aquel mismo año que "Incluso entre los hombres y mujeres inútiles que se llaman a sí mismos sociedad", se puede detectar una corriente de inquietud. La terrible palabra "Revolución" a veces se comenta en broma, pero la mayoría de ellas se susurra en serio". Hyndman dudaba de que el fermento se restringiera a las clases medias; puesto que

(...) en los talleres y en las casas se pueden encontrar libros, libelos y octavillas que tratan este problema de manera exhaustiva. Estas teorías que se han inspirado en los importantes estudios del Dr. Karl Marx sobre el capital o en los programas de los socialdemócratas alemanes y en los colectivistas franceses, circulan en textos baratos y de fácil lectura.

Pero Hyndman también llamaba la atención sobre otro fenómeno que no podía dejar de ser observado: "Entre, los peores males de la sociedad moderna están las numerosas bandas organizadas de malhechores (...) que se pasean por nuestras ciudades, y que no sólo se pelean entre ellas, sino que atacan al pacífico viandante". Aseguraba que sólo en Londres y según fuentes policiales, había más de 300.000 individuos que podían ser considerados

miembros de las "clases peligrosas". Nadie, continuaba Hyndman "se había preocupado en analizar de que manera esta gente había llegado a unos extremos de tal brutalidad".

Algunos ni tan sólo pensaban que valiera la pena perder tiempo en ello. Sin embargo, durante 1886 y 1887, los ciudadanos respetables de Liverpool se quejaban de que una serie de grupos los tenían aterrorizados; "la zona comprendida entre la calle Athol y la de Luton" estaba "infestada por esos bribones", escribía con indignación un lector al diario local en el año 1887. El mismo mes una de las más peligrosas, "la banda de los destripadores", había iniciado una serie de salvajes alborotos por las calles de Liverpool, atacando indiscriminadamente a hombres, mujeres y niños con cuchillos y hondas, y robando las casas de empeño. El 20 de mayo, otra banda, formada, según rezaba la descripción "por cuatro jornaleros, insolentes y sin educación" fue juzgada en Liverpool por ocho acusaciones de ataque a mano armada y robo con violencia. El juez, Mister Justicia John Charles Frederick Siegismund Day, un sexagenario barbudo y con patillas, sentía una profunda desconfianza por las modernas teorías penales y estaba convencido de que los transgresores violentos necesitaban un tratamiento fuerte; o como de una manera muy singular dijo su hijo "la única manera de apelar a su razón era a través de su epidermis". Después de haber manifestado que "con toda su experiencia nunca había oído hablar de una conducta más ultrajante", ordenó una de las sentencias más draconianas que se hayan dictado en los juzgados de la Inglaterra victoriana; además de trabajos forzados, cada uno de ellos debía recibir tres sesiones de castigo de veinte latigazos. Satisfecho con su manera de resolver el problema de la criminalidad, el señor Day volvió a la carga en los siguientes juicios del mes de noviembre, donde -además de ordenar siete sesiones de latigazos en el mismo día- castigó a dos hombres

con veinte latigazos a cada uno por haber robado medio penique y un rollo de tabaco. Los ciudadanos respetables, dijo su hijo más tarde, estarían eternamente agradecidos al señor Day, aunque "miembros de sociedades filantrópicas, y algunas otras personas, denunciaron al 'juez de los latigazos', calificándolo de salvaje bien intencionado y considerando que sus métodos eran anticuados e inadecuados". En todo caso, no hay ninguna prueba de que durante el reinado del terror establecido por Day se solucionaran los problemas de delincuencia violenta en Liverpool. Lo extraño es que, en la Inglaterra victoriana y, a pesar de los temores de los ciudadanos, los delitos habían ido decreciendo a lo largo del siglo, aunque, ocasionalmente, hubiera explosiones periódicas de violencia como sucedió a mediados de los años 1880.

Lo que en realidad temían las clases medias, a pesar del escepticismo de Beatrice Webb, era que la clase trabajadora se levantara en una insurrección. Y este miedo no era en ningún lugar más patente que en el propio gobierno. En febrero de 1886, sus temores se convirtieron en realidad. Durante semanas los trabajadores sin empleo y los intelectuales socialistas habían estado reuniéndose en Trafalgar Square. Un lunes, el 8 de febrero, una gran concentración que, incluía "un número considerable, mayor de lo normal, de elementos violentos" chocó con una fuerza de 600 policías. Estos, temiendo que atacaran el palacio de Buckingham, se situaron en el Mall; pero, la multitud, que oscilaba entre las tres mil y las cinco mil personas, se enfureció y, después de pasar por los clubs de Pall Mall, se dirigió hacia St James y Mayfair, rompiendo cristales y saqueando tiendas. Una investigación oficial condenó a la policía metropolitana por control inadecuado de la multitud, y el oficial responsable fue obligado a dimitir. El nuevo comisionado, Sir Charles Warren, era más severo. Durante el otoño de 1887 la tensión se agudizó de nuevo: grandes multitudes se reunieron

en Hyde Park y en Trafalgar Square para oír discursos. Hubo diversos choques con la policía. *The Times* que normalmente se refería a esa gente como "los llamados desempleados", exigió acción inmediata:

Confiamos en que si estos hombres, u otros cualquiera de su misma clase, intentan llevar a cabo sus amenazas como hicieron el año pasado, encontraran su castigo, no unos cuantos meses de cárcel, sino una severa pena de prisión (...). El único problema es saber cuál de los dos grupos es el más fuerte -los rompedores de ventanas y saqueadores de tiendas o los guardianes de la paz pública.

Así pues, todo parecía estar a punto para el desastre. Un domingo, el 23 de octubre, se reunió una gran multitud en la plaza; se blandió una bandera roja, mientras se escuchaban discursos en los que se pedía la dimisión de Sir Charles. Poco antes de las tres, la multitud, precedida por la bandera, marchó por Whitehall e invadió la Abadía de Westminster durante el servicio religioso. Las escenas que siguieron se parecen al último acto de *Dreigroschenoper* de Brecht, que, quizás, inspiró. Según *The Times*, "un gran número de chicos, jóvenes y hombres muchos de ellos muy sucios" entraron en la iglesia mientras el órgano estaba tocando. Se mezclaron con los fieles, los más valientes trataban quedamente de controlar a los más desvergonzados (...) Los manifestantes más atrevidos lanzaron recriminatorios gritos contra los "capitalistas", como si pensarán que todos los que estaban en la abadía rezando lo fueran. El canónigo Rowsell trató de argumentar con ellos. "Los alborotadores le escucharon en silencio". Mientras, en el exterior, Hyndman continuaba con su arenga y decía que "esperaba que llegaría el momento en que la bandera socialista y el lema Todos para uno y uno para todos' ondearía sobre la abadía, al tiempo que, dentro, se predicaría la revolución".

Los manifestantes volvieron a la plaza, "en todos los rincones alrededor de la columna de Nelson había alguien arengando a la masa", la multitud era enorme puesto que se extendía por toda la plaza y las calles adyacentes. La policía se asustó y llamó al ejército para controlar la situación: en la "melée" 100 personas fueron heridas y dos muertas. Este suceso fue seguido por grandes y mutuas recriminaciones. Un indignado lector escribió a The Times que este tipo de reuniones eran "una propaganda para que todos los anarquistas, de aquí o de cualquier otro sitio, vinieran a la única gran capital del mundo donde eran tolerados". Hyndman tenía otra opinión: "Los hombres y mujeres ya no pasarán más hambre. De ello, por una vez, estoy seguro. La agitación actual es prácticamente espontánea y no ha sido organizada".

El punto de vista de la editorial del periódico era bastante predecible: "Esta capital está amenazada por multitudes descontroladas, decididas a sacar provecho del ejemplo del partido del desorden en Irlanda y quiere obtener concesiones por medio del terrorismo". En cambio, Stead, en la *Pall Mall Gazette*, acusaba a Warren de tratar de implantar un "régimen policíaco"; por su parte la abadía dijo que las interrupciones de los servicios religiosos habían sido debidas a una concentración excesiva y que los desempleados habían salido en perfecto orden.

En la calle Bow, diversas personas fueron golpeadas, algunas fueron encarceladas y otras se vieron obligadas a pagar multas o a comparecer ante los jueces. Más tarde, el parlamentario R. Cunninghame Graeme y el líder socialista John Burns fueron juzgados, declarados culpables y encarcelados durante seis meses: se convirtieron en héroes populares.

La ciudad pobre en Europa

Fue en Londres, y no en el resto de ciudades de la Gran Bretaña, donde se vivió gran parte de este drama. Ello fue debido -como la Real Comisión reconoció en 1885- a que el problema de la vivienda era allí más grave; por la sencilla razón de que Londres era más grande. Con sus 5.6 millones de personas al principio de los años 1890, ninguna otra zona urbana británica podía comparársele; todos los problemas desde la densidad de la población, al coste del suelo, el transporte, competencia por el espacio, se presentaban allí con gran agudeza. Incluso a escala internacional, comparándose con los 4.1 millones de la región de París y los 1.6 millones del gran Berlín, Londres seguía siendo de manera indiscutible la mayor ciudad de Europa e incluso del mundo". Pero estas otras ciudades al ser más pequeñas y tener mayor densidad de población, tenían sus propias tragedias. "En la ciudad vieja de París vivían, en 1891, 2.45 millones de personas, el doble que en la zona londinense. Bertillon consideraba que, en esta fecha, el 14 por ciento de los pobres de París, unas 330.000 personas, se hacían en casas superpobladas; el problema de la vivienda era peor que en Londres. Sellier calculaba que en 1911 había unas 216.000 personas, a las que se añadían otras 85.000 de los barrios periféricos, viviendo a un promedio de dos o más por habitación. Allí, la Legislación -leyes de 1894, 1906 y 1912- también permitía la construcción de viviendas de bajo coste para las clases trabajadoras, y la última de ellas facultaba a las autoridades locales a nombrar funcionarios encargados de la construcción y gestión de viviendas, todo ello subvencionado con dinero público. Sin embargo, en 1914, sólo se habían construido 10.000 viviendas de este tipo en la zona de París, un resultado poco brillante si se compara con lo que consiguió el Consejo de Londres.

Lo que pasaba era que ni la ciudad ni el estado tenían el dinero suficiente para eliminar los barrios bajos: las grandes obras públicas -la construcción de escuelas y de la Sorbona entre 1880 y 1890, y del metro en la década comprendida entre 1900 y 1910- tuvieron prioridad.

Berlín, cuya población crecía casi a velocidad norteamericana -prácticamente se dobló en veinte años, de 1.9 millones en 1890 a 3.7 en 1910- era como París, una zona extraordinariamente compacta y, en consecuencia, una ciudad muy densa; los nuevos habitantes se fueron acomodando en viviendas de alquiler situadas en austeros edificios de cinco pisos construidos alrededor de estrechos patios que podían llegar a tener tan sólo 15 pies de ancho, lo suficiente para que pudiera instalarse el material contra incendios. Este tipo de edificio, que había sido ideado por Federico el Grande para acoger a las familias de los soldados, se generalizó a partir de 1858 como resultado del plan para la ciudad dirigido por James Hobrecht, responsable de la policía; diseñado aparentemente para que hubiera una integración social entre ricos y pobres en el mismo edificio, lo único que consiguió fue crear miserables situaciones de congestión. Desafortunadamente, este modelo se extendió incluso a los nuevos barrios suburbanos después del cambio de Legislación de los años 1890; la especulación, dirigida por este plan y fomentada por un sistema de hipotecas excepcionalmente favorable, hicieron el resto.

Según los cálculos de 1903 de F. C. Horsfall, pionero del urbanismo británico, los resultados fueron los siguientes: mientras que en el año 1891 en Londres el promedio de habitantes por edificio era de 7.6, en Berlín fue de 52.6; en 1916, sólo un 79 por ciento de todas las viviendas tenían una o dos habitaciones con calefacción. Además, los berlineses pagaban mucho más de alquiler que sus conciudadanos de Hamburgo o Munich -irónicamente, eran los pobres

los que, en proporción, pagaban una cantidad más alta de su salario en concepto de vivienda. Por otra parte, a pesar de que Alemania electrificó su sistema de tranvías antes que Gran Bretaña, las compañías privadas berlinesas no contemplaban el servicio de conexión con la exterior cosa que sí hacían las del Consejo de Londres, además la construcción del metro se demoró a causa de discusiones legales. Patrick Abercrombie, urbanista británico que visitó Berlín poco antes de la Primera Guerra Mundial, se sorprendió por su contraste con Londres: "Berlín es la ciudad más compacta de Europa; al crecer no se extiende edificando sencillas casas suburbanas a lo largo de los caminos, sino que va prolongando lentamente sus anchas calles y sus colosales edificios de viviendas por el campo abierto, convirtiéndolo de golpe en una ciudad completamente desarrollada". En las capitales europeas, hubo una interesante reacción en contra del crecimiento y la densificación: tanto Londres como Berlín, empezaron a temer que la población de sus ciudades no fuera biológicamente sana. Alrededor de 1900, los reclutamientos forzados para la Guerra de Sudáfrica, pusieron al descubierto que, en Manchester, habían sido rechazados 8.000 de 11.000 muchachos y sólo 1.000 habían sido declarados hábiles para el servicio activo. Más tarde, durante la Primera Guerra Mundial, la Comisión Verney volvió a confirmar que, físicamente, los habitantes de las ciudades británicas habían ido empeorando, y los reclutamientos pudieron llevarse a cabo sólo en el campo. De la misma manera, en 1913, sólo el 42 por ciento de los jóvenes berlineses fueron considerados aptos para el servicio, en comparación al 66 por ciento de sus compatriotas de las zonas rurales.

A partir de ahí se empezó a pensar que la gente de la ciudad -y a la larga toda la población- sería incapaz de reproducirse, esta opinión fue expuesta por primera vez en los años 1890 por Georg

Hansen en su libro *Die drei Bevölkerungsstufen*, y desarrollada en 1918 por Oswald Spengler en su clásico *The Decline of West*; "Ahora la ciudad gigante absorbe el campo, de manera insaciable y sin parar pide y engulle frescas reservas de hombres, hasta que se agota y muere en medio de un país destruido y casi deshabitado". Pero en ambos países, había otros temores. Charles Masterman, un parlamentario liberal, sugirió en su libro *The Heart of the Empire* (El corazón del Imperio) (1901) que los londinenses eran inestables:

La Inglaterra del pasado era un país reservado, de hombres silenciosos, dispersos en pequeños pueblos, villas y casas de campo (...) el problema de los próximos años es precisamente el problema de (...) las características físicas del habitante de la ciudad: enclenques, estrechos de pecho, que se cansan con facilidad; pero que sin embargo son volubles, excitables, con poca capacidad de resistencia -buscan estímulo en la bebida, en las apuestas, en cualquier conflicto que se salga de lo corriente que pueda ocurrir en casa o fuera de ella.

De la misma manera, en Alemania, en un texto de 1920 titulado *die Angst vor der Stadt*, se reflejaba el miedo a la descomposición social, basándose en el número de suicidios, alcoholismo y enfermedades venéreas, en "la excesiva racionalidad" y en la falta de estabilidad política.

Nueva York: el tumor en las viviendas

Andrew Lees concluye su monumental estudio sobre las actitudes urbanas del siglo XIX considerando que, el miedo y el disgusto por la ciudad eran, principalmente, un fenómeno anglo-germánico: "Pocos norteamericanos comparten este visceral rechazo por la vida en la ciudad que aparece en la literatura germánica"; sin embargo "muchos hombres y mujeres se han dado cuenta de los defectos que estropean las ciudades, tanto las estadounidenses

como las europeas". Este miedo se percibía claramente, casi obsesivamente, en el Nueva York de los años 1890. Allí la preocupación típicamente jeffersoniana, que consideraba que la ciudad era "pestilente para la moral, la salud y las libertades de los ciudadanos" y un cáncer o tumor en el cuerpo social y político, creció con la industrialización y la inmigración: Nueva York se convirtió en la ciudad con mayor número de inmigrantes del mundo, "con casi tantos italianos como en Nápoles, tantos alemanes como en Hamburgo, el doble de irlandeses que en Dublín y dos veces y media más judíos que en Varsovia". La opinión que los intelectuales tenían sobre las consecuencias era unánime. Henry James escribió que "Nueva York era a la vez, mísera y dorada, con más motivos para huir de ella que para disfrutarla". En 1885, muchos aceptaron los razonamientos de Josiah Strong que pensaba que en esta ciudad podían encontrarse todos los males que amenazaban a la democracia norteamericana: pobreza y crimen, socialismo y corrupción, inmigración y catolicismo. Alan Forman, en la *American Magazine* de 1885, escribió que Nueva York era "un hervidero de gente, tan ignorante, tan viciosa y depravada que no parece que pertenezcan a nuestra especie", por la cual era casi de agradecer que la tasa de mortalidad de los habitantes de esas viviendas estuviera por encima del 57 por ciento". En 1892, un periódico tan prestigioso como el *New York Times*, se lamentaba de la invasión "de los despojos físicos, morales y mentales" de Europa, "un tipo de gente del que muy bien podríamos prescindir". Incluso el *American Journal of Sociology*, se veía forzado a admitir en 1897 la validez de "la creencia popular" que afirmaba que "las grandes ciudades eran grandes núcleos de corrupción social y (...) degeneración". F. J. Kingsbury llegó a comentar en 1895 que, "después de leer todo lo que se ha escrito sobre los males de la ciudad desde Caín a las últimas elecciones de Nueva York, sólo lo que se hizo con

Sodoma y Gomorra me parece un buen remedio para la presente situación".

El hombre que expresó estos sentimientos con mayor fuerza fue Jacob Rus. Rus que era danés y había nacido en el campo, emigró a Nueva York a los 21 años y se convirtió en periodista siete años más tarde. Su libro *How the Other Half Lives* (Cómo vive la otra mitad), publicado en 1890, causó la misma sensación de angustia que, siete años antes, había producido en Londres *The Bitter Cry*. Era una pieza de periodismo brillante. En las descripciones de las viviendas de los barrios bajos, combinaba con habilidad dos de los temores de sus contemporáneos: la ciudad como parásito en el cuerpo de la nación, y la inmigración como corruptora de la pureza racial norteamericana y de la armonía social. Estos nuevos inmigrantes, "hombres vencidos de razas vencidas; que han fracasado en la lucha por la existencia" se han convertido en una amenaza para el orden e incluso para el futuro de la República. Recordando los alborotos de 1863 en Nueva York, decía:

Una gran cantidad de población, como si fuera una marea aprisionada, respira con dificultad en sus viviendas. La que una vez fuera nuestra ciudad, a quien le han llegado las obligaciones y responsabilidades de la grandeza metropolitana antes de que pudiera medir la capacidad de sus posibilidades, ha notado el crecimiento de esta turbulenta marejada. Si aumenta más, ningún poder humano podrá controlarla".

Las viviendas se extendían:

Ocupando las plantas bajas que los negocios no utilizan; prologándose a lo largo de ambos ríos, como un grillete que encadena las calles, llenando Harlem de inquietas y descontentas multitudes; la riqueza y la prosperidad de Nueva York está en sus manos, la controlan por medio del populacho y la cólera. Los refugios a prueba de balas, los montones de granadas de mano y las ametralladoras que hay en la delegación de Hacienda son tácitas admisiones del

hecho y del tipo de gracia que se espera. Los bloques de viviendas de alquiler son ahora Nueva York y recogen las tres quintas partes de su población.

Una Comisión de 1894 creada para estudiar las viviendas de alquiler estimaba que casi tres de cada cinco habitantes de la ciudad vivían en ese tipo de viviendas, y añadía que estaban construidas de tal manera que prácticamente las cuatro quintas partes del suelo estaba ocupado. En estas zonas se combinaban dos factores que hacían que el problema humano fuera todavía más agudo. Primero, los recién llegados eran desesperadamente pobres y a causa de las barreras lingüísticas y culturales se hallaban en una situación de inmovilidad sin esperanza. El estadounidense Charles Abrams, urbanista y experto en viviendas, que poseía la autoridad que le daba haberse criado en este tipo de casas, decía: "el dueño no puede ser censurado; el constructor tampoco. Construyen según las exigencias del mercado. Este viene señalado por lo que el inquilino puede pagar. Y lo que este puede pagar viene determinado por el sueldo que cobra". Si el pobre inmigrante no hubiera tenido ese tipo de vivienda, no hubiera tenido nada. Y las familias pobres se hacinaban en ellas porque estaban a poca distancia de sus trabajos. Casi un 75 por ciento de rusos y judíos vivían amontonados en tres distritos, pero especialmente en el décimo que recogía una mayoría de emigrados de (o con padres procedentes de) Rusia y de la Polonia rusa. En 1893, con una población de más de 700 habitantes por acre, este distrito era un 30 por ciento más denso que cualquiera de las zonas más pobladas de cualquier ciudad europea; la parte adyacente al distrito undécimo, con casi 1.000 habitantes por acre, estaba más poblado que el peor distrito de Bombay, y era, probablemente, la zona urbana más poblada del mundo, aunque, irónicamente, en los años 1980 algunos panes de Hong Kong exceden en mucho este número. Segundo, se apretujaban en

viviendas que, como en Berlín, eran paradójicamente el desafortunado resultado de un llamado plan para la mejora de la vivienda: estos pisos que habían ganado un concurso en 1879, albergaban 24 familias que se amontonaban en un solar de 25 pies de ancho por 100 de largo, de modo que, en cada piso, diez de cada catorce habitaciones sólo estaban ventiladas por un patio interior tan pequeño que no permitía la entrada de luz ni de aire. Muchas veces, dos familias compartían una de estas miserables viviendas; en 1908, un censo hecho sobre las familias del East Side mostraba que, en la mitad de los casos, un promedio de tres a cuatro personas dormía en una sola habitación, y en una cuarta parte de ellos eran cinco o más; debían compartir unos pocos grifos comunes y los baños eran inexistentes. Así pues, un bloque normal podía contener 4.000 personas, y en 1900 unas 42.700 casas de alquiler de Manhattan acogían más de un millón y medio de personas, a un promedio de casi 35 por cada edificio.

La reacción de la sociedad respetable -es decir la sociedad blanca y angloprotestante que hacía tiempo que se había establecido en América- fue prácticamente la misma que la de la londinense. Dos sucesivas Comisiones para las viviendas de alquiler, la de 1894 y la de 1900, confirmaron los males de este tipo de viviendas; la primera de ellas fue poco efectiva, pero la segunda consiguió, después de una larga batalla, que en 1901 se dictaran una serie de leyes, "la legislación más significativa de la historia de la vivienda en Estados Unidos", que prohibió la construcción de este tipo de casas y obligó a la modificación de las que ya existían. Lawrence Veiller, secretario de la segunda Comisión, era un joven de unos veinte años que se enfrentó a muchos intereses creados para llevar adelante estas leyes. En su opinión la mayoría de los problemas de la ciudad provenían de la súbita transformación del campesino europeo en un ciudadano urbano norteamericano, tema que proponía solucionar por

medio de una vuelta masiva al campo. Pero los que habían quedado atrapados en la ciudad necesitaban medidas urgentes y drásticas para solucionar lo peor de ese tipo de viviendas: más luz, más aire, nuevas zonas de aseo, mejor protección contra el fuego. Como Veiller decía la situación de estas viviendas era "increíble": en un bloque que medía apenas 200 por 400 pies se amontonaban 39 casas con 605 viviendas que acogían a 2.781 personas, sólo había 264 retretes y ningún baño; 441 habitaciones no tenían ventilación, y otras 635 obtenían algo de aire por medio de unos estrechos patios interiores. Se había hecho caso omiso de las recomendaciones de la Comisión de 1894 que trataban de evitar la sobredensificación, Veiller escribió:

Una ambición sin límites ha ido reduciendo las medidas de estas viviendas, hasta que han llegado a ser tan pequeñas que la vida familiar ha desaparecido, y sus miembros han sido expulsados y se hallan esparcidos. El padre en la taberna; los más jóvenes están en la calle en medio de los lugares de diversión y de los locales de bebida; los chicos vagabundean en pandillas, las chicas en la calle... La redención de la gente que vive en estas viviendas depende de la posibilidad de que la familia, la unidad más conservadora de la civilización, pueda volver a compartir un espacio, con luz y aire natural, donde pueda cultivar las artes domésticas, entre las que se encuentra la limpieza personal.

Los comisionados concluían:

Los distritos de pisos de alquiler de Nueva York son lugares en los que miles de personas viven en el espacio mínimo en el que es capaz de vivir un ser humano hacinados en habitaciones oscuras y mal ventiladas, en muchas de las cuales el sol nunca ha entrado y el aire fresco es desconocido. Son centros (sic) de enfermedad, vicio y crimen, donde lo extraordinario no es que los chicos crezcan y se conviertan en ladrones, borrachos y prostitutas, sino que muchos de ellos lleguen a convertirse en personas decentes y respetables.

El problema era muy grave; la Comisión norteamericana coincidía con la Comisión real británica de 1885. Sin embargo, cuando llegó el momento de proponer soluciones, Vellier y el resto de comisionados tomaron un camino distinto del de los británicos -y también del resto de Europa. Estudiaron el modelo británico de vivienda pública, pero lo rechazaron con decisión. "No tiene sentido", concluyeron: como mucho las viviendas municipales "mejorarían las condiciones de vida de unos pocos favorecidos" pero no harían nada más de lo que la benevolencia privada ya ha ofrecido en el pasado y puede seguir ofreciendo en el futuro"; sería muy difícil decidir "dónde trazar la línea entre los que se debería ayudar y los que no". Además, pensaban que favorecer el sistema de vivienda pública significaba fomentar la burocracia y el patronazgo político y disuadir al capital privado. Por lo tanto, se resistieron: la normativa física impuesta al empresario privado sería la respuesta. La Ley de 1901, dividida meticulosamente en más de 100 detalladas secciones, codificaba los espacios, las normas contra incendios, el servicio de aguas. Si tenemos en cuenta la época y el lugar, es posible que fuera una decisión realista; aunque pronto, reformistas como Edith Elmer Wood, Frederick Ackerman empezaron a criticarla. Fuera como fuera y en comparación con Europa, retrasó el tema de la vivienda pública en Estados Unidos durante varias décadas, como en los años treinta se lamentaría Catherine Bauer. Las razones han intrigado a los historiadores. Porque en Estados Unidos ello trajo consigo la separación entre las nascentes artes de la planificación de casas y de ciudades. El primer urbanismo norteamericano, como se mostrará en el capítulo sexto, estuvo dominado por el movimiento de la Ciudad Bella, que pretendía planificar prescindiendo de toda finalidad social -o quizás incluso siendo regresivo en este aspecto; mientras que la zonificación, movimiento que influyó profundamente el curso del desarrollo suburbano

norteamericano, excluyó el factor social y olvidó su impacto en la sociedad. Los planes regionales, como el celebrado Plan regional de Nueva York de 1931, sólo proporcionaron mejores casas a aquellos que las podían pagar. De manera que la vivienda, considerada como el problema central en tres de los momentos más importantes dentro de la evolución del urbanismo de los Estados Unidos, se presentó siempre unido a otros aspectos y, en cada una de estas ocasiones, las soluciones que se dieron o no tenían nada que ver con el problema de la vivienda o de hecho, lo agravaron", Peter Marcuse considera que esto sucedió porque las tres razones por las que la vivienda aparecía como problema -el fuego y el peligro de enfermedades, la preocupación por el orden social, y la protección del valor del suelo- fueron desapareciendo. La primera de las dos desapareció después de 1910, puesto que tanto la salud pública como la previsión contra incendios mejoraron a medida que los inmigrantes se fueron integrando; en consecuencia, la planificación dependió sólo "de la alianza de los propietarios del suelo con el votante de clase media dueño de una casa", que no tenía ningún tipo de interés en los programas de viviendas para pobres. Y ello fue lo que produjo el gran contraste con Europa, donde la fuerte conciencia de la clase trabajadora se unió a una burocracia intervencionista.

En su lugar apareció algo extraño y característicamente norteamericano: un movimiento de voluntarios dedicado a salvar a los inmigrantes de sus propios errores y excesos (de los de ellos, pero principalmente de los de ellas), tratando de asimilarlos a la forma de vida norteamericano, y de adaptarlos a la vida de la ciudad. Lo extraño es que, en parte, esta idea se había copiado de Europa, pero especialmente del East End londinense. Allí, durante los años 1870 y 1880, se habían dedicado una serie de esfuerzos para intentar que la gente de los barrios pobres adoptara la

moralidad cristiana y los hábitos de limpieza. Jane Addams que visitó Inglaterra por primera vez cuando tenía veintidós años, quedó profundamente impresionada por *The Bitter Cry of Outcast London*. Durante su segundo viaje, en junio del 1888, y de una manera providencial se enteró de la existencia de Toynbee Hall, la asociación cristiana del canónigo Samuel Barnett en St. Jude en el este de la ciudad, "la peor parroquia de Londres". Al año siguiente inició una asociación similar en Chicago. Situada en medio de las cuatro comunidades de emigrantes pobres -italianos, alemanes, judíos, bohemios- la Hull House estaba organizada por gente joven idealista y educada, en su mayor parte por mujeres de gran religiosidad. Según la opinión de un periodista, el tipo de mujeres que en otro tiempo se hubieran hecho misioneras o hubieran intentado salvar a un marido borracho, ahora colaboraban con esta asociación. En opinión de otros observadores el ambiente era insoportable: Thorstein Veblen escribió que estaba lleno "de puntillosa gente de las clases altas", Sinclair Lewis habló "de la confortable situación cultural... de afectadas y frías sonrisas". Su clientela solía ser también esencialmente femenina: un emigrante del sexo masculino recordaba más tarde "íbamos de vez en cuando para damos una ducha, eso era todo". Daban clases a los que habían tenido que abandonar la escuela, organizaban campamentos de verano para que los niños pudieran disfrutar de la naturaleza o lugares de juego para los que no habían podido ir, había un club para gente mayor (pensado para hacer desaparecer el prejuicio en contra de los inmigrantes), una pensión para chicas jóvenes, una asociación para salvar a "las mujeres caídas", y una guardería. Iniciaron también una serie de estudios inspirándose en la encuesta de Booth, y trabajaron en favor de la reforma de las leyes laborales". También organizaron campanas en contra de los lugares donde se vendía ginebra:

Estos vulgares e ilícitos jolgorios nos recuerdan las juergas incontroladas del Londres de la restauración, y son, de hecho, sus herederas directas, están adecuadamente comercializadas, siguen confundiendo alegría con lujuria, y la diversión con el libertinaje.

Unos años más tarde, después de que una década de ley seca hubiese llevado la violencia a las calles de Chicago, Jane Addams todavía la defendía, sugiriendo que la respuesta estaba en desarmar a los gánsteres.

Era conmovedor. Los visitantes procedentes de la Gran Bretaña, como John Burns, director de Toynbee Hall, estaban sorprendidos ante la evidente ausencia de toda intervención municipal: la situación en la que se hallaban las viviendas, donde los inmigrantes seguían sus costumbres rurales en medio de la ciudad -matando ovejas y cociendo pan en las plantas bajas- era algo que, en su opinión, se hubiera considerado legal en Londres. Sin embargo, el programa de la Hull House era tan sólo una variante especialmente idealista y excepcionalmente bien promocionada de lo que ocurrió en todas las ciudades norteamericanas antes de la Primera Guerra Mundial: había seis centros como este en 1891, más de 100 en 1900 y más de 400 en 1910. El objetivo era integrar al inmigrante en la ciudad, primero por medio del ejemplo moral individual, segundo -si esto fallaba- de la imposición e incluso, por lo menos eso era lo que algunos de ellos opinaban, por medio de la segregación o la repatriación "del vagabundo, del borracho, del indigente, del imbécil". Pero, y éste era el tercer paso, todo ello debía ir acompañado de una mejora sistemática del entorno urbano, parques y lugares de juegos y, a la larga, de la construcción de un amplio sistema de ciudades jardín que, como decía Frederick Law Olmsted, el padre de la arquitectura norteamericana del paisaje, ejercerían "una influencia armonizadora y de refinamiento que favorecerían la cortesía, el autocontrol y la

templanza". Algunos de sus defensores iban todavía más lejos, pensaban que un renacimiento de la vida vecinal sería una manera de mejorar la calidad de la vida urbana, aunque Jane Addams no creía en ese tipo de "salvación geográfica". Fue a partir de ahí que surgió la idea de que la propia ciudad podía engendrar lealtad cívica, y, en consecuencia, garantizar un orden armonioso y moral; la apariencia física de la ciudad simbolizaría su pureza moral. Este fue el dogma principal del movimiento de la Ciudad Bella. Parece que a nadie se le ocurrió preguntar a los más directamente afectados si esto podía ser el sustituto adecuado de la planificación estatal de viviendas. A nivel práctico, Jane Addams siguió los principios de Lawrence Veiller: consiguió que Robert Hunter iniciara una investigación sobre las viviendas de alquiler de Chicago, que fue el equivalente exacto del estudio que se había llevado a cabo en Nueva York; de este modo se puso en evidencia la horrible situación en la que se hallaban, cosa que, a su vez, provocó la promulgación de la Ley de 1902 sobre viviendas.

Un problema internacional

Las soluciones fueron diferentes. Pero el problema y la percepción que de él se tuvo, fueron similares en ambos lados del Atlántico. El problema era la ciudad gigante en sí misma. Se percibía como fuente de múltiples males sociales, posibles decadencias biológicas y potenciales insurrecciones políticas. Desde 1880 a 1900, quizás hasta 1914, las clases medias -los que tomaban decisiones, los principales escritores, los que redactaban libelos, los activistas - estuvieron asustados.

Mucho de ese miedo se exageró de una manera que llegó a ser grotesca, y en muchos casos de se hizo deliberadamente.

Pero la realidad era ya de por sí suficientemente

horrible y estaba causada por la pobreza. Si hubiera habido una revolución, los ricos habrían repartido su riqueza con los pobres, pero no hubiera sido una buena solución, puesto que era demasiado poco para tanta gente. La pobreza había sido un mal endémico desde los comienzos de la sociedad, pero en el campo quedaba más o menos escondida; al concentrarse en la ciudad era cuando quedaba al descubierto. Los pobres que desde Wessex o East Anglia se dirigían a Londres o que desde Italia y Polonia iban a Nueva York, estaban, en realidad, mejor de lo que habían estado en sus tierras de origen; o, al menos, eso era lo que ellos creían, y ellos eran los que podían saberlo mejor.

La diferencia vino con la concentración: cuando unos miles de ricos y algunos millones de gente de las clases medias estuvieron en contacto con millones de personas pobres o muy pobres. En este sentido, la industrialización y la urbanización, como los marxistas siempre han dicho, habían creado un nuevo tipo de relaciones sociales y de percepción social. Pero, como ya he dicho en el primer capítulo esto no deja de ser una manera de afirmar lo que ya es obvio.

Hasta 1883-5 en Londres y Liverpool, hasta 1900-1 en Nueva York y Chicago, la burguesía urbana había permanecido felizmente ignorante del terrible destino de sus vecinos proletarios. Después ya no pudo haber ninguna duda.

Tanto Veiller como Hunter describieron su situación de una manera muy gráfica. Veiller preguntaba a una mujer que vivía en una de esas viviendas:

Secretario En su opinión, ¿Cuál es el mayor problema de las viviendas de alquiler?

Mrs. Miller Bien, parece que no hay ningún "encargado". Parece que hay todo tipo de problemas. En primer lugar, la manera como están organizadas estas viviendas. Además, el patio

interior es la principal y la peor de las molestias.

Secretario ¿Qué le pasa?

Mrs. Miller Es un lugar de malos olores más que de aire. En cuanto a la luz, sólo hay luz en el piso de arriba, pero en ningún otro sitio, y los ruidos -no creo que esto sea bueno para nadie.

Secretario ¿En qué sentido?

Mrs. Miller Bien, no es muy agradable que te despierten a media noche y oigas gritar a alguien: "Oh, otra vez en el primero. Otra vez ha tenido un ataque de *delirium tremens*".

Dos viviendas despiertas a causa de los gritos de ese hombre. Los chicos lo oyen y, al día siguiente, aprovechan para tomar el pelo a los más pequeños.

Y este es el testimonio de Hunter describiendo el modo de vida en las casas de madera de Chicago:

Cocinar y lavar para siete, cuidar a un niño que llora porque no puede resistir el calor, asistir a un marido que delira, preparar camastros para siete, hacer todo esto en dos habitaciones que dan a un callejón maloliente, lleno de moscas a causa de las basuras y de las bolsas de porquería, es algo que acabaría con la paciencia y la fuerza de un Titán.

El problema era, pues, casi universal. Lo que el historiador debe dilucidar es porque los planteamientos fueron tan diferentes si en los principales países industriales las estructuras económicas y las relaciones sociales eran, en 1900, tan similares. Esta pregunta se repetirá una y otra vez en los próximos capítulos.

Le Corbusier y otros

La carta de Atenas

SÍNTESIS DE CONTENIDOS. (Transcripción textual)

1º parte: Generalidades

La ciudad y su región

1. La ciudad no es más que una parte del conjunto económico, social y político que constituye la región. La unidad administrativa raramente coincide con la unidad geográfica, la región.
2. La vida solamente se despliega en la medida que concuerdan los dos principios contradictorios que rigen la personalidad humana: el individual y el colectivo.
3. Las constantes psicológicas y biológicas experimentan la influencia del medio. En primer lugar, la situación geográfica y topográfica, la índole de los elementos, agua y tierra, la naturaleza, el suelo, el clima.
4. En segundo lugar, la situación económica. Los recursos de la región, contactos con el exterior.
5. La situación política. Sistema administrativo.
6. Los caracteres de la ciudad a lo largo de la historia. "La historia se halla inscrita en los trazados y en las arquitecturas de las ciudades" (Ibíd.: 30)
7. Las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están sometidas a cambios continuos.
8. El advenimiento del maquinismo ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su distribución sobre la tierra y en sus actividades. Movimiento irrefrenado de concentración en las ciudades al amparo de las

velocidades mecánicas. Evolución brutal y universal sin precedentes. El caos ha hecho su entrada en las ciudades.

2ª parte: Estado actual de las ciudades. Críticas y remedios

Habitación

Observaciones

9. En el interior del núcleo histórico de las ciudades, así como en determinadas zonas de expansión industrial del siglo XIX, la población es demasiado densa (1000 - 1500 hab. /h).
Caracterización del tugurio:
 - . Insuficiente superficie por persona.
 - . Mediocridad de las aberturas al exterior.
 - . Falla de sol (malas orientaciones).
 - . Vetustez y presencia de gérmenes mórbidos (tuberculosis)
 - . Ausencia o insuficiencia de instalaciones sanitarias.*Promiscuidad*
10. En los sectores congestionados, las condiciones de habitabilidad son nefastas por:
 - Falta de espacio suficiente para alojamiento.
 - . Falta de superficies verdes disponibles
 - . Falta de cuidado y mantenimiento de las edificaciones (explotación basada en la especulación).
11. El crecimiento de la ciudad devora progresivamente las superficies verdes, limítrofes de sus sucesivas periferias. Este alejamiento cada vez

Ficha bibliográfica

Título: *Principios de urbanismo (La carta de Atenas)*
Autor: Le Corbusier (como redactor de los trabajos del IV CIAM en Atenas)

Fechas: Redacción del original: 1933. Primera publicación: 1942. Primera publicación de la presente versión: 1957 Foundation Le Corbusier y Editions de Minuil, París. Edición 1993. Planeta Argentina. Buenos Aires. Trad: Editorial Ariel. 1971.

Contexto de producción:

Los Congresos Internacionales de arquitectura Moderna (CIAM), que se realizan entre 1928 y 1956 representan el mayor órgano de difusión de los principios doctrinarios del Movimiento Moderno.

Según Kenneth Frampton, tres etapas son reconocibles en su desarrollo:

En la primera, que incluye los primeros tres congresos, predomina la ideología radical y socialista de la *Neue Sachlichkeit* (Nueva Objetividad) y de los realistas holandeses. El tema central del segundo CIAM, la vivienda mínima, se plasmó en un documento clave para el desarrollo posterior de todo el movimiento moderno en Alemania: *Die Wohnung für das Existenzminimum*, producido bajo el auspicio de Ernst May.

En la segunda etapa, se destacan las figuras de Le Corbusier, Josep Lluís Sert y Sigfried Giedion, cronista y crítico oficial del movimiento moderno, y también uno de sus más destacados difusores.

El cuarto encuentro, realizado a bordo de un crucero entre Marsella y Atenas, en 1933, tiene como título *La ciudad funcional* e inaugura el segundo período de los CIAM. En él se redactará en forma colectiva *La curia de planificación* de la ciudad, conocida posteriormente como *Carta de Atenas*, que se publicaría recién en 1943, sin datos sobre sus redactores.

La carta de Atenas se constituye como el instrumento dogmático por excelencia de los urbanistas modernos. El documento llevaba implícito un modelo de ciudad funcional, basado en una zonificación rígida de funciones separadas por espacios verdes, y un modelo estético del espacio abierto, donde se implantarán "los bloques en altura aislados".

Después de finalizada la segunda guerra, comienza la tercera etapa de los CIAM, con el séptimo encuentro, realizado en Bérghamo en 1949.

En este congreso y en el siguiente, realizado en Inglaterra, bajo el título *El centro urbano*, ya se vislumbraba la necesidad de incorporar cambios en los esquemas. Estos cambios críticos van a ser realizados por el grupo encargado del X congreso, conocido como Team X.

Finalidades de los CIAM

"Las finalidades de los CIAM son: formular el problema arquitectónico contemporáneo; presentar la idea arquitectónica moderna, hacer penetrar esta idea en los círculos técnicos, económicos, velar por la realización del problema de la arquitectura" (Ibíd.: 148)

Los congresos CIAM

"Desde el momento de su fundación, los CIAM avanzaron por el camino de las realizaciones prácticas: trabajos colectivos, discusiones, resoluciones, publicaciones. Los congresos CIAM, que siempre han sido asambleas de trabajo, escogieron sucesivamente diferentes países para reunirse. En cada ocasión, provocaron en los centros profesionales y en la opinión, una agitación fecunda, una animación, un despertar" (Ibíd.: 149).

Fuente: Principios de Urbanismo. Op. Cit.
Notas Complementarias

mayor de los elementos naturales aumenta en igual medida el desorden de la higiene.

12. Las construcciones destinadas a vivienda se hallan repartidas por la superficie de la ciudad, en contradicción con las necesidades de la higiene.

13. Los barrios más densos se hallan en las zonas menos favorecidas (mala orientación, contaminación con gases industriales, inundables).

14. Las viviendas acomodadas, construcciones aireadas, ocupan las zonas favorecidas: abrigo de los vientos, vistas seguras, gracioso desahogo sobre perspectivas paisajistas: lago, mar, montes y abundante exposición al sol,

15. Esta distribución de la vivienda está sancionada por el uso y por disposiciones municipales que se consideran justificadas: Zonificación

"Zonificación es la operación que se realiza sobre un plano urbano con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado. Tiene como base la necesaria discriminación de las diversas actividades humanas, que exigen cada una su espacio.

Pero ningún derecho hay de reservar sólo a los favorecidos por la fortuna las condiciones necesarias para una vida sana y ordenada.

Hay que hacer accesible a cada uno, fuera de toda cuestión de dinero, un cierto grado de bienestar mediante una legislación implacable" (Ibíd., 46).

16. Las construcciones levantadas a lo largo de las vías de comunicación y en las proximidades de los cruces, son perjudiciales para la habitabilidad: ruidos, polvo y gases nocivos.

17. El tradicional alineamiento de las viviendas a lo largo de las calles, sólo garantiza la exposición al sol a una parte mínima de los alojamientos.

18. La distribución de las construcciones de uso colectivo dependientes de la vivienda es arbitraria.

19. Las escuelas, en particular, se hallan situadas en vías de circulación y demasiado alejadas de las viviendas.

20. Los suburbios se ordenan sin plan alguno y sin

24 FAUD. UNC. Introducción a la Historia de la Arquitectura y el Urbanismo B

vinculación normal con la ciudad.

21. Se ha tratado de incorporar los suburbios en el ámbito administrativo ¡Demasiado tarde! "La administración debe apoderarse de la gestión del suelo que rodea la ciudad antes del nacimiento de los suburbios, con el objeto de garantizarle los medios necesarios para un desarrollo armonioso".

22. A menudo los suburbios no son más que una aglomeración de barracas donde la indispensable viabilidad resulta difícilmente rentable.

En lo sucesivo, los barrios de vivienda deben ocupar los mejores emplazamientos en el espacio urbano, aprovechando la topografía, el clima y la insolación más favorable...

23. La determinación de las zonas de habitación debe estar dictada por razones de higiene.

24. Deben imponerse densidades razonables según las formas de habitación que ofrece la propia naturaleza del terreno.

25. Deben señalarse un número de horas mínimo de exposición al sol para toda la vivienda.

26. Debe prohibirse la alineación de las viviendas a lo largo de las vías de comunicación.

27. Deben tenerse en cuenta los recursos de las técnicas modernas para alzar construcciones elevadas.

28. Las construcciones altas, situadas a gran distancia unas de otras, deben liberar el suelo a favor de grandes superficies verdes.

Esparcimiento

Observaciones

30. Las superficies libres son, en general insuficientes.

31. Cuando las superficies libres tienen suficiente extensión, a menudo están mal distribuidas, y resultan poco útiles para la masa de los habitantes.

32. La ubicación periférica de las superficies libre no se presta al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad en zonas urbanas congestionadas.

33. Precariedad de las instalaciones deportivas.

34. Los terrenos que podrían destinarse a las horas libres se hallan mal comunicados con la ciudad.

Exigencias

35. En lo sucesivo, todo barrio residencial debe contar con la superficie verde necesaria para la ordenación racional de los juegos y deportes...

"Contrariamente a lo que ocurre en las ciudades jardín, las superficies verdes no estarán compartimentadas en pequeños elementos de uso privado..."

36. Los islotes insalubres deben ser demolidos y sustituidos por superficies verdes: con ello los barrios limítrofes resultarán saneados.

37. Las nuevas superficies verdes deben asignarse a fines claramente definidos: parques infantiles, escuelas, centros juveniles o construcciones de uso comunitario vinculadas a la vivienda.

38. Las horas libres semanales deben pasarse en lugares favorablemente preparados: parque, bosques, terrenos deportivos, estadio, playas, etc.

39. Parques, terrenos deportivos, estadios, playas, etc.

"Debe fijarse un programa de distracciones en el que quepa toda clase de distracciones, solitarias o en común" (Ibíd., 75).

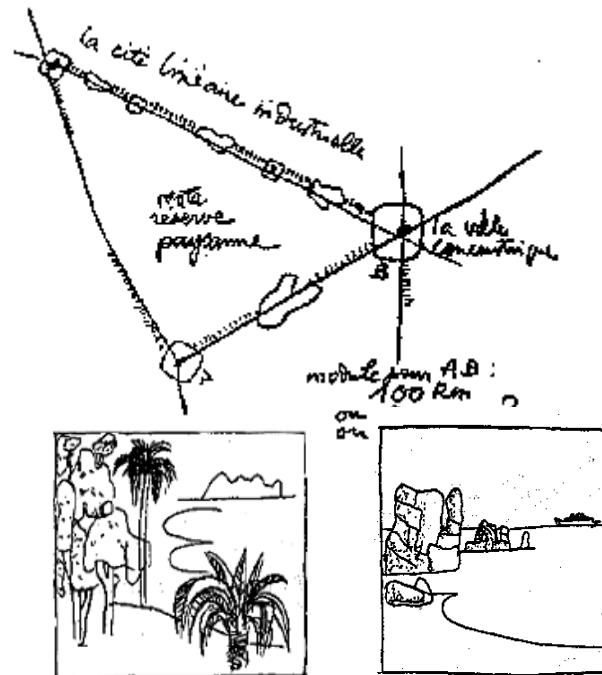
40. Deben estimarse los elementos existentes: ríos, bosques, colinas, montañas, valles, lago, mar, etc...

Ejemplo de aplicación del principio 21

Los tres establecimientos humanos: la ciudad radiante, la ciudad industrial lineal a lo largo de los medios de comunicación y los establecimientos agrícolas en el medio del triángulo.

La planificación conjunta de la ciudad y su región de influencia.

Promueve simultáneamente la separación de funciones a nivel territorial, el control del crecimiento y la reserva de vida campesina entre las ciudades lineales.



Cronología de los CIAM

1928. 1° Congreso. La Sarraz. Fundación de los CIAM. Auspicio y financiación de Mme. Hélène de Mandrot. Declaración de La Sarraz.

1929. 2° Congreso. Frankfurt, Alemania. Estudio de la vivienda mínima.

Auspicio de Ernst May. Formación del CIRPAC (Comité internacional para la resolución de problemas de arquitectura contemporánea)

1930. 3° Congreso. Bruselas. Estudio de la parcelación racional. Auspicio de V. Bourgeois.

1933. 4° Congreso. Atenas. La ciudad funcional. Análisis de 33 ciudades. Elaboración de la Carta de Urbanismo.

1937. 5° Congreso. París. Estudios del problema de la vivienda y esparcimiento.

1947. 6° Congreso. Bridgewater. Reafirmación de las finalidades de los CIAM. Giedion publicó A Decade of New Architecture, con la obra construida por los miembros del CIAM.

1949. 7° Congreso. Bérgamo. Puesta en práctica de la Carta de Atenas. Nacimiento de la Grilla CIAM de Urbanismo. La grilla, como un lenguaje común que estandarizara los métodos, las escalas y las técnicas gráficas, fue intentada varias veces, sin éxito, desde 1930. Estuvo a cargo de Cor van Eesteren y otros miembros del CIRPAC.

1951. 8° Congreso. Hoddesdon. Estudio del Centro, núcleo de las ciudades.

1953. 9° Congreso. Aix en Provence. Estudio del hábitat humano.

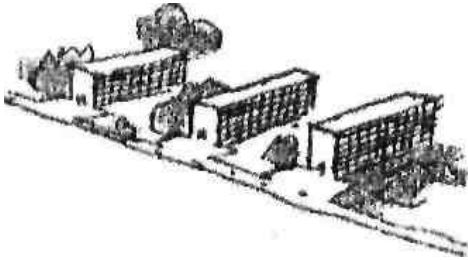
1956. 10° Congreso. Dubrovnik. Estudio del hábitat humano. Formación del Team X. Disolución de los CIAM.

1959. Congreso de Otterloo. Holanda.

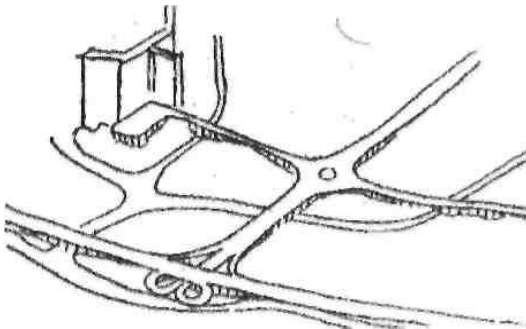
Fuente: Principios de Urbanismo. Op. Cit. Notas Complementarias

Trabajo

Los talleres verdes de Le Corbusier, constituidos paisajísticamente como "unidad de trabajo".



60; 61; 62 Redes diferenciadas con cruces a nivel



Principios nuevos de vialidad. Separación del peatón del automóvil (Op. Cit. 101)

Trabajo

Observaciones

41. Los lugares de trabajo no se hallan dispuestos racionalmente en el interior del complejo urbano: industria, artesanía, negocios, administración y comercio.
42. La vinculación entre la habitación y los lugares de trabajo ha dejado de ser normal, impone trayectos desmesurados.
43. Las horas punta de los transportes acusan un estado crítico.
44. Debido a la falta de todo programa - crecimiento incontrolado, ausencia de previsiones, especulación del suelo- la industria se instala al azar, sin obedecer a regla alguna.
45. En las ciudades, las oficinas se han concentrado en los centros de negocios, lugares privilegiados que pronto son presa de la especulación. Falta una organización útil para su desarrollo natural.

Exigencias

46. Los sectores industriales deben ser independientes de los sectores de habitación. Unos y otros deben estar separados por zonas verdes.
47. Las zonas industriales deben hallarse junto al ferrocarril, el canal y la carretera.
48. La artesanía, íntimamente vinculada a la vida urbana, debe ocupar lugares claramente determinados en el interior de la ciudad.
49. El centro de negocios, dedicado a la administración privada o pública, debe contar con buenas comunicaciones con los barrios de viviendas, al igual que las industrias y la artesanía.

Circulación

Observaciones

50. La actual red de vías urbanas es un conjunto de ramificaciones desarrollada en torno a las grandes

vías de comunicación.

51. Las grandes vías de comunicación fueron concebidas para el tránsito de peatones o de carruajes, Hoy no responden ya a los medios mecánicos de transporte.

Las dimensiones de las calles, inadecuadas para el futuro, se oponen a la utilización de las nuevas velocidades mecánicas y a la expansión regular de la ciudad.

52. Las distancias entre los cruces de las calles son demasiado pequeñas.

53. La anchura de las calles es insuficiente. El intento de ensancharlas resulta a menudo una operación costosa e ineficaz.

54. Ante las velocidades mecánicas, la red de calles muestra ser irracional, carente de exactitud, de flexibilidad, de diversidad, de adecuación.

55. Los trazados sueltos, con finalidad representativa han podido o pueden constituir graves dificultades para la circulación.

56. En muchos casos, la red ferroviaria se ha convertido, con la extensión de la ciudad, en un obstáculo grave para la urbanización. Esta red encierra barrios de viviendas, privándolos de contactos útiles con los elementos vitales de la ciudad.

Exigencias

58. A partir de estadísticas rigurosas, deben realizarse análisis útiles del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región...

59. Las vías de circulación deben clasificarse según su naturaleza y construirse en función de los vehículos y de sus velocidades.

60. Los cruces de tráfico intenso se ordenarán en forma de circulación continua mediante cambios de nivel.

62. 61. El peatón debe poder seguir caminos distintos a los Las calles deben diferenciarse según su destino: calles de vivienda, calles de paseo, calles de tránsito y arterias principales.

63. Las zonas verdes deben aislar, en principio, los cauces de gran circulación. Croquis de Le Corbusier de la catedral de Notre Dame (Op. Cit. 65)

Patrimonio histórico de las ciudades

64. Los valores arquitectónicos deben ser salvaguardados (edificios aislados o conjuntos urbanos)

65. Los testimonios del pasado serán salvaguardados si son expresión de una cultura anterior y si responden a un interés general.

66. Si su conservación no implica el sacrificio de poblaciones mantenidas en condiciones malsanas.

67. Si es posible remediar el perjuicio de su presencia con medidas radicales: por ejemplo, desviación de elementos de circulación...

68. La destrucción de tugurios en los alrededores de los monumentos históricos dará ocasión a la creación de espacios verdes.

69. La utilización de los estilos del pasado, con pretextos estéticos en las nuevas construcciones alzadas en /as zonas históricas tiene consecuencias nefastas.

Tercera parte. Conclusiones

Puntos doctrinales

70. La mayoría de las ciudades actuales estudiadas presentan hoy una imagen caótica. Estas ciudades no responden en modo alguno a su destino, que debiera consistir en satisfacer las necesidades primordiales, biológicas y psicológicas de su población.

71. Esta situación revela, desde el comienzo de la era de las máquinas, la superposición incesante de los intereses privados.

72. La violencia de los intereses privados provoca una desastrosa ruptura de equilibrio entre el empuje de las fuerzas económicas, por una parte, y la debilidad del control administrativo y la impotencia de la solidaridad por otra.

73. Aunque las ciudades se hallen en estado de permanente transformación, su desarrollo se dirige sin precisión ni control, y sin que se tengan en cuenta los principios del urbanismo contemporáneo, elaborados en los medios técnicos cualificados.

74. La ciudad debe garantizar, en los planos espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.

75. La operación de dar dimensiones a todas las cosas en el dispositivo urbano, únicamente puede regirse por la escala del hombre.

76. Las claves del urbanismo se contienen en las cuatro funciones siguientes: habitar, trabajar, recrearse (en las horas libres), circular.

77. Los planes determinarán la estructura de cada uno de los sectores asignados a las cuatro funciones claves y señalarán su emplazamiento respectivo en el conjunto.

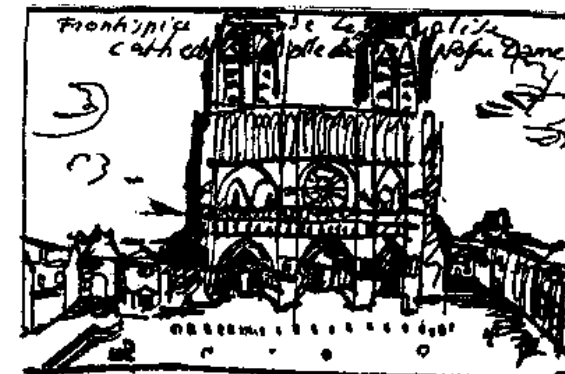
78. El ciclo de las funciones cotidianas, habitar, trabajar y recrearse, está regulado por el urbanismo dentro de la más estricta economía de tiempo. La vivienda será considerada como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y como el punto de unión de todas las medidas.

79. Las nuevas velocidades mecánicas han transformado el medio urbano al introducir en él un peligro permanente, al provocar el embotellamiento y la parálisis de las comunicaciones...

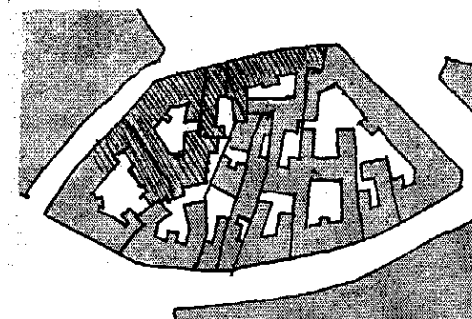
80. Hay que revisar el principio de la circulación urbana y suburbana. Hay que efectuar una clasificación de las velocidades disponibles. La reforma de la zonificación que armonice las funciones claves de la ciudad creará entre éstas vínculos naturales para cuyo afianzamiento se preverá una red racional de grandes arterias.

81. El urbanismo es una ciencia de tres dimensiones y no solamente de dos. Con la intervención del elemento altura se dará solución a la circulación moderna y al esparcimiento mediante la explotación de los espacios libres así creados.

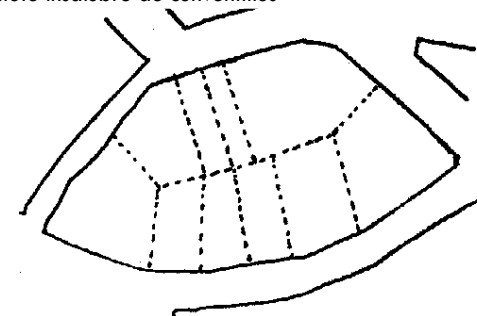
82. La ciudad debe ser estudiada dentro del conjunto



Croquis de Le Corbusier de la catedral de Notre Dame (Op. Cit. 65)

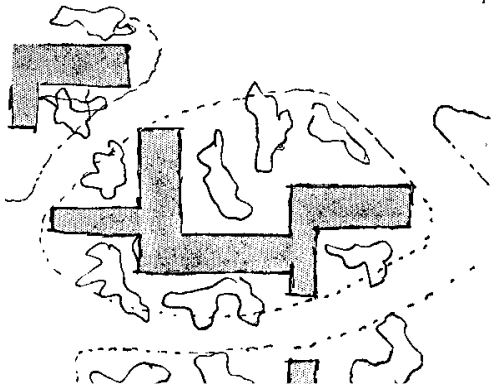


Islote insalubre de conventillos



Reagrupamiento de la propiedad inmueble
Le Corbusier. Op. Cit. 90-91

Abolida la tiranía de la calle, todas las
Esperanzas están permitidas...



Le Corbusier
La ville radieuse. 1922-1928
Sección de los edificios residenciales
Benévolo L. El diseño de la ciudad tomo 5.
El arte y la ciudad contemporánea.
Barcelona. G. Gili 1977

de su región de influencia. El simple plan municipal
será reemplazado por un plan regional. El límite de la
aglomeración será función del radio de acción
económica.

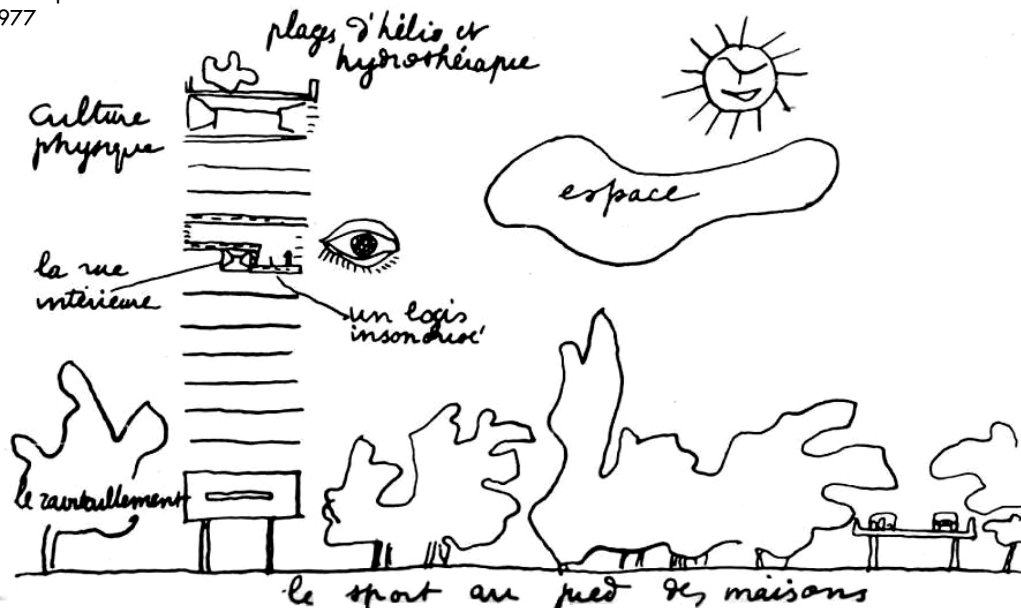
83. La ciudad, definida en lo sucesivo como una
unidad funcional, deberá crecer armoniosamente en
cada una de sus partes, disponiendo de los espacios y
de las vinculaciones en las que podrán inscribirse,
equilibradamente, las etapas de su desarrollo.

84. Es de la más imperiosa necesidad que cada ciudad
establezca su programa, promulgando leyes que
permitan su realización.

85. El programa debe elaborarse a partir de análisis
rigurosos hechos por especialistas. Debe prever las
etapas en el espacio y en el tiempo.

86. Para el arquitecto, ocupado aquí en tareas de
urbanismo, el instrumento de medida será la escala
humana.

87. El núcleo inicial del urbanismo es una célula de
habitación (una vivienda) y su inserción en un grupo
que forme una unidad de habitación de tamaño eficaz.



en el espacio urbano las relaciones entre la habitación,
los lugares de trabajo y las instalaciones consagradas
a las horas libres.

89. Para resolver esta gran tarea es indispensable
utilizar los recursos de la técnica moderna.

90. La marcha de los acontecimientos se verá influida
fundamentalmente por los factores políticos, sociales,
económicos.

91. Y no es aquí donde intervendrá en última instancia
la arquitectura.

92. La escala de los trabajos a emprender
urgentemente para la ordenación de las ciudades y,
por otra parte, el estado infinitamente fragmentado
de la propiedad del suelo, son dos realidades
antagónicas.

93. La peligrosa contradicción observada aquí
plantea una de las cuestiones más peligrosas de
nuestra época: la urgencia de regular, a través de un
medio legal, la disposición de todo suelo útil para
equilibrar las necesidades vitales del individuo en plena
armonía con las necesidades colectivas.

94. El interés privado se subordinará al interés
colectivo.



LA JOURNÉE SOLAIRE DE 24 HEURES
RYTHME L'ACTIVITÉ DES HOMMES

La ciudad contemporánea de Le Corbusier

Presentación

Charles Edouard Jeaneret, Le Corbusier (1887-1965), perteneció a la generación de los 'maestros' de la arquitectura moderna; su vida, ideas y realizaciones están ligadas a las vicisitudes que significaron la puesta en marcha del nuevo lenguaje arquitectónico, y cubren casi cincuenta años en el establecimiento de un nuevo estatuto en el campo del diseño. Su preocupación sobre el problema de la ciudad moderna será constante y determinará en sus bases a sus propuestas arquitectónicas, a lo largo de su prolongada y prolífica carrera profesional. Formado en la plástica cubista, tiene además un amplio conocimiento de la tradición clásica; explora inicialmente, con una gran capacidad de asombro, los diversos productos de la sociedad tecnológica: automóviles, aviones, barcos, elevadores de granos, mingitorios, válvulas, y comprueba que la arquitectura, aferrada a los cánones del siglo pasado, está totalmente fuera de contexto. En última instancia, su sistema de valores se sitúa en la tradición clásica: la belleza es un atributo de la utilidad.

En el campo urbanístico, sus primeras aproximaciones no difieren mucho de la organización espacial y el concepto impuesto por los alemanes. En la socialdemocracia, la urbanística posible consistía en la realización de viviendas en cantidad suficiente hasta el punto de constituirse en problema urbano.

De este tipo particular de intervención urbanística, de la cual se extrae un cuerpo sólido de teorías en materia de organización de áreas residenciales, todavía hoy sin sustitutos, Le Corbusier realiza proyectos de vivienda estudiados en un nivel de

constructividad y habitabilidad (la vivienda racional) que interesan de manera especial al problema del diseño arquitectónico: Dom-ino, Monol, Troyes.

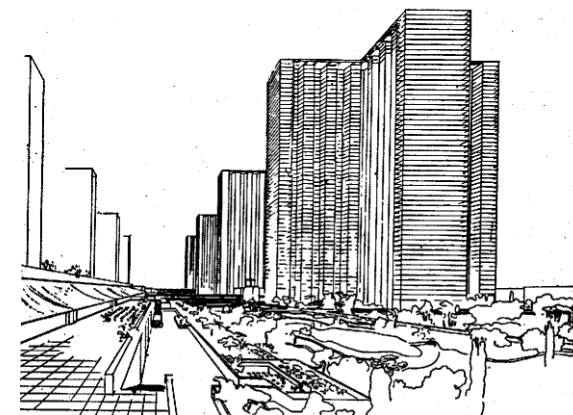
Sin embargo, en 1922 trasciende totalmente el plano de estas experiencias. Marcel Temporal, director de la sección de urbanismo del Salón d'Automne, le propone en el mes de julio que realice un proyecto cualquiera para presentarlo en la exposición. En noviembre se inaugura el evento, y Le Corbusier hace un despliegue de planos, dibujos y textos que hacen referencia a un modelo urbano gigantesco: una ville contemporaine, para tres millones de habitantes, tan grande como París. Obviamente, el proyecto despierta asombro, furias y entusiasmo. Pero allí estaba cuando ya se había producido el corte definitivo entre la representación y la intervención técnica, integrándose en la llamada ciencia urbanística que la experiencia holandesa y alemana legitimaron totalmente. La urbanística ya recorría nuevos niveles.

El hábitat propuesto está impregnado de esa visión totalizante de la sociedad, con la imposición de un modo de vida, que caracterizaron las representaciones del siglo XIX, hasta el estallido de la Gran Guerra. La ciudad de Le Corbusier es una ciudad moderna, ya no industrial, sino financiera y de servicios, con todos los atributos de la tecnología, centro de actividades de la sociedad capitalista, con un particular énfasis en el diseño del hábitat residencial, densificado en su corazón con rascacielos de 60 pisos, con pistas para aerotaxis y los inmuebles-villas en la periferia, con jardines suspendidos, aire, luz y elevado confort.

Transcripción a partir de:

AA. VV.: "Ciudad y Utopía". Centro Editor de América Latina, Bs. As., 1991.
Secretaría de producción: Oscar Troncoso
Coordinación y producción Natalio Lukawecki y Fermín E. Márquez

Edición original 1977
Colección Los fundamentos de las ciencias del hombre



Luego, en 1929, la Ville Radieuse: el perfeccionamiento. Armado de estas propuestas recorre el mundo y sintomáticamente propone en América ordenamientos y proyectos urbanos. Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, San Pablo, la misma esperanza que impulsaba a los utopistas del siglo XIX a implantar sus modelos en Norteamérica: la esperanza proyectual en la búsqueda de nuevas estructuras sociales, nuevas mentalidades. Además, la búsqueda de ámbitos vírgenes, lejos del difícil compromiso que exigía el Viejo Mundo, sea en sus deterioradas estructuras urbanas como en las mentalidades cristalizadas de gobiernos y habitantes.

Sin imaginar que esta América había abrevado durante largos años de colonización, de la cultura y la ideología europea.

Le Corbusier será uno de los principales voceros del CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) La Carta de Atenas fue el documento urbanístico del Movimiento Moderno y surge después del IV Congreso del CIAM, llevado a cabo durante un crucero entre Marsella y Atenas en 1933. En 1941 aparece este documento anónimo que fuera realizado por él.

La villa contemporánea para tres millones de habitantes ya está en el límite, en el punto de inflexión de la urbanística. La sociedad industrial termina de definir su ideología arquitectónica y urbanística. La acción publicitaria emprendida por Le Corbusier, permite que, sin timidez el arquitecto se constituya en el profesional de esta disciplina sin especialista.

Una ciudad contemporánea de tres millones de habitantes

Procediendo como el técnico en su laboratorio, dejo de lado los casos específicos; aparto todos los accidentes; me preparo un terreno ideal. El objetivo no consistía en vencer situaciones preexistentes, sino llegar con la construcción de un edificio teórico riguroso, a formular principios fundamentales del urbanismo moderno. Dichos principios fundamentales, si son ciertos, pueden constituir el esqueleto de todo sistema de urbanización contemporánea; constituirán la regla según la cual puede hacerse el juego. Contemplar luego el caso específico, esto es, cualquier caso —París, Londres, Berlín, Nueva York o un villorrio, minúsculo— es ser dueño, si se parte de conocimientos cabales, de dar una dirección a la batalla que va a iniciarse. Pues es librar una batalla formidable querer urbanizar una gran ciudad contemporánea. Y ¿ha visto alguien librarse una batalla sin conocimiento exacto de los objetivos que hay que alcanzar? En eso estamos, precisamente. Autoridades acorraladas se lanzan en aventuras de policías con varitas, de policías montados, de señales sonoras y luminosas, de pasarelas sobre las calles, de veredas circulantes bajo las calles, de ciudades-jardín, de supresión de tranvías, etc. Todo esto, sucesivamente, jadeando, para hacer frente a la fiera. La FIERA, la Gran Ciudad, es mucho más poderosa que eso: sólo sirve para despertarla.

¿Qué inventarán mañana?

Hace falta una línea de conducta.

Son necesarios principios fundamentales del urbanismo moderno.

Terreno

El terreno llano es el terreno ideal. En todas partes donde la circulación se intensifica, el terreno llano proporciona las soluciones normales. Donde la circulación disminuye, los accidentes del terreno estorban menos.

El río pasa lejos de la ciudad. El río es un ferrocarril sobre el agua, es una estación de mercaderías, una estación de entrecasa. En una casa bien puesta, la escalera de servicio no pasa por la sala, incluso si la mucama de Bretaña es coqueta (incluso si las barcazas emboban al ocioso inclinado sobre el puente).

La población

La urbana, la suburbana, la mixta.

- a) La urbana, los del centro, que tienen allí sus ocupaciones y que residen en la ciudad.
- b) La suburbana, los que trabajan en la periferia, en la zona de las fábricas y no van a la ciudad; residen en la ciudad-jardín.
- c) La mixta, los que llevan a cabo su labor en el centro de los negocios, pero que mantienen sus familias en las ciudades-jardín.

Reproducción el texto de Le Corbusier a partir de *La ciudad del futuro*, obra a la que pertenece el presente fragmento. Editorial Infinito, Buenos Aires

Distribuir en a, b y c (y mediante clasificación se procura realizar prácticamente la transmutación de las especies reconocidas) equivale a afrontar abiertamente el problema del urbanismo puesto que implica determinar los cantones de estas tres unidades, fijar sus extensiones y, por tanto, plantear y resolver el problema de:

1. La ciudad, centro de negocios y residencias urbanas.
2. La ciudad industrial y las ciudades-jardín (transportes).
3. Las ciudades-jardín y los transportes diarios.

Reconocer un órgano denso, rápido, ágil, concentrado: la ciudad (centro debidamente organizado). Otro órgano flexible, extenso, elástico: la ciudad-jardín (cinturón). Entre estos dos órganos, reconocer con fuerza de ley la presencia indispensable de la zona de protección y extensión, zona sometida, arboledas y prados, reserva de aire.

Las densidades

Tanto más grande es la densidad de población de una ciudad, tanto más pequeñas son las distancias que recorrer. Consecuencia: aumentar la densidad del centro de las ciudades, sede de los negocios.

Pulmón

El trabajo moderno se intensifica cada vez más, con exigencias cada vez más peligrosas para nuestro sistema nervioso. El trabajo de hoy exige la calma, el aire puro y no el aire viciado.

Las ciudades actuales aumentan su densidad a expensas de las plantaciones que son el pulmón de la ciudad.

La ciudad moderna debe aumentar su densidad, pero aumentar al mismo tiempo, considerablemente, las superficies plantadas.

Aumentar las superficies plantadas y disminuir el trayecto a recorrer. Hay que construir en altura el centro de la ciudad.

Los departamentos residenciales en la ciudad no pueden estar contruidos en “calles en corredor”, atiborradas de estrépito, invadidas en polvo y sobre patios oscuros.

El departamento urbano debe ser construido sin patio y lejos de las calles, dando sus ventanas sobre amplios parques: lotes en rediente y lotes cerrados.

La calle

La calle actual es la vieja “tierra firme” sobre la que se ha puesto un pavimento, bajo la que se han excavado algunos subterráneos.

La calle moderna es un organismo nuevo, especie de fábrica longitudinal, depósito aireado de múltiples órganos complejos y delicados (las canalizaciones). Va contra todo sentido económico, contra toda seguridad y buen sentido enterrar las canalizaciones de la ciudad. Las canalizaciones deben ser accesibles de todas partes. Las secciones de esta fábrica longitudinal tienen varios destinos. El objeto de esta fábrica tanto es la construcción de las casas con que se tiene la costumbre de flanquearla como los puentes que la prolongan a través de los cañadones o por encima de los ríos.

La calle moderna debe constituir una obra maestra de ingeniería civil y no una obra de peones camineros.

La calle en corredor no debe ser tolerada más porque envenena las casas que las bordean y provoca la construcción de los patios cerrados.

La circulación

Se clasifica mejor que cualquier otra cosa.

En la actualidad, no está clasificada... dinamita arrojada a la hornalla en los corredores de las calles. El peatón recibe un golpe mortal. Y con esto, no circula más. El sacrificio de los peatones es estéril.

Clasificar la circulación:

- a Pesos pesados.
- b Vehículos que hacen pequeños recorridos en todo sentido.
- c Vehículos rápidos (que atraviesan gran parte de la ciudad).
- a) Por el subsuelo¹ los pesos pesados. El piso bajo de las casas que ocupa este nivel está construido por pilotes que dejan entre ellos espacios libres muy grandes; los pesos pesados descargan o cargan sus mercancías en ese piso que constituye en verdad el muelle de la casa.
- b) Al nivel de la planta baja de los inmuebles, el

¹ No digo el subsuelo, sería más exacto decir al nivel de lo que llamamos subsuelo, ya que si ciertos barrios concretasen la ciudad sobre pilotes ese subsuelo no estaría enterrado.

sistema múltiple y sensible de las calles normales que lleva la circulación hasta sus fines más menudos.

- c) De Norte a Sur, de Este a Oeste, constituyendo los dos ejes de la ciudad, las autopistas de cruce para tráfico rápido de una sola mano, son construidas sobre vastas pasarelas de hormigón de 40 ó 60 metros de ancho empalmadas por rampas, cada 800 ó 1200 metros, al nivel de las calles normales. Se ingresa a las autopistas en cualquier punto de su recorrido y se puede atravesar la ciudad y llegar a las afueras, a las mayores velocidades, sin tener que soportar ningún cruce. El número de las calles actuales debe disminuirse en dos tercios. El número de los cruces de calles está en función directa del número de calles; esto agrava considerablemente el número de calles. El cruce de calles es el enemigo de la circulación, del tráfico. El número de las actuales calles está determinado por la más remota historia. La protección de la propiedad ha salvaguardado, casi sin excepción, hasta el mínimo sendero del primitivo caserío y lo ha erigido en calle, incluso en avenida. Calles así se cortan cada 50 metros, cada 20 metros, cada 10 metros! Así se llega al ridículo embotellamiento.

La distancia, entre dos estaciones de subterráneo o de ómnibus proporciona el módulo eficaz de separación entre los cruces de calles, módulo condicionado por la velocidad de los vehículos y la resistencia admisible del peatón. Esta distancia media de 400 metros da, por tanto, la separación normal de las calles, patrón de las medidas urbanas.

Mi ciudad está trazada sobre una cuadrícula regular de calles espaciadas cada 400 metros y que se cruzan a veces a 200 metros.

Este triple sistema de calles superpuestas responde a la circulación automotriz (camiones, coches de alquiler o particulares, ómnibus), órganos rápidos y flexibles.

El vehículo sobre rieles sólo tiene motivo para subsistir si está enganchado en forma de tren, proporcionando así un gran rendimiento: se trata entonces del ramal de subterráneo o del tren suburbana. En cuanto al tranvía, no tiene ya derecho a subsistir en el corazón de la ciudad moderna. La división en lotes de 400 metros de lado determina, pues, barrios de 16 hectáreas con una población que oscila, según sea de negocios o residencial, entre 5.000 y 6.000 habitantes. Es natural continuar aplicando el tramo promedio de los subterráneos parisienses (400 menos) y establecer en el centro de cada lote una estación de subterráneo.

Sobre los dos ejes de la ciudad, dos pisos por debajo de la autopista, se encuentra el subterráneo que penetra hasta los cuatro puntos extremos de los suburbios de las ciudades-jardín y constituye el colector de la red metropolitana. Las dos grandes arterias de cruce del centro contienen, además, en un segundo subsuelo, los trenes suburbanos de circulación ininterrumpida en una sola dirección (en circuito cerrado) y en un tercer subsuelo, las cuatro grandes líneas terminales de los cuatro sectores cardinales de las provincias, o, mejor aún, conectadas por medio de un sistema en circuito.

La estación

Sólo hay una estación. La estación sólo puedo estar

en el centro de la ciudad. Es su único sitio; no existe motivo alguno para asignarle otro lugar. La estación es el cubo de la rueda.

La estación es, ante todo, un edificio subterráneo. Su techado con dos alturas por arriba del suelo natural de la ciudad constituye el aeropuerto para aerotaxis. El aeropuerto para taxis (dependiente del aeropuerto principal ubicado en la zona sometida)² debe ser directamente contiguo a los subterráneos, a los ferrocarriles del interior, la "gran ruta" y los servicios administrativos de transporte.

Plano de la ciudad

Principios fundamentales:

- 1°. DESCONGESTIÓN DEL CENTRO DE LAS CIUDADES;
- 2°. AUMENTO DE LA DENSIDAD;
- 3°. AUMENTO DE LOS MEDIOS DE CIRCULACIÓN;
- 4°. AUMENTO DE LAS SUPERFICIES PLANTADAS;

En el centro, la ESTACIÓN con plataforma para aterrizaje de aviones-taxis, Norte-Sur, Este-Oeste, la GRAN ARTERIA para vehículos rápidos (pasarela sobreelevada de 40 metros de ancho).

Al pie de los rascacielos y alrededor, plaza de 2400x1500 metros (3.640.000 metros cuadrados) cubierta de jardines, parques y alamedas. En los

² En 1923, ocho meses después del Salón de Otoño, el *Intransigeant* anunciaba: *Una idea inglesa: el aeropuerto en el techo de la estación.*

parques, al pie y en torno de los rascacielos, los restaurantes, cafés, comercios de lujo, estructuras con dos o tres terrazas escalonadas; los teatros, salas, etc.; los garajes al aire libre o cubiertos.

Los rascacielos amparan los negocios.

A la izquierda: los grandes edificios públicos, museos, ayuntamiento, servicios públicos. Más a la izquierda, el parque inglés. (El parque inglés está destinado a la ampliación lógica del corazón de la ciudad.)

A la derecha: recorridos por un ramal de la "gran arteria", los muelles y los barrios industriales con las estaciones de carga.

Rodeando totalmente la ciudad, la zona sometida, arboledas y praderas. Más allá, las ciudades-jardín que forman un gran cinturón.

En consecuencia, en el centro: estación central.

- a) Plataforma: aeropuerto de 200.000 metros cuadrados.
- b) Entrepiso: gran arteria (pista sobreelevada para autos rápidos, único cruce por medio de un rond-point).
- c) Planta baja: vestíbulos y ventanillas de subterráneos, servicio suburbano, grandes líneas y aviación.
- d) 1er. subsuelo: subterráneos de penetración y de gran recorrido.
- e) 2º subsuelo: trenes suburbanos (en circuito cerrado, una sola dirección).

f) 3er. subsuelo: grandes líneas (cuatro puntos cardinales).

El centro

Veinticuatro rascacielos con capacidad entre 10.000 y 50.000 empleados cada uno: los negocios, los hoteles, etc., 400.000 a 600.000 habitantes.

Viviendas de ciudad, loteo "en rediente" o "cerrados", 600.000 habitantes.

Las ciudades-jardín, 2.000.000 de habitantes o más.

En la plaza central: los cafés, restaurantes, comercios de lujo, salones diversos, foro magnífico escalonado y bordeado de enormes parques, proporcionando un espectáculo de orden e intensidad.

Densidad

- a) Rascacielos: 3000 habitantes por hectárea.
- b) Lotes en rediente: 300 habitantes por hectárea. Residencia lujosa.
- c) Lotes cerrados: 305 habitantes por hectárea.

Esta gran densidad permite reducir distancias y asegura la rapidez de las comunicaciones.

NOTA: La densidad media de París, intramuros, es de 364; Londres: 158; la de los barrios superpoblados de París, 533; la de Londres, 422.

Superficies plantadas

Sobre terreno con a) 95 % de superficie plantada (plazas, restaurantes, teatros).

Sobre terreno con b) 85% de superficie plantada (jardines, deportes).

Sobre terreno con c) 48% de superficie plantada (jardines, deportes).

Centro educativo y cívico, Universidades, Museos de arte e industria, Servicios públicos, Ayuntamiento

Parque inglés. (La ampliación del centro se hará sobre los terrenos del parque inglés.)

Deportes: autódromo, hipódromo, velódromo y estadio, piscina, circo.

Zona sometida (propiedad de la ciudad) con el Aeródromo

Zona en la que se prohíbe toda construcción disponible para la ampliación de la ciudad, conforme plan municipal; arboledas, praderas, campos de deportes. La constitución de una "zona sometida" mediante la adquisición progresiva de la pequeña propiedad del primer suburbio representa una de las tareas más urgentes de las municipalidades. Es asegurarse así un capital de valor duplicable.

Barrios industriales, Loteos

Negocios: rascacielos de 60 pisos sin patio interior.

Residencia: "lotes en rediente" con 6 pisos

dobles, sin patios interiores; departamentos que por uno y otro lado dan sobre grandes parques.

Residencia: "lotes cerrados", 5 pisos dobles, con jardines colgantes, sobre grandes parques, sin patios interiores, sistema de inmueble con servicios colectivos (nueva fórmula de la casa de renta).

Ciudades-jardín, Estética, Economía, Perfección, Espíritu Moderno

Una frase resume la exigencia de mañana: HAY QUE CONSTRUIR AL AIRE LIBRE. La geometría trascendente debe reinar, dictar todos los trazados y llegar a sus consecuencias más pequeñas e innumerables.

La ciudad actual se muere por no ser geométrica. Construir al aire libre es reemplazar el terreno estrambótico, insensato, que es el único existente en la actualidad, por un terreno regular. Y fuera de ese, no hay otro de salvación.

Consecuencia de los trazados regulares, la serie.

Consecuencia de la serie: el Standard, la perfección (creación de los tipos)

El trazado regular es la geometría que entra en la obra. No hay buena labor humana sin geometría. La geometría es la esencia misma de la Arquitectura. Para introducir la serie en la construcción de la ciudad, hay que industrializar la edificación. La edificación es la única actividad económica que haya quedado exenta hasta ahora de industrialización. La

edificación ha escapado, pues, al progreso. En consecuencia, ha permanecido fuera de los precios normales.

El arquitecto está deformado profesionalmente. Se ha entregado a querer el terreno estrafalario, pretendiendo hallar en él el secreto de soluciones originales. El arquitecto está en el error.

Ya sólo se puede edificar para los ricos o bien con pérdidas (presupuestos municipales) o bien construyendo lamentablemente mal, privando al morador de la comodidad indispensable.

Un auto fabricado en serie es una obra maestra de confort, de exactitud, de equilibrio y gusto. Una casa construida a medida (en terreno estrambótico) es una obra maestra de incongruencias, una monstruosidad.

Si se industrializa la construcción, pueden formarse equipos obreros tan perceptivos e inteligentes como los de mecánicos.

El mecánico data de veinte años y constituye la casta superior del mundo obrero.

¡El albañil data de... siempre! Golpea a puntapiés y mazazos. Aniquila todo en torno suyo; el material que se le confía está liquidado en algunos meses. Hay que reformar el espíritu del albañil haciéndolo entrar en el mecanismo severo y exacto de la construcción industrializada.

El costo de la construcción descendería de 10 a 2.

La mano de obra, mediante la taylorización, se

clasificará: a cada uno según sus méritos, recompensa por los servicios prestados.

El terreno estrambótico absorbe todas las facultades creadoras del arquitecto y agota a su hombre. La obra que así resulta es estrambótica – por definición – aborto monstruoso, solución hermética que solo satisface a quien conoce sus entretelones.

Hay que construir al aire libre: intramuros, extramuros.

Como todas las jerarquías (técnica) están sometidas a la obra ejecutada con ECONOMÍA, intervendrán entonces las alegrías intensas del arte, introducidas por la geometría.

Estética de la ciudad

(La ciudad aquí diseñada es un puro juego de consecuencias geométricas)

Un nuevo módulo vasto (400 metros) lo anima todo. La cuadrícula regular de sus calles que se cortan cada 400 metros y 200 metros es uniforme (orientación fácil del viajero), pero ninguno de sus aspectos es semejante a otro. Aquí juegan, en fuga sinfónica, las fuerzas de la geometría.

Entremos por el parque inglés. El rápido auto sigue la autopista sobreelevada: avenida majestuosa de rascacielos. Uno se aproxima: multiplicación en el espacio de los 24 rascacielos; a la izquierda, a la derecha, al fondo de sus plazas, los servicios públicos; encerrando el espacio, los museos y las universidades.

Súbitamente se está al pie de los primeros rascacielos. Entre ellos no existe la magra fisura de luz de una Nueva Cork angustiosa sino el vasto espacio. Los parques se despliegan. Las terrazas se escalonan sobre el césped, en los bosquecillos.

Edificios de proporciones ostentosas y bajas llevan la vista a lo lejos hacia el follaje de los árboles. ¿Dónde están las minúsculas *Procurarías?*

Aquí es donde se yergue la CIUDAD llena de gente, en la tranquilidad y el aire puro, y el ruido queda oculto por las frondas de los árboles, Nueva Cork caótico está vencido. He aquí, en medio de la luz, una ciudad moderna.

El auto ha dejado la ruta sobreelevada y sus 100 por hora; se desliza suavemente por los barrios residenciales.

Por todas partes domina el cielo, que se despliega a lo lejos. La horizontal de los techos en terraza recorta planos precisos bordeados. Los redientes se extienden a lo lejos las perspectivas arquitectónicas. Jardines, juegos, campos de deporte. Por el verdor que dan los jardines colgantes. La regularidad de los elementos de detalle puntualiza el trazado firme de los grandes macizos ofrecidos a la vista. Y suavizados por el azul a lo lejos, los rascacielos yerguen sus grandes muros geométricos totalmente de vidrio. En el vidrio que viste sus fachadas, de arriba abajo, el azul reluce y el cielo brilla. Deslumbramiento. Prismas enormes pero radiantes.

En todas partes el espectáculo es diverso; el cuadriculado es de 400, pero está curiosamente modificado por artificios arquitectónicos (los redientes están en contrapunto, módulo de 600x400).

El paralelogramo de la Armonía y la Cooperación de Owen

Presentación

La historia del pensamiento de reforma social que precede al socialismo científico surge de la doble realidad impuesta por la revolución económica, británica y el proceso político y cultural señalado por su acontecimiento más espectacular, la toma de la Bastilla en 1789.

El pensamiento y la acción de Robert Owen (1771-1858) están indisolublemente ligados a ese movimiento de reforma y aunque su figura trasciende el plano de las representaciones urbanas, quizá sea ésta la manifestación más concreta o integral de su proyecto social.

Su formación es empírica; desde los diez años trabaja en la industria textil. Allí adquiere conocimientos de las técnicas productivas y de las vicisitudes de la clase trabajadora, de las necesidades del asalariado, cuyas condiciones de vida urbana eran realmente deplorables. Su actividad como industrial y empresario interesa de manera especial, ya que su doctrina está fuertemente determinada por la experiencia, y en este sentido se aleja de su orientador intelectual, Jeremías Bentham, ya que el utilitarismo de Owen supone la asociación democrática y de autogestión, producto de su contacto directo con la clase trabajadora.

Con una mentalidad típicamente anglosajona, ya a los dieciocho años es un pequeño empresario, pero recién en 1799, alcanza una posición económica que le permite llevar a cabo sus ideas de reforma en el terreno de las técnicas productivas y sobre las condiciones de vida y trabajo del asalariado.

Se casa con la hija de David Dale, poderoso industrial de Escocia asociado con Richard Arkwright, quien fuera uno de los pioneros en el desarrollo de la técnica de los hilados mecánicos.

Arkwright había observado que el pueblo de Lanark podría ser dentro de pocos años la Manchester de Escocia y construye, junto con su socio Dale, la hilandería de New Lanark, sobre la ribera del río Clyde.

De este modo Owen se convierte en socio de una de las hilanderías más poderosas de Gran Bretaña y por ello en protagonista de la economía británica en el período de mayor efervescencia de la Revolución Industrial.

Con las ventajas que esa situación le brindara, comienza con la experimentación en gran escala de sus ideas: introduce las más avanzadas técnicas productivas, siguiendo el impulso que imprimiera Arkwright, a la vez que organiza la disciplina laboral con beneficiosos horarios (impone la jornada de diez horas), subsidia a los menores de cinco años brindando a los padres alimentos y ropas a bajo costo, elimina el comercio minorista, promueve la construcción de viviendas higiénicas, organiza centros educativos, etc. En síntesis, un vasto programa de inversiones que redundaría en beneficio de la productividad de la hilandería, convirtiéndose New Lanark en peregrinaje obligado de los reformadores sociales de toda Europa, pero también de grandes empresarios, economistas y políticos.

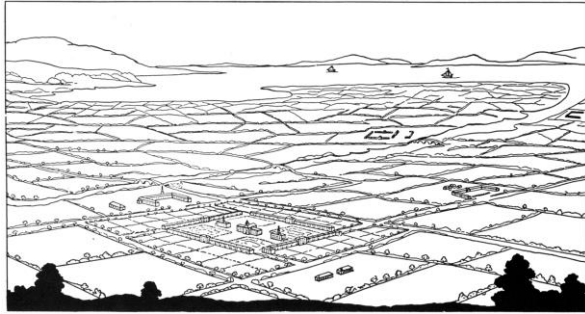


Fig. 8. El paralelogramo de Owen, esquema que acompañaba al documento de 1816.

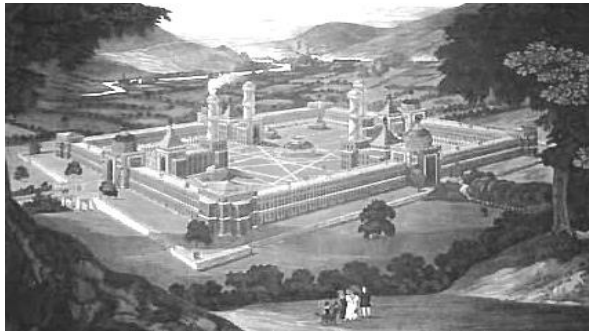


Fig. 9. Una visión pictórica de un emplazamiento del Paralelogramo.

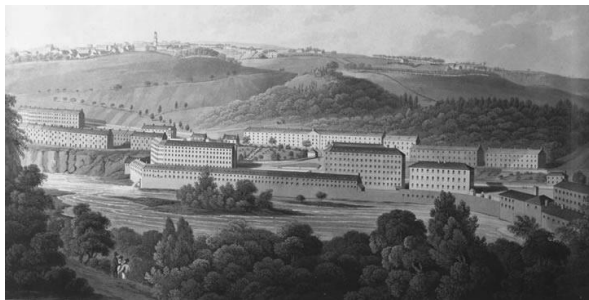


Fig. 10. Hilandería de New Lanark, campo de experimentación.

En 1899, Owen proyecta en New Lanark un edificio que será sede de un instituto educativo y que constituye el aspecto central de su programa de reforma: la educación de los infantes, la formación del carácter, a través de la que se evitarán los malos hábitos de esta sociedad y que fundará las bases para una nueva moral. En el discurso inaugural, en 1816, Owen informa: "Este instituto está destinado sobre todo a recibir a los niños desde los primeros años... para beneficio de la salud y el espíritu, niños y niñas recibirán lecciones de danza y los varones harán ejercicios militares... En rigor se ha pensado posibilitar tantos tipos de distracciones inocentes que permitan las circunstancias locales de las instalaciones..." La importancia que Owen atribuye a la educación trasciende sus experiencias locales: es el fundador de las escuelas maternales en Inglaterra.

El completo textil de New Lanark seguirá funcionando hasta 1968, habiendo sufrido durante su larga y eficiente vida, incendios, transformaciones y crecimientos. Su importancia, además de haber sido un testimonio físico de la historia económica de Inglaterra, radica especialmente en haberse constituido en el campo de experimentación del pensamiento reformador de Owen.

El modelo teórico, es decir, el lugar de la Armonía Universal no arroja grandes precisiones; se trata de un paralelogramo integrado en sus lados por edificios destinados a vivienda, con una gran plaza de ejercicios en el centro y cortado por su eje más extenso por un grupo de edificios administrativos y educacionales; establece una superficie de cultivo y una población limitada. No obstante, la extensa explicación respecto del modo de vida impuesto en el paralelogramo de la Armonía, tiende, según él mismo lo expresara a ser "...una máquina para multiplicar la eficiencia física y el bienestar mental

de toda la sociedad..." e implica, por lo tanto, además de la industria como base económica para el sustento de la sociedad, en concepto y los valores de la era mecánica como base para su modelo, que estará en los presupuestos teóricos de la proyectación urbanística del siglo XX.

Después del lanzamiento del programa, Owen se instala en Norteamérica; adquiere, en 1825, 30.000 acres de tierra en Indiana e intenta, junto con 800 de sus seguidores, concretar sus ideas con la fundación de New Harmony. El plan fracasa, pero inmediatamente se llevan a cabo otras experiencias similares por parte de alguno de los miembros de la secta owenita, sumándose a la numerosa fundación de pueblos en el territorio norteamericano cuyos orígenes se encuentran en los movimientos migratorios de innumerables sectas religiosas y profanas que escapaban de los centros industriales europeos o de la ruina campesina. De regreso a Europa, Owen prosigue tenazmente con la divulgación de sus principios, alternando encuentros con príncipes, reyes, empresarios y economistas por una parte y con los movimientos cooperativos y sindicales por la otra.

Fue el inspirador de la poderosa *Grand National Consolidated Trades Union*, fundada en 1833, con más de medio millón de afiliados. Por su propuesta dirigida a eliminar el desempleo logró una entusiasta adhesión de David Ricardo, paladín de la economía liberal. El proyecto del Paralelogramo y el modelo para una forma de vida se extrae de extensos y pormenorizados informes, de los cuales citamos: *A New View of Society, or Essays on the Principle of the formation of Human Character*, de 1813, y el *Report to the Country of Lanark*, de 1816.

Owen, Richard

Teoría del Paralelogramo de la Armonía

Detalles del Plan

Esta parte del Informe se divide naturalmente en los siguientes ítems, que se considerarán por separado y, luego, en conjunto como sistema práctico para las clases trabajadoras, y muy beneficioso desde cualquier punto de vista para toda la sociedad.

Primero. Número de personas que deben asociarse a fin de proveer al mayor beneficio para sí mismas y para la colectividad.

Segundo. Extensión de la tierra que tal asociación debe cultivar.

Tercero. Disposiciones para su alimentación, alojamiento y vestido, educación y enseñanza de los niños.

Cuarto. Disposiciones de formación y supervisión de los establecimientos.

Quinto. Destino del producto excedente y relación que se establecerá entre los diferentes establecimientos.

Sexto. Relación con el gobierno de la nación y, con la sociedad en general.

El primer objetivo del economista, al disponer tales medidas, debe ser la consideración cuidadosa del número de individuos que deberán asociarse para formar el primer núcleo o división de la sociedad.

Todos los pasos subsiguientes estarán materialmente influidos por su decisión respecto de este punto que constituye uno de los problemas más difíciles de la economía política. Afectará esencialmente el carácter futuro de los individuos e influirá sobre los progresos generales de la humanidad.

Es, en realidad, la piedra basal de toda la estructura social humana. Las consecuencias inmediatas o mediatas que dependen de ella son tan numerosas e importantes que para abordar plenamente esta parte de las disposiciones se necesitarían muchos volúmenes.

A fin de formarse una opinión racional sobre el tema, el intelecto debe estudiar seriamente los diversos efectos que han producido las asolaciones que, hasta hoy por accidente, se han producido en la historia de la humanidad; y deberá tener una clara noción de los resultados que pueden producir asociaciones de otro tipo.

Agobiado por la magnitud e importancia del tema, después de muchos años de grave y acuciante reflexión, considerando el problema en relación con

De: Report of the County of Lanark, Glasgow, 1816.
(Traducción: Washington Sardi)

el cultivo con pala³, y vinculándolo con todos los fines sociales, el presente informante se arriesga a recomendar la formación de unidades de alrededor de 300 hombres, mujeres y niños, según sus proporciones naturales, como mínimo, y alrededor de 2000 como máximo, para las futuras asociaciones de cultivadores, que por otra parte podrán emplearse en tantas ocupaciones adicionales como puedan agregarse ventajosamente.

Para arribar a esta conclusión el informante no perdió de vista en ningún momento la economía política y su principio de que hace al interés de todos los hombres, cualquiera sea su actual y artificioso lugar en la sociedad, que exista la mayor cantidad de productos intrínsecamente valiosos creados con el menor gasto de trabajo y de la manera más ventajosa para los productores y la sociedad.

Cualesquiera sean las bizarras teorías que gobiernan al investigador de gabinete que con tanta frecuencia contunde y desvía la conciencia colectiva, el economista práctico no deberá nunca extraer conclusiones que sean incoherentes respecto de los basales principios de su ciencia, ya que donde existe la incoherencia existe el error.

El mínimo y el máximo arriba establecidos (300 y 2000 almas) fueron fijados y serán desarrollados en detalle teniendo siempre en mente ese principio.

Dentro de esa escala, tanto los individuos como la sociedad reciben la mayor cantidad de ventajas. Empero, entre 800 y 1200 almas constituyen la cifra óptima para las aldeas agrícolas y excepto

que deban respetarse muy fuertes razones locales, el establecimiento permanente deberá adaptarse para alojar a ese número ideal.

Aldeas de tal magnitud, vecinas a otras similares, separadas por las distancias debidas, podrán combinar entre sí todas las ventajas que hoy ofrecen tanto el campo como la ciudad, sin ninguno de los inconvenientes que afectan a ambos tipos de sociedad.

Por lo demás, quien piense que las unidades propuestas, se parecen a las aldeas agrícolas de Europa, o a las asociaciones comunitarias de los Estados Unidos excepto en que éstas últimas están fundadas en el principio de igualdad en el trabajo, el consumo, la propiedad y los privilegios, se formará una opinión equivocada de los establecimientos propuestos y de sus ventajas sociales.

En segundo lugar, es preciso considerar la extensión de la tierra que será cultivada por una asociación de teste tipo. Dependerá de su calidad y otras consideraciones locales. [...]

Las mejoras propuestas para las clases trabajadoras ubicarán, en la mayoría de los casos, al obrero en medio de su alimento, hecho que facilitará tanto su creación como su consumo.

La tierra asignada deberá por ende ser suficiente como para que estos granjeros obtengan alimentos en abundancia para sí mismos y, además, tanto producto agrícola adicional como se requiera de tal porción de la población.

El producto excedente de la agricultura será necesario para cubrir las necesidades de las clases superiores, que viven sin realizar trabajo manual

³ Owen en la primera parte de su *Report* establece la necesidad de abandonar el arado y volver al uso de la pala en la producción agrícola. (N. del E.)

alguno, y de aquellos que, ocupados en operaciones manuales más refinadas, no podrán emplearse en la granja y la jardinería.

En cuanto a estos últimos, muy pocos seguirán practicando tales oficios, ya que se implementarán los mecanismos que los suplanten con ventaja para la salud general.

Desde este punto de vista, la extensión de tierra más apropiada y beneficiosa para las asociaciones, de acuerdo con sus propios intereses y el de la sociedad, oscilará entre medio acre y un acre y medio por persona.

Así, una asociación de 1.200 personas ocupará entre 600 y 1800 acres, según que la asociación esté más o menos dedicada a la agricultura.

De esta manera, cuando se considere oportuno que el mayor excedente sea de productos manufacturados, será suficiente una cantidad de tierra menor. Si, por el contrario, se deseara un mayor excedente de productos del suelo, se asignará a este objetivo una mayor extensión de tierra. Y cuando los rasgos de la situación parezcan propicios para generar un excedente equivalente entre otros productos de la tierra y manufacturas, la extensión de 1200 acres parece la más razonable.

De ello se infiere que, bajo el sistema propuesto la tierra se dividirá en granjas de 150 a 3000 acres, pero por lo general de 800 a 1500 acres. Tal división de la tierra demostrará que es capaz de producir incalculables beneficios en la práctica. Tendrá todas las ventajas sin ninguna de las desventajas de las granjas grandes o pequeñas.

Nuestra próxima consideración versará sobre las disposiciones en cuanto a alimentación, alojamiento

y vestido de la población, y la educación de los niños.

Dado que siempre conviene más al trabajador vivir cerca de su empleo, el emplazamiento de las viviendas de los campesinos se ubicará tan próximo al centro de la tierra adjudicada como lo permitan las elevaciones del terreno, el agua, las extensiones secas o pantanosas, etc. Por otra parte, como los caminos, avenidas y senderos crean inconvenientes poco necesarios, son perjudiciales para la salud y destruyen casi todas las naturales comodidades de la vida humana, serán excluidos; deberá adoptarse una disposición de los edificios libre de tales obstáculos y por tanto mucho más económica.

Un gran cuadrado, o más bien un paralelogramo, es la forma que ofrece más ventajas para la disposición de las necesidades domésticas de la asociación. Esto se demostrará después en toda su evidencia, ya que los alimentos pueden ser mejor distribuidos y con menos gasto si se arbitra el medio de cocinarlos en conjunto, y ya que los niños pueden allí ser educados y vigilados por sus padres mejor que en cualquier otra disposición.

Los cuatro lados de esta figura se usarán para ubicar todos los apartamentos privados, salas de estar y dormitorios destinados a la parte adulta de la población; los apartamentos y dormitorios infantiles y lugares destinados a impartir enseñanza, bodegas para depósito de mercancías varias; una posada o casa de huéspedes; la enfermería, etc. etc.

Sobre una línea que atraviesa el centro del paralelogramo, dejando suficiente espacio para la aireación y comunicación directa, podrá erigirse la iglesia, u otros lugares para el culto; las escuelas, cocinas y comedores. Todos estos edificios se elevarán según la disposición más conveniente para

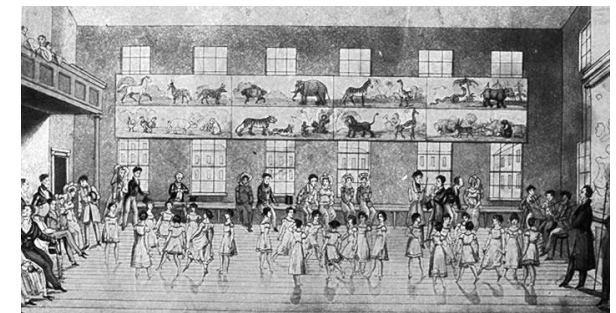


Fig. 12. La Institución del Carácter en New Lanark.

el conjunto de la población, para el más perfecto control público, y cuidando que no causen molestias, gastos o inconvenientes a nadie.

Los beneficios que proporciona esta disposición sólo pueden ser debidamente apreciados por quienes posean cierta experiencia respecto de los resultados positivos obtenidos en amplias combinaciones para mejorar las condiciones de las clases trabajadoras, cuyas mentes superando los mezquinos intereses particulares, sean claramente dirigidas a considerar lo que puede lograrse mediante una bien pensada asociación de las potencialidades humanas y en provecho de todos los sectores.

[...]

Se ha descubierto que el paralelogramo es la forma óptima para disponer los edificios y principales comodidades domésticas para la asociación de agricultores que proponemos. Nos parece útil exponer los principios según los que se han tornado tales disposiciones y medidas.

La parte de la humanidad que se dedica a la reflexión ha admitido, en teoría, que el carácter de los hombres está fundamentalmente conformado por las circunstancias en que éstos viven; sin embargo, la ciencia de la influencia de las circunstancias, la más importante de todas las ciencias, sigue siendo una desconocida en el área de los negocios prácticos de la vida. Cuando esta ciencia se desarrolle plenamente se descubrirá que la tarea de unir las facultades mentales de los hombres para el logro de metas civilizadas y pacíficas es mucho más sencilla que la de combinar su potencia física o llevar a cabo vastos preparativos bélicos.

[...]

Los primeros rayos de este conocimiento mostrarán, incluso al intelecto más estrecho, que todas las tendencias del presente sistema operan para degradar al hombre al rústico estado de animal, hacerlo más miserable e irracional.

La ciencia de la influencia de las circunstancias sobre la naturaleza humana derrotará la ignorancia y demostrará con qué facilidad el hombre puede aprender por otros medios a ser activo, gentil, inteligente y despojarse de los desagradables sentimientos irracionales que durante siglos atormentaron a la humana especie.

Esta ciencia, con seguridad, prevendrá la ignorancia, la pobreza, el crimen y la miseria y abrirá una nueva etapa de la humanidad; una etapa de felicidad creciente por generaciones y generaciones.

Y aunque el carácter de los hombres actuales se conformó bajo las circunstancias presentes, circunstancias desfavorables para sus costumbres, disposiciones, cualidades intelectuales y felicidad, sin embargo, mediando los logros de esta nueva ciencia, los hombres de hoy, y especialmente la nueva generación, podrán colocarse en circunstancias tan agradables a la naturaleza humana y tan adaptadas a los fines reconocidos de la vida humana, que todos los objetos que con deseo tan ardiente buscaron las pasadas generaciones estarán asegurados para todos los hombres con la certeza de un procedimiento matemático.

Por las disposiciones y medidas que transcribimos, los miembros de las nuevas asociaciones obtendrán alimento con mucho menos gasto y mucha mayor comodidad que si se aplicaran disposiciones individuales o familiares; y cuando los grupos se acostumbren a la nueva organización, cosa que

lograrán fácilmente, no sentirán después inclinación por retomar las viejas formas.

Se ahorrará una buena cantidad de alimentos, se obtendrá una calidad superior a partir de elementos similares, su preparación demandará mucho menos tiempo, menos combustible, lo que entrañará mayor comodidad y salubridad para aquellos que trabajen en la cocina. Y todo ello resultará de las nuevas disposiciones que proponemos.

Además, los pobladores de estas aldeas disfrutarán en un grado eminente de lo que significa compartir comidas así preparadas, servidas con todo confort en salas limpias, espaciosas, bien iluminadas y ventiladas, en compañía de hombres bien vestidos, bien educados y bien informados, que posean las mejores costumbres y las más benevolentes disposiciones hacia sus asociados de la aldea.

Pasaremos ahora a describir las comodidades interiores de los alojamientos privados, que ocuparán tres de los lados del paralelogramo.

Es de importancia esencial que haya grandes extensiones espaciales en las líneas de los alojamientos privados; por ello, el paralelogramo, ya sea para una asociación máxima o mínima, deberá tener grandes dimensiones. Para dar alojamiento a mayor o menor número de habitantes los edificios podrán tener uno, dos, tres o cuatro pisos y según ello variar su disposición interior.

El interior de los alojamientos será muy simple.

No se necesitará cocina, ya que las disposiciones públicas encargadas de la alimentación la tornan innecesaria.

Los apartamentos tendrán una buena ventilación y, cuando sea preciso, calefacción o refrigeración, según los principios aplicados por primera vez en la enfermería de Derby.

[...]

Una estufa de tamaño apropiado, colocada inteligentemente, proveerá calefacción a los apartamentos de varios edificios de manera poco complicada y muy barata, si se dota a los edificios desde su construcción con ese servicio.

Así todos los inconvenientes y gastos que acarrear las estufas y hogares individuales, axial como sus cañerías e implementos, pueden ser evitados, al mismo tiempo que se evitará la desagradable tarea de reavivar el fuego y barrer las cenizas.

Buenos dormitorios que den sobre los jardines, y salas de dimensiones apropiadas que abran hacia la plaza cubrirán todas las necesidades de vivienda de los agricultores asociados, junto con los demás espacios y servicios públicos.

Habiéndose provisto a la alimentación y el alojamiento del modo como lo expusimos, nuestra preocupación siguiente atañe al vestido.

Este es un tema cuya utilidad o inutilidad es poco entendida por la opinión general. En consecuencia, se originan las nociones más absurdas y las prácticas más ridículas.

La mayoría de las personas cree a pies juntillas, sin pensar en ello, que para estar caliente y sano es preciso cubrir el cuerpo con gruesas telas y aislarlo tanto como sea posible del aire; las apariencias impulsan esta conclusión. Los hechos, sin embargo, prueban que, en las mismas circunstancias, aquellos que desde su infancia vistieron más ligeramente y

estuvieron, por ende, más expuestos a la atmósfera, son más fuertes, activos y saludables, sufren menos con el frío y les incomoda menos el calor que los que siempre vistieron de manera tal que sus ropas separaban sus cuerpos del aire ambiente.

[...]

Este informante recomienda que los niños varones de las nuevas aldeas se vistan con algo semejante a una túnica romana o escocesa, para que los miembros no padezcan con ligaduras, el aire circule por todo el cuerpo y crezcan, así, activos, fuertes, esbeltos y saludables.

Las niñas deberán vestir atuendos que les aseguren los mismos y capitales beneficios.

[...]

Las nuevas aldeas, una vez adoptados los mejores materiales y diseños para las ropas, las producirán con poco gasto y menos complicaciones; no volverán a pensar en ello, ni a preocuparse por el tema, durante muchos años o, quizás, siglos.

Los conocimientos adquiridos proporcionarán al hombre un control sobre los poderes naturales y las facultades de los niños similar al que hoy posee sobre la domesticación de los animales; y, aunque por la naturaleza del tema, se progresará con lentitud y limitada extensión, llegará la hora, quizá no demasiado lejana, en que pueda aplicarse al mejoramiento de la raza humana, importante objetivo racional, más de lo que hoy se aplica al mejoramiento de las crías animales.

Pero cualquiera sea el conocimiento que permita al hombre mejorar su propia raza antes del nacimiento, existe gran profusión de hechos que prueban que ya hoy el hombre posee un control

extenso sobre las circunstancias que afectan al niño después de su nacimiento. Y como esas circunstancias afectan el carácter humano, ya ha sonado la hora de que la generación presente las controle, a fin de que la próxima sea, en lo que respecta a su carácter y sin excepciones, lo que hoy los hombres deseen que sea, mientras ello no se oponga a la naturaleza humana.

Es precisamente por esto que el informante, al describir las disposiciones y organización de la aldea, ha tratado de excluir toda circunstancia que pueda causar una impresión maligna sobre los niños de la nueva generación.

Y está en condiciones, si otros lo siguen, de combinar nuevas circunstancias de modo tal que el vicio y la conducta que genera vicios y miserias en la sociedad sean desconocidos en estas aldeas, no importa cuán numerosas sean en un futuro.

Según sus principios, el Informante aconseja una organización que eduque a todos los niños juntos, casi como si pertenecieran a la misma familia.

A estos efectos, serán necesarias dos escuelas, dentro del paralelogramo, con lugares amplios para el juego y el ejercicio.

Las escuelas podrán situarse en la línea de edificación que atraviesa el centro del paralelogramo, conectadas con la Iglesia y los lugares destinados al culto.

La primera escuela es para los niños de dos a seis años. La segunda para los de seis a doce.

Debe afirmarse, sin temor a polémica con quien maneje este tema, que todo el éxito de las presentes disposiciones dependerá del modo en

que los niños sean educados y formados en estas escuelas. Los hombres son y serán lo que se les prepara para ser durante la infancia. Las aparentes excepciones a esta ley son efecto de las mismas causas, combinadas con impresiones posteriores surgidas de las nuevas circunstancias en las que los individuos objeto de excepción se vieron colocados.

Una de las más difundidas fuentes de error y desviación es el concepto de que los niños, y los hombres, son agentes de una voluntad gobernada por ellos mismos y modelada por su gusto y elección.

Por el contrario, es evidente que el hombre no posee el menor control sobre la formación de ninguna de sus facultades o poderes, ni sobre el modo en que éstos, siempre cambiantes se combinan en cada individuo.

Corno las viviendas y los servicios domésticos estarán ubicados tan cerca del centro de la tierra a cultivar como sea posible, la ubicación más favorable para las huertas será junto a los edificios, fuera del paralelogramo; estarán conectados por los caminos principales; más allá, separados por una extensión cultivada, se colocarán los talleres y manufacturas.

Todos trabajarán en dos o más ocupaciones de estos departamentos, auxiliados por todos los progresos de la ciencia, alternando la tarea en los huertos y la agricultura.

La opinión popular ha fomentado hasta ahora una minuciosa división del trabajo y de los intereses. Surge a la vista, sin embargo, que esta división minuciosa de trabajo e intereses es sinónimo de pobreza, ignorancia, derroche de todo tipo,

oposiciones universales en el seno de la sociedad, crimen, miseria y estulticia física y mental.

Para evitar estos males que, mientras existan, mantendrán a la humanidad en un estado degradado, cada niño recibirá educación general, desde muy temprano en su existencia, educación que lo capacitará para los fines lógicos de la sociedad y lo convertirá en un ser útil y capaz de disfrutar la vida social.

Hasta los doce años puede fácilmente adquirir nociones correctas de los principios generales del saber hasta hoy alcanzado por los hombres.

Por este medio, aprenderá muy pronto su relación con las épocas pasadas, con el período en que está viviendo, con los individuos que lo rodean, con los acontecimientos futuros. Sólo entonces podrá legítimamente aspirar a ser llamado ser humano.

El próximo objeto que cae bajo nuestra atención es la formación y supervisión de estos establecimientos.

Los nuevos establecimientos agrícolas y de trabajo pueden ser creados por uno o varios terratenientes o grandes capitalistas; por compañías establecidas y dotadas de fondos para beneficencia u otros fines públicos; por parroquias o condados que deseen solucionar la cuestión de los pobres y los subsidios a la pobreza; y por asociaciones de campesinos medios y trabajadores agrícolas, mecánicos, artesanos que deseen liberarse de los males del sistema presente.

[...]

La principal dificultad reside en la marcha de la organización. Los principios aparecen con claridad ante cualquier inteligencia. Son simples principios de

naturaleza, estrictamente unidos a lo que la vista y los hechos nos señalan como verdadero. Pero la práctica de algo nuevo requiere tiempo y experiencia para su perfeccionamiento. No puede esperarse que disposiciones que comprenden a la existencia entera y llevan a la práctica todos los principios de la economía política, puedan de un golpe combinarse y ejecutarse óptimamente. Al principio se cometerán muchos errores; y, como en cualquier otro propósito humano de unir una gran variedad de partes para producir un resultado general, pueden vaticinarse muchos fracasos parciales.

[...]

Cuando ya se haya formado un establecimiento no existirá dificultad para proveer superintendentes para muchos otros. Todos los niños recibirán una educación que los capacite para hacerse cargo de cualquiera de los departamentos, especialmente porque no habrá contradicción entre los que dirigen y los que llevan a cabo las diversas operaciones y tareas.

Una vez que el asunto esté en buena marcha, los obstáculos que hoy parecen formidables desaparecerán rápidamente.

Los establecimientos fundados por terratenientes, capitalistas, compañías públicas, parroquias, condados serán dirigidos por individuos asignados por estos poderes, sujetos, como corresponde, a las reglas y reglamentaciones establecidas por los fundadores.

El siguiente punto que debemos abordar es sobre el destino del producto excedente y el de la relación que subsistirá entre los diferentes establecimientos.

En el sistema propuesto, las facilidades de la

producción, la ausencia de inconvenientes propios de la sociedad común, el ahorro de tiempo y derroche en los trabajos domésticos, harán que, a iguales circunstancias, una cantidad mucho más grande de riqueza sea producida con un gasto considerablemente menor. Cabe preguntarse entonces de qué modo será utilizado este producto.

Hasta hoy la sociedad ha estado constituida de manera tal que todos los sectores temen ser superados por los otros y ser despojados de los medios de existencia, salvo que se tenga buen cuidado de asegurar el interés individual. Este sentimiento ha creado un egoísmo universal de naturaleza ignorante en grado sumo, dado que prácticamente garantiza el mal que aspira a prevenir.

El producto particular que generará cada establecimiento por sobre sus propias necesidades de vida, y que será creado en abundancia, deberá adaptarse a la mayor variedad de objetos intrínsecamente valiosos para el intercambio; y los productos excedentes particulares, que proporcionan energía y placer a la industriosisidad de los miembros de cada organización, se regularán por la naturaleza de la tierra, el clima y otros, factores locales correspondientes a cada establecimiento. En todos los casos, el trabajo será la medida del valor y como existirá siempre un constante progreso en la cantidad de trabajo manual, mental y científico, aunque la población crezca en las nuevas organizaciones, también crecerá en la misma proporción el mercado y la demanda de lo que la industria produzca. En tales organizaciones no existen los "malos tiempos".

[...]

Se crearán las formas de distribución de los bienes entre los miembros de la asociación que la crearon,

y de intercambio de su excedente por el excedente de otras comunidades, a través de reglamentaciones generales que simplifiquen y faciliten estas transacciones no importa cuál sea la distancia que separe a las comunidades entre sí.

Un billete, representativo del valor del trabajo, impreso como los nuevos billetes del Banco de Inglaterra, servirá a todos. los fines del comercio y el intercambio domésticos, y será emitido contra valor intrínseco recibido o en depósito. Ya sé. ha dicho que la inclinación a la estafa y el engaño desaparecerá de las mentes de los habitantes de las nuevas aldeas, y no existirán las falsificaciones allí; por otra parte, como el signo monetario no tendrá valor en la vieja sociedad, ningún daño puede esperarse de ella.

Pero estas asociaciones deben contribuir con su justo aporte a las exigencias del estado. Esta consideración nos lleva al próximo tema sobre la conexión de los nuevos establecimientos con el gobierno del país y con la vieja sociedad.

El informante opina que los impuestos pagados sobre la tierra, el capital y el trabajo en la sociedad actual, también pueden ser percibidos, en la misma proporción y cantidad, pero mucho más fácilmente en la sociedad propuesta. El gobierno exigirá sin duda que se le pague en moneda corriente para lo cual las asociaciones deberán disponer de una parte de su producto excedente para adquirir monedas o billetes del reino, a fin de cumplir las demandas del gobierno.

[...]

En lo que respecta a la guerra estas asociaciones serán igualmente beneficiosas. Los ejercicios físicos encaminados a mejorar las disposiciones corporales e incrementar la salud y fortaleza del individuo

serán una parte de la educación y formación de los niños. Tales ejercicios les proporcionarán destreza en la ejecución de movimientos combinados, hábito que produce orden y regularidad en tiempo de paz y es valioso en las operaciones defensivas y ofensivas de la guerra. Por tanto, los niños, desde una edad muy temprana, adquirirán, en sus diversiones y juegos los hábitos que los convertirán, en corto tiempo, en los mejores futuros defensores de su país.

[...]

Además, el conocimiento de los principios de la ciencia de la influencia de las circunstancias sobre la humanidad rápidamente hará que todas las naciones descubran no solo los males de la guerra sino también su locura. De todos los modos de conducta adoptados por la humanidad para obtener beneficios en el estado actual de la sociedad, ésta es sin duda el que menos cumple sus fines. Es, en verdad, un sistema de desmoralización y destrucción, mientras que el interés más alto de toda nación y todo individuo reside en moralizar y conservar. Los hombres no merecerán la denominación de seres humanos hasta que no aprendan y pongan en práctica el principio que les permita conducir sus intereses sin apelar a la guerra, las organizaciones que proponemos rápidamente demostrarán con qué facilidad estos principios y prácticas pueden ser difundidos en el conjunto de la sociedad.

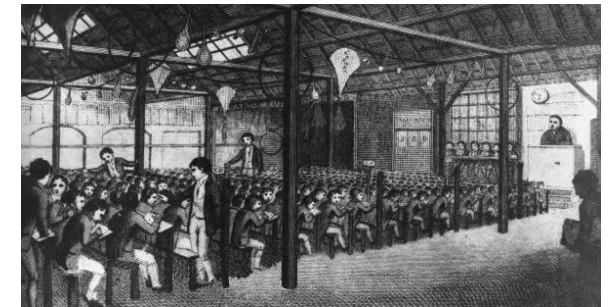
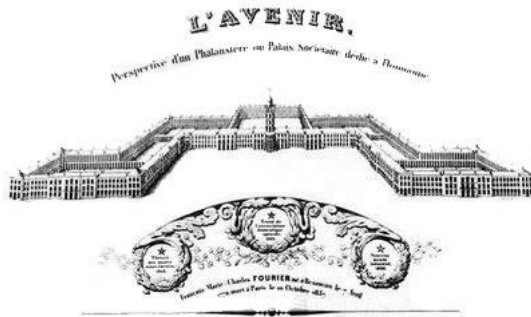


Fig. 13. Las escuelas en Inglaterra en una etapa de su evolución: la enseñanza con monitores.

El Falansterio de Charles Fourier



Presentación

En Francia, la crítica situación urbana generada por el proceso de industrialización y de explosión demográfica destruye -como en el resto de los países europeos en expansión- sus viejas estructuras medievales; las ciudades crecen sin plan, sin leyes ni previsiones. La intervención urbanística de Napoleón I, no logra modificar las condiciones de vida de los trabajadores, más bien las empeora al beneficiar las áreas destinadas a la burguesía en ascenso. Esta situación material tiene aquí un ingrediente que distingue al movimiento de reforma social de otros países, especialmente de Inglaterra. La movilización no tiene origen solamente económico; es también político y moral. Los desastres de las guerras napoleónicas afectan a las poblaciones francesas e inglesas, pero Francia es un país en derrota y el imperio cae desatando los impulsos reprimidos de la Revolución de 1789.

El socialismo pre-científico francés cubre una amplia gama de alternativas, cuyos orígenes son de la más variada especie; desde el comunismo político de Augusto Blanqui, hasta la intervención culturalista y apolítica del Conde de Saint-Simon, se suceden las despiadadas críticas a la economía, a los dirigentes de empresa, a la sociedad injusta y desequilibrada que originaron en definitiva todos los males sociales. Pero a la vez que se formula la crítica, se elabora el modelo alternativo de un mundo mejor; desde la igualdad entre las clases, la emancipación sexual de la mujer, la superación de la alienación,

hasta la exaltación de las virtudes que son atributo divino negado por esa sociedad corrupta.

Charles Fourier (1771-1837) se ubica en un segundo plano dentro del pensamiento social de esta prehistoria, pero, autor de una cosmogonía fantástica, llega a elaborar un minucioso programa social, hasta el punto de definir el lugar físico donde se habrá de desarrollar una sociedad armónica, purificada de los males presentes. Aquí es donde sus ideas ocupan un lugar privilegiado en los antecedentes de la urbanística moderna. El plan, desglosado de una frondosísima exposición literaria, cargada de esoterismo, describe un modelo de aglomeración del cual hasta muy avanzado el siglo XX el pensamiento urbanístico extraerá sus enseñanzas.

Fourier parte de una clasificación universal en donde las pasiones humanas juegan un papel predominante; actuando sobre esta base se llegará a un estado denominado Armonía Universal, diferente del sistema impuesto por la sociedad actual decadente y enferma. Este estadio, llamado de la Civilización, es, según Fourier, un mal transitorio, sujeto a valores tales como la Moral, que en realidad es una normatividad represora de las pasiones humanas, en definitiva, atributos divinos inalienables.

Su modelo de aglomeración establece una entidad limitada de habitantes; 1.620 personas constituirán

una Falange que resulta de relacionar —con la matemática de Fourier— el sistema de las doce pasiones: cinco sensitivas, olfato, vista, audición, tacto, gusto; cuatro afectivas, amistad, ambición, amor y familia; tres distributivas, mariposeante (variedad), cabalística (el azar) y compuesta (motivación). El resultado de esta operación arroja 810 caracteres que, considerando los dos sexos, dan en definitiva un agrupamiento armónico de 1,620 personas.

En esta Asociación, desaparecen los males de la sociedad actual: mágicamente "las mujeres coquetas emprenderán tareas domésticas desde las cuatro de la madrugada". En este tono y con estos fundamentos, que hablan de la riqueza imaginativa ilimitada de Fourier, se describirá un organismo urbano autónomo, estrechamente ligado con la actividad agrícola (en el pensamiento francés Fourier, era el menos ligado al problema de la industria), con espacios habitables cargados de propuestas originales.

Pese al inevitable fracaso de su puesta en práctica, Fourier insiste en su proyecto y considera a Norteamérica como el campo lleno de virtudes puras, sin contaminación de la Civilización, virgen y anhelante de experiencias de este tipo. La democracia y el republicanismo del país del norte fue para estos pensadores y los que le siguieron, el lugar preferido de todas las utopías. La minuciosa descripción de los diferentes edificios del Falansterio, las prescripciones de uso, las normas constructivas, etc., analizadas fuera de las filosofías esotéricas que las fundamentan, tuvo el valor de anticipar patrones proyectuales que han girado durante mas de cien años en la discusión de los proyectos urbanísticos.

Funcionalización de los espacios a la vez que integración edilicia del sistema urbano, el Falansterio es una ciudad, a la vez que un edificio. Una identificación en definitiva entre arquitectura y ciudad. No obstante haber partido de una denuncia de la sociedad hace uso ingenuo de sus instrumentos más concretos, cargados de significados, como ajustadamente dijera Walter Benjamín: "...los textos de Fourier parten de la inmoralidad de los negocios comerciales, axial como de la falsa moral invocada a su servicio... vio en los pasajes (comerciales) el canon arquitectónico del Falansterio..." (W. Benjamín, "París, capital del siglo XX", en *Sobre el panorama de la filosofía futura*, Caracas, Monte Ávila, 1970, pág. 127).

La urbanística moderna actúa sobre estas bases; extrapola, desgaja parcialidades que hacen vigentes a las utopías, pero para, nuestro estudio, el valor principal de Fourier descansa en su cosmogonía, en tanto representación física de un modelo social en una Francia que ya sufría el impacto de la Revolución Industrial.

De sus numerosos escritos, se extraen para el conocimiento de la Asociación el *Traité de l'association domestique agricole*, de 1822, y *Nouveau monde industriel et sociétaire*, de 1829.

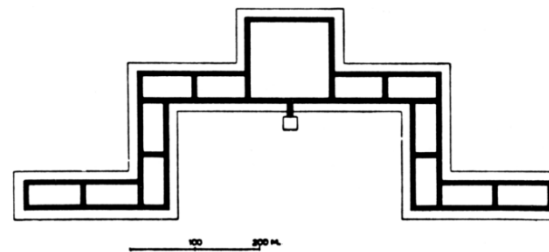


Fig. 15. Esquema de las galerías en el interior de los falansterios.

Extraído de: Nouveau monde Industriel et
sociétaire, París, 1829.
(Traducción: Washington Sardi)

Fourier, Charles

Teoría de la Asociación

Exposición y conceptos preliminares

No existe deseo más extendido que el duplicar los ingresos particulares mediante un golpe de suerte, un matrimonio ventajoso, una herencia, un cargo bien dotado; si se descubriera el sistema para aumentar los ingresos individuales, para duplicarlos o cuadruplicarlos, el interés general se volcaría sobre un descubrimiento de esa índole.

Tal será el resultado del método societario natural: en el primer año de régimen societario, en Francia, los 60 mil millones del producto anual crecerían hasta alcanzar 240 mil millones; la misma proporción es aplicable a los demás estados.

La riqueza más enorme sería inútil si no existiera un orden de distribución que asegurara:

- el reparto proporcional y la participación de las clases pobres en el crecimiento del producto;
- el equilibrio de la población, ya que su crecimiento sin tasa neutralizaría la cuadruplicación del producto o la duplicación de la riqueza efectiva.

Estas cuestiones contra las que se estrella la moderna ciencia son resueltas totalmente con el descubrimiento del mundo societario natural que pasamos a resumir.

Me pareció muy exacta la denominación del Nuevo Mundo Industrial que señala un hermoso orden

societario caracterizado, entre otras ventajas, por crear la atracción industrial: veremos a los ociosos, a las coquetas, levantarse al alba tanto en invierno como en verano para consagrarse empeñosamente a trabajos útiles, a cuidar huertos y corrales, a las tareas domésticas, a las operaciones fabriles y a muchas otras ocupaciones por las que el mecanismo civil inspiraba disgusto entre ricos.

Estos trabajos se tornarán atractivos merced a una distribución desconocida hasta hoy, que yo denomino Series pasionales o Series de grupos opuestos. A este mecanismo tienden todas las pasiones y es el único orden adaptado a los deseos de la naturaleza. Nunca adoptará el Salvaje nuestro sistema industrial si no lo presentamos actualizado en Series Pasionales.

En tal régimen la práctica de la verdad y la justicia son medios para hacer fortuna; la mayoría de los vicios degradantes para nuestras costumbres, como la glotonería, se transforman en un medio de emulación industrial y así los refinamientos de la gastronomía serán estimulados como motivos de sabiduría. Tal sistema es el opuesto al mecanismo civil que convierte a la mentira en camino para la fortuna y define a la sabiduría como la austeridad en la vida. Conforme a esta contradicción, el Estado civil donde imperan la mentira y la industria repugnante será considerado un mundo al revés; y el Estado societario, basado en la verdad y la industria atractiva, un mundo en el justo sentido.

El régimen societario será un mundo nuevo y un mundo en el justo sentido, especialmente para los artistas y los sabios. Ellos se incorporarán de inmediato a lo que juzgarán una inmensa fortuna, infinitamente superior a la que podían aspirar del Estado civil que se les presenta como una senda cubierta de malezas, que recorren sometidos a toda clase de servidumbres.

Respecto de las demás clases, a las que también predigo la cuadruplicación de sus ingresos, sé que éstas, al principio, piensan que exagero; pero la teoría societaria es tan fácil de comprender que todos podrán evaluar con exactitud si es verdaderamente cierto que el método natural de las Series pasionales puede suministrar un producto cuatro veces más grande que el de nuestra industria, parcelada y subdividida en tantas empresas como matrimonios existen.

Hace algún tiempo que se viene hablando de asociación desconociendo el tema, sin definir objeto del vínculo societario, las formas y métodos a implantar, las condiciones que deben cumplir, los resultados que deben arrojar. Este tema ha sido tan confusamente abordado que ni siquiera se ha pensado en organizar un concurso sobre el método a utilizar en una disciplina tan nueva como la presente. Mediante este concurso se habría comprendido que no se puede triunfar con los métodos conocidos y que es necesario descubrir otros en las ciencias nuevas y vírgenes, sobre todo en la de la atracción pasional. Newton no llegó a comprenderla, aunque, en su tiempo, estuvo cerca de ella.

Si se hubiera estudiado la atracción se hubiera descubierto la teoría de las Series pasionales, indispensable para fijar el mecanismo societario, ya que sin las series pasionales no pueden satisfacerse condiciones como:

- la atracción industrial
- la distribución proporcional
- el equilibrio de la población

Concentremos primero la atención sobre el resultado más notable del régimen societario: la cuadruplicación del producto. En vez de trescientas cocinas y de trescientas amas de casa, sólo cuatro o cinco grandes fogones bastarían para preparar alimentos diversos, de acuerdo con las necesidades de cuatro o cinco capas sociales de diferente condición, dado que en el Estado societario no existe la igualdad absoluta. Unas diez personas expertas sustituirían a las trescientas mujeres necesarias en el régimen civilizado, que hoy se ven privadas de los medios mecánicos que podrían utilizarse en una cocina, donde se aderecen los alimentos para 1800 personas (que es el número óptimo).

En este caso, el pueblo gastaría mucho menos para vivir con esplendidez que lo que hoy gasta para vivir miserablemente. Se ahorraría mucho combustible y la recuperación de los bosques y de los ciclos climáticos de la tierra estaría asegurada con mayor eficacia que mediante cien códigos forestales.

Se simplificarían las tareas domésticas hasta tal extremo que siete de cada ocho amas de casa y sirvientes pasarían a disponibilidad para ocuparse de actividades productivas.

[...]

Los campesinos del Jura, que saben que con la leche de una sola familia no pueden fabricar el queso gruyère, se asocian y llevan cada día su

leche a un obrador común, donde se anotan las entregas de cada uno. Mediante la suma de pequeñas cantidades de leche, a bajo costo, se logra un queso de horma muy grande.

Nunca se pensó -y en nuestro siglo menos aún- en desarrollar estos pequeños gérmenes de asociación dentro de un sistema complejo, consagrado a un mismo tiempo a siete actividades industriales:

1. el trabajo doméstico,
2. el trabajo agrícola,
3. el trabajo fabril,
4. el trabajo comercial,
5. el trabajo de enseñanza,
6. el estudio y empleo de las ciencias,
7. el estudio y empleo de las artes.

Todas estas actividades deben ejercerse de manera acumulativa y dentro de la mayor asociación posible. La teoría que expondrá demostrará que tal asociación debe ser de 1800 personas. Por encima de las 2000 se degradaría en muchedumbre, y se tornarían demasiado complejas. Por debajo de las 1600, los vínculos serían demasiado débiles y quedaría presa de fallas de mecanismo y lagunas de la atracción industrial.

[...]

Enorme magnitud del producto

Una de las razones del retraso en la invención del mecanismo societario reside en el hecho de que no se ha tenido el cuidado de presentar, como

esperanza y estímulo a la investigación, el cuadro de las ventajas inmensas de la asociación. Grandes volúmenes podrían contener su descripción. Yo me limitaré a unas pocas páginas en las que daré por implantada la asociación en todo el mundo y sustituidos los pueblos por falanges industriales de alrededor de 1800 miembros.

Dividiré sus beneficios en negativos y positivos.

El beneficio negativo radicará en producir, sin hacer nada, mucho más que en el sistema de civilización donde la producción cuesta tanto esfuerzo. Por ejemplo, ya demostré que una cocina societaria economizaría nueve décimas partes de combustible y diecinueve de cada veinte obreros, si se la compara con los costos de las cocinas familiares. Y además de todos estos ahorros, se lograría un trabajo mejor y la utilidad sería al mismo tiempo positiva y negativa dado que al ahorro de combustible se uniría la conservación de los bosques y la recuperación de las vertientes y los ciclos climáticos.

También según la hipótesis de una gestión societaria consideremos su aplicación a la pesca en ríos pequeños. Mediante inactividades concertadas y acuerdos sobre los períodos de veda y apertura a la pesca, se puede llegar a duplicar la cantidad de peces extraídos y conservarlos en viveros.

De este modo, aún en la inactividad, las comunidades societarias, sus falanges industriales, podrán disponer de una cantidad de peces diez veces mayor, en un tiempo diez veces menor y con menos brazos empleados para lograrlo.

[...]

Los pueblos se liberarán del robo, hecho que

constituyo un beneficio inmenso obtenido sin hacer nada. La recolección de las frutas es una de las más simples tareas agrícolas; sin embargo, el riesgo del robo es la razón por la que se dejan de plantar las nueve décimas partes de los frutales que podrían cultivarse, amén del gasto que los propietarios se ven constreñidos a realizar en la construcción de cercas.

Al liberarse la asociación del robo, disminuirán las dificultades para aumentar en treinta veces las plantaciones de frutales, ya que no será necesaria una inversión en cercas y vigilancia. La fruta abundará de tal modo que con ella podrán alimentarse los niños el año entero y, conservada la producción por medio de técnicas científicas adecuadas, se la convertirá en dulces y conservas que serán más baratos que el pan.

[...]

Sólo podrá emitirse un juicio sobre la producción positiva cuando se conozcan las influencias del sistema de las series pasionales, las técnicas de perfeccionamiento y la economía que el sistema hace posible.

[...]

A lo dicho debe agregarse el desgaste menor de las clases afectadas por la fatiga y los excesos, las epidemias, los contagios; la diferencia resultará más evidente por el hecho de que entre los pueblos civilizados y los societarios existirá una diferencia decuplicada respecto de las riquezas industriales o la producción que pueden obtener los habitantes de un determinado territorio.

Porque si los hombres, las mujeres y los niños trabajan con alegría desde los tres años hasta muy

avanzada la vejez; si la habilidad, la pasión, la mecánica, la unidad de acción, la circulación libre, la recuperación de la temperatura, la fuerza, la longevidad humana y animal elevan hasta niveles insospechables los medios de la industria, se producirá muy pronto también una decuplicación de la producción.

Plan de una ciudad del sexto período⁴

Se delimitarán tres recintos: el primero contendrá la cité o ciudad central; el segundo, los barrios y los grandes edificios fabriles; el tercero, las avenidas y los suburbios. En cada uno de los recintos las construcciones tendrán diferentes dimensiones y no podrán realizarse sin la aprobación de una comisión de ediles, que vigilará la observancia de los estatutos garantistas y sus normas.

Cercos separarán a las tres zonas, delimitadas también por césped y plantaciones que no obstaculicen la visión.

Cada casa de la cité deberá disponer de espacios libres, patios y jardines que equivalgan, por lo menos, a la superficie construida. Esta proporción de los espacios libres se duplicará en el segundo recinto y se triplicará en el tercero. Todas las casas deben estar separadas y presentar fachadas regulares en todos sus lados, ornamentadas según el recinto en que estén ubicadas, evitando en todos los casos las medianeras desnudas.

[...]

Las calles se situarán frente a vistas campestres o monumentos de arquitectura pública y privada: se desterrará axial el monótono damero. Para evitar la uniformidad, algunas calles serpentearán. Las

⁴ De : *Traité de l'association domestique-agricole*, Paris, 1822.

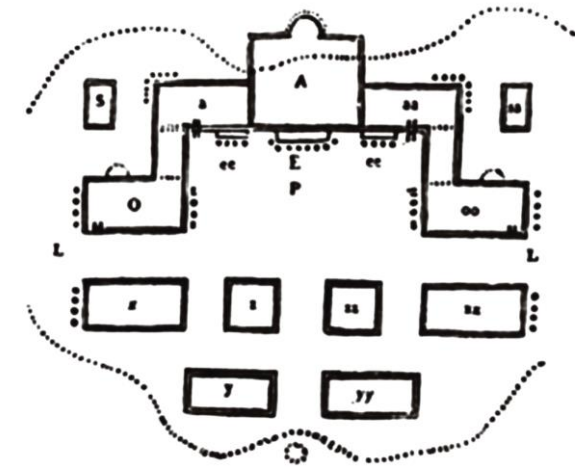


Fig. 16. Esquema del Falansterio según el periodista norteamericano Albert Brisbane. A-O. Jardines interiores. E. Acceso principal. P. Patio central. S.X.Y.Z. Edificios auxiliares.

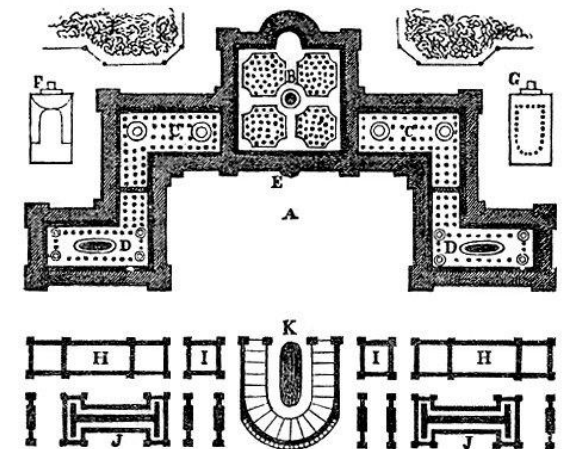


Fig. 17. Un esquema más elaborado del Falansterio.

plazas cubrirán por lo menos un octavo de la superficie. La mitad de las calles deberán estar flanqueadas por arboledas variadas.

El ancho mínimo de las calles será de nueve toesas⁵; las aceras, si sólo sirven al tránsito de peatones, medirán tres toesas, y las seis toesas restantes serán ocupadas con césped, plantas y cercados.

No avanzaré en los detalles, ya que podrían llenarse muchas páginas con la descripción de una ciudad garantista. Pero es menester subrayar uno de sus efectos: la posibilidad, propia de una ciudad de este tipo, de provocar la asociación de todas las clases, obreros y burgueses e, incluso, ricos.

Subrayemos, en primer lugar, que estará prohibido construir casitas, pues resultarían muy caras a causa de los aislamientos indispensables. Solo los ricos podrían permitirse esta satisfacción; pero el rentista urbano, que vive de los alquileres, estará obligado a construir casas muy grandes, muy cómodas y salubres, merced a la doble distancia exigida en los patios cerrados.

En este tipo de edificio surgirá la obligación de adaptar toda suerte de medidas de economía colectiva, que muy pronto dará origen a la asociación parcial. Por ejemplo, si un edificio alberga cien familias, no se instalarán veinte bombas, como se haría en veinte casas que alojaran cada una a cinco familias. De esta forma se obtendría de entrada una economía de 19/20 o de 9/10, siendo los pilones y las bombas de dimensiones mayores.

Del mismo modo, la limpieza que es engorrosa en casas hacinadas como las de nuestras capitales, resulta fácil en edificios donde los espacios vacíos

mantienen las corrientes de aire. Se evitarían así muchos males causados por la insalubridad, lo que representa una ventaja importante.

El Falansterio

Supongamos que el experimento es realizado por un soberano o por un hombre rico, o por una compañía poderosa, que deseen evitar ensayos infructuosos y organizar, sin más trámite, la Gran Armonía, el octavo período en toda su plenitud. Expondré el procedimiento que debe seguirse en tal caso.

Una asociación de 1 500 a 1 600 personas necesita de una legua cuadrada de tierra, provista de una buena corriente de agua, con elevaciones naturales del terreno que debe adaptarse además a los diversos cultivos, próximo a un bosque y a una gran ciudad, aunque lo suficientemente alejado de ésta como para desalentar a los importunos.

[...]

El edificio que ocupe una falange no se parece en nada a nuestras construcciones urbanas o rurales, y para fundar una Armonía de 1 600 personas no debe emplearse ninguno de los edificios acostumbrados, ni siquiera un gran palacio como Versalles o un gran monasterio como El Escorial.

Los alojamientos, los cultivos y los establos de una sociedad que opera por series de grupos se diferenciarán prodigiosamente de nuestras aldeas o suburbios, habitados por familias a las que no une ninguna relación societaria y que actúen contradictoriamente entre sí; en lugar de ese caos de casitas que compiten unas con otras en suciedad y fealdad, la falange construirá un edificio regular en la medida en que lo permita el terreno. El

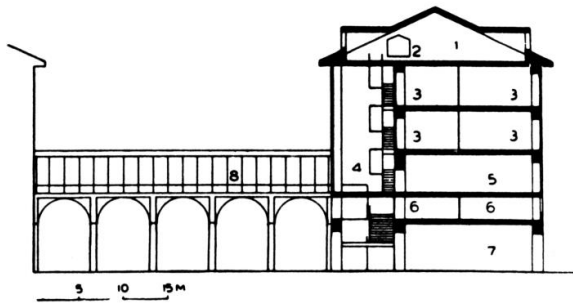


Fig. 18. Corte esquemático del Falansterio: 1. Desván y cuarto de huéspedes. 2. Tanque de agua. 3. Habitaciones. 4. Galería cubierta. 5. Sala de reuniones. 6. Entrepiso, con alojamiento para los niños. 7. Planta baja de libre circulación. 8. Pasaje cubierto.

⁵ Una toesa: 1.629 metros (N. del T.)

falansterio, sede de la falange experimental, se construirá con materiales baratos, madera, ladrillos, etc., porque vuelvo a decir que sería imposible definir con exactitud, en esta primera prueba, las dimensiones apropiadas a cada seristerio o ámbito de relaciones públicas destinado a las series⁶, y a cada taller, cada tienda, cada establo, etc.

[...]

El centro del palacio o falansterio estará destinado a las funciones públicas, los comedores, salas de consejo, bibliotecas, etc. En ese centro se ubicará el templo, la *tour d'ordre*, el telégrafo, las palomas mensajeras, el carrillón de ceremonias, el observatorio, el jardín de invierno con sus plantas perennes, situado detrás del patio de actos.

Una de las alas deberá reunir todos los talleres donde se trabaja ruidosamente, como la carpintería, la forja, etc.; deberá albergar también todos los conjuntos industriales infantiles, ya que los niños son comúnmente muy ruidosos. Esta agrupación evitará uno de los más enojosos inconvenientes de nuestras ciudades industriales civilizadas, donde, en todas las calles, un carpintero, un herrero o un estudiante de música rompen los tímpanos de cincuenta familias de la vecindad.

La otra ala dará albergue a los huéspedes; tendrá cuartos de baño y salas de reunión, de manera tal que estos lugares no obstruyan el centro del palacio ni perturben las relaciones domésticas de la falange. Es muy importante, en la falange experimental, tener la precaución de aislar a los extranjeros y de concentrarlos en una de las alas, dado que miles de curiosos afluirán a visitar el

⁶ Serie es, en la concepción de Fourier, cada uno de los diferentes grupos formados en cada una de las industrias. (N. del T.)

falansterio, proporcionándole un beneficio que no estimo inferior a veinte millones.

El falansterio deberá dar cabida, además de los pisos individuales, a numerosas salas públicas: son los seristerios o lugares de reunión y desarrollo de las series pasionales.

Estas salas no se parecen en nada a las que conocemos hoy, donde las relaciones se operan sin graduaciones. Una serie es incompatible con tal confusión. Tiene siempre tres, cuatro o cinco divisiones.

[...]

Para no dar al palacio una fachada demasiado extensa, con desarrollos y prolongaciones que entorpecerían las relaciones, será conveniente duplicar los cuerpos de los edificios centrales y de las alas, y dejar entre los cuerpos paralelos y contiguos un espacio vacío de 15 a 20 toesas por lo menos, donde se dispondrán patios alargados, atravesados por pasillos y galerías dispuestos sobre columnas, situados en el nivel del primer piso, con vidriera cerrada, ventilados y calefaccionados según se lo haga en la Armonía.

A fin de ahorrar muros y terreno y dinamizar las relaciones, será conveniente que el palacio gane en altura y conste por lo menos de tres pisos y un desván, además de la planta baja, y el entresuelo, donde se ubicarán los alojamientos y salas de reunión de ancianos y niños, aislados de las calles - galería y del ambiente principal del palacio.

Las calles-galería constituyen un medio de comunicación interna que por sí solo es suficiente

para desdeñar los palacios y suntuosas ciudades de la civilización. Quien haya contemplado las calles-galería de una falange considerará el más hermoso palacio civilizado como un lugar inhóspito, como una mansión de idiotas que, después de tres mil años de arquitectura, no han aprendido aún a albergar con comodidad y sanamente. Nuestra impericia en este aspecto llega a tal punto que los propios reyes no sólo no disponen de comunicaciones por galerías cerradas, sino que a menudo no tienen un soportal bajo el que guarecerse de la lluvia.

La civilización desconoce las calles-galería y las calles subterráneas; también ignora la vigésima parte de los atractivos materiales de los que goza en Armonía el más humilde de sus miembros.

El más humilde de los armonianos, alguien que no posea un cobre, sube a su coche desde un soportal cálido y cerrado; va del palacio a los establos a través de subterráneos ornamentados y tapizados; se encamina desde su vivienda a las salas públicas y los talleres por calles-galería calientes en invierno y ventiladas en verano.

En Armonía se pueden recorrer en enero los talleres, los establos, los almacenes, los salones de baile y de banquetes, los recintos para asambleas, etc. sin saber si sopla el viento o llueve, si hiela o hace calor.

La calle-galería se ubica a la altura del primer piso. No puede adaptarse a la planta baja porque es preciso horadarlas en diversas arcadas para dar paso a los carruajes. La calle-galería no recibe iluminación natural por dos de sus lados, pero está vinculada con cada cuerpo de edificios; todos los cuerpos tienen dos filas de habitaciones; una de las filas recibe luz desde el exterior, la otra de la calle-galería.

[...]

Los alojamientos estarán distribuidos según un ordenamiento compuesto y graduado. Tendrán veinte precios diferentes, desde 50 hasta 1.000, pero deberá evitarse su progresión continua; dado que ella dispondrá en el centro a los alojamientos más caros y decrecerá hacia las alas.

La Ciudad-Jardín de Ebenezer Howard

Presentación

A fines del siglo XIX, cuando el abandono de las llamadas “utopías urbanas” parecía definitivo, surge un movimiento de reforma que asume algunos de los aspectos que identificaron a los utopistas.

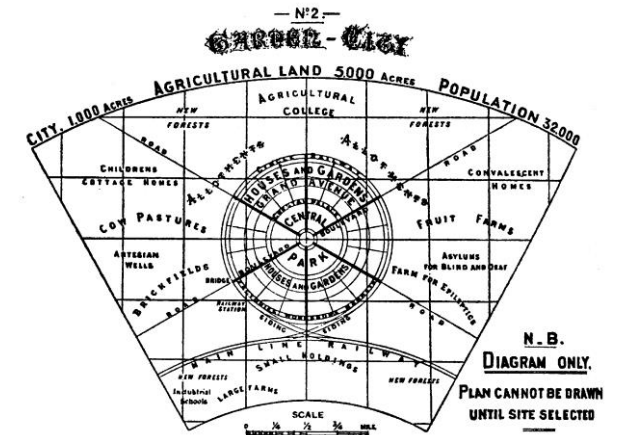
La búsqueda de una forma de vida 'otra', parte de la idea -y la realidad- de que la ciudad industrial padece de una serie de enfermedades incurables; el sobredimensionamiento de las aglomeraciones, entre otros males, había destruido la 'sana relación del hombre con la naturaleza'.

Este resurgimiento del ideal romántico aparece después de cincuenta años de experiencia urbanística íntimamente asociada con al sistema de poder. Después de las insurrecciones de 1848, la burguesía es plenamente consciente de que las formas insurreccionales adoptadas por el asalariado industrial y el desocupado son inevitablemente urbanas, por lo tanto, el control del espacio será uno de los factores relevantes del control social. Esto hecho constituye una advertencia y propone a los gobiernos conservadores, que dominaban la escena política desde mediados del siglo XIX, la ejecución de un ordenamiento espacial tendiente a restituir y asegurar un eficaz funcionamiento del sistema social: el Barón de Haussmann planifica la ciudad de París con el objeto de definir radicalmente las áreas de localización de los diferentes grupos sociales; un sistema arterial (los actuales bulevares parisinos) aislará los barrios a la vez que permitirá el control

de los lugares públicos por parte de la policía; impondrá novedosos mecanismos financieros para el desarrollo de estas obras que beneficiarán a los propietarios de terrenos valorizados por ellas, pero que deberán pagar todos los ciudadanos en concepto de impuestos urbanos.

Por otra parte, la legislación urbana avanzó contrariando las leyes fundamentales de la economía liberal, a través de la Intervención del Estado sobre la propiedad privada, en función de mantener un cierto equilibrio de supervivencia para los sectores populares, en definitiva, fuerza de trabajo de la sociedad industrial. En Inglaterra, cuna del liberalismo económico, se promulga en 1848 la primera Public Health Act, que introduce en la legislación tradicional prescripciones urbanísticas, cuya base principal eran las cuestiones sanitarias: normas para el funcionamiento de las casas de renta, abastecimiento de agua, localización de cementerios, mataderos, ensanchamiento de las calles, adquisición de terrenos para parques en las ciudades que carezcan de ellos, etc. Este conjunto de soluciones técnicas, leyes y ordenamientos espaciales, fueron bases que, junto con los modelos urbanísticos de los 'utopistas', permitieron a la urbanística avanzar sobre pasos más precisos.

La propuesta de Ebenezer Howard (1850-1928), cuenta con toda esta experiencia, a la que se debe agregar el establecimiento de las nuevas ciencias creadas en siglo XIX: sociología, estadística y demografía, etc. "Ciencias sociales" que constituirán



La Ciudad-Jardín y su entorno rural

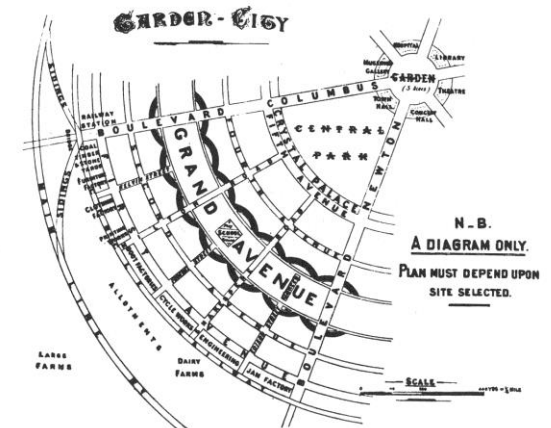


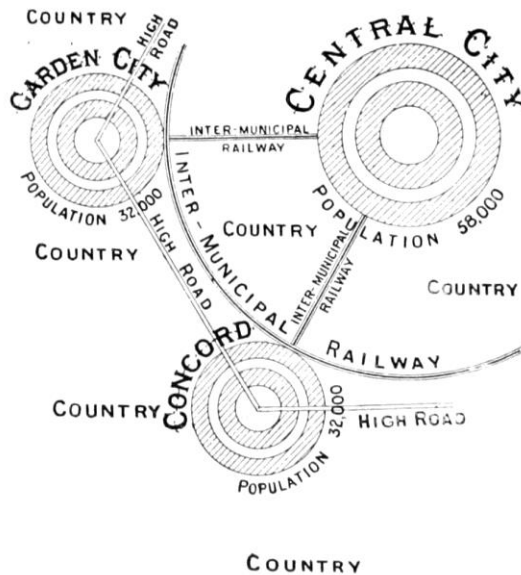
Fig. 3. Ebenezer Howard, *Garden-City. Grand Avenue*, 1902, in *Garden Cities of To-morrow*.

Distrito y centro de la Ciudad-Jardín

Nº 5.

DIAGRAM

ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY
EVER NEAR AT HAND. AND RAPID
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.



Principio correcto de crecimiento de una ciudad

complemento e instrumento necesario en toda operación urbanística futura.

La profesión de Howard distaba, de tener relación con la materia urbanística; taquígrafo de oficina, impregnado del espíritu romántico de la Inglaterra victoriana, fuertemente inspirado por el pensamiento de Ruskin, escribirá en 1898 *Tomorrow - a Peaceful Path to Real Reform*, reeditado bajo el título más realista de *Garden Cities of Tomorrow*. Howard expone un modelo urbano, en contacto con el ambiente natural —la ciudad jardín—, autosuficiente, industrial pero higiénica, que resolverá el drama de las ciudades actuales, a la vez que "derramará un haz de luz en los problemas de miseria, excesivo trabajo, desasosiegos y angustias".

Como afirma Lavedan (*Histoire de L'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1952, pág. 145), Howard se diferencia de los socialistas utópicos por su mentalidad anglosajona, realista. Funda en 1902 la First Garden City Society Ltd. con un capital inicial de 300.000 libras con el objeto de llevar a cabo la materialización de su proyecto.

En 1903, se inicia la construcción de la primera, proyectada por los arquitectos Barry Parker y Raymond Unwin. Allí se reglamenta el uso de los edificios y se prohíbe todo tipo de agente contaminante: el humo, los ruidos, etc.; las calles son arboladas, las viviendas rústicas (según el modelo romántico de Ruskin). Sus discípulos la llamarán sencillamente ciudad-jardín. No obstante, en ese reino de paz, las previsiones no se cumplen; de los 35.000 habitantes proyectados inicialmente, en el año 1936, Letchworth no superaba los 16.000. La razón principal radica en todos los planteos de ciudad-auto-suficiente y ex novo.

Su segundo intento logra en cambio un notable éxito; Después de la Primera Guerra integra un grupo de accionistas y funda The Welwyn Garden Ltd. Con un capital inicial de 250.000 libras adquieren un terreno de 953 Ha. a 20 millas de Londres. Este emplazamiento sirvió, para que al no cumplirse las previsiones de autosuficiencia (la colonia agrícola y el cinturón de industrias) por la proximidad con respecto de la metrópoli, Welwyn se convirtiera en poco tiempo en una ciudad-dormitorio de la gran ciudad. Se trataba de la satisfacción de un gran deseo, el de poder alojarse lejos del ruido y demás molestias de la ciudad, pero a una distancia que permitiese trasladarse cotidianamente a realizar las tareas productivas.

El fracaso del modelo teórico de Howard fue a la vez un triunfo de la urbanística realista. A partir de esas experiencias, las ciudades-jardín en su nueva versión de ciudad-dormitorio recorren todo el continente europeo y América del Norte, ingresando en el conjunto de soluciones posibles para la desconcentración de las grandes ciudades.

Lejos ya de las fantásticas utopías de comienzo de siglo, la representación social de Howard expresa sentimientos de la clase media, sin posiciones radicales, cargados de sentido común pero carentes de la lógica necesaria para entender las leyes de la economía capitalista, que como vimos y veremos no puede modificar su estrategia en función de un modo de vida saludable, ni mucho menos, escapar de la metrópolis que, a cualquier costo deberá mantenerse como tal, en tanto éste es su ámbito natural y necesario.

Howard Ebenezer

La ciudad-jardín

¿Qué puede hacerse para que al trabajador le resulte más atractivo el campo que la ciudad; para que los salarios, o al menos el nivel de bienestar físico sea superior en el campo que en la ciudad; para que las posibilidades de relación social sean iguales en el campo, y las posibilidades de promoción del hombre o la mujer medios, sean iguales, ¿por no decir superiores a las que aparecen en nuestras grandes ciudades?

El tema lo encontramos expuesto continuamente de forma muy semejante a ésta. La prensa pública continuamente lo trata y lo discute en todas sus formas, como si los hombres, o al menos los trabajadores, no tuvieran ni pudieran tener ninguna opción o alternativa, sino o bien por una parte sofocar un amor a la sociedad humana —con un grado de interrelación superior al menos al habitual en un pueblecillo aislado—, o bien olvidar casi por completo todos los vívidos y puros deleites del campo. El problema es considerado universalmente como si fuera imposible, ahora y para siempre, que la gente trabajadora viviera en el campo, dedicada a actividades distintas que las agrícolas; como si las ciudades abarrotadas e insanas fueran la última palabra de la ciencia económica; y como si nuestra actual forma de producción industrial, en la que un abismo divide los objetivos agrícolas, de los industriales, fuera necesariamente un hecho inevitable.

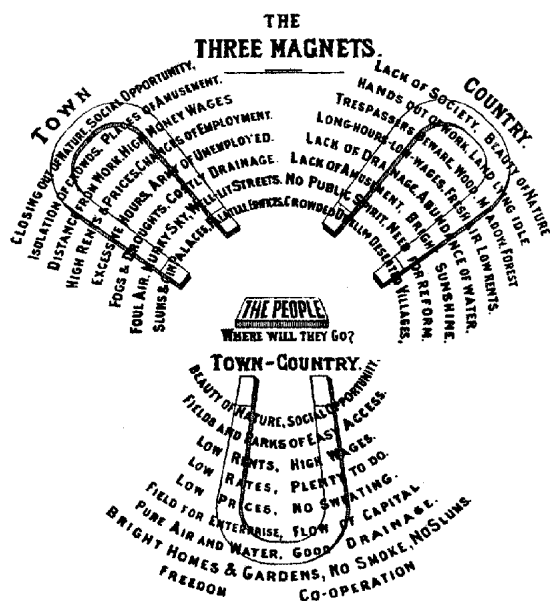
Esta falacia, no es otra que la muy común de ignorar la posibilidad de otras alternativas, que las presentadas al intelecto.

La realidad no consta sólo de dos alternativas, como es constantemente admitido —vida ciudadana y vida rural— sino de una tercera alternativa en la que pueden conjugarse en perfecta combinación todas las ventajas de una vida ciudadana decisivamente dinámica y activa con la belleza y el deleite del campo. La certidumbre de que es posible vivir una vida así, será un imán que producirá el efecto por el que luchamos todos: el movimiento espontáneo de la gente desde nuestras ciudades abarrotadas al seno de nuestra querida madre tierra, fuente de vida, felicidad, riqueza y poder a un tiempo. Por ello, podemos considerar que la ciudad y el campo son los dos imanes, empeñados ambos en atraerse a la gente, rivalidad ésta que viene a ser disipada por una nueva forma de vida, que comparte la naturaleza de las dos.

[...]

Como se verá, el imán ciudad ofrece, comparado con el imán campo, las ventajas de salarios altos, oportunidades de empleo, tentadoras perspectivas de progreso, pero todas ellas tienen como penosa contrapartida altos precios y alquileres. Las posibilidades sociales y los lugares de esparcimiento, son realmente incitantes, pero las excesivas horas de trabajo, las distancias al lugar de trabajo, y “el aislamiento de las muchedumbres” tienden considerablemente a reducir el valor de estos atractivos. Las calles bien iluminadas poseen un gran encanto, especialmente en invierno, pero la luz del sol es relegada más y más, y la atmósfera está tan viciada que los hermosos edificios públicos

Extraído de:
Garden Cities of Tomorrow, Londres. 1902.



Los tres imanes

no tardan en cubrirse de hollín, y hasta las estatuas pierden su belleza. Los palacios y las horripilantes zonas infraurbanas constituyen aspectos extraños, complementarios de las ciudades modernas.

El imán campo se proclama la fuente de toda belleza y riqueza; pero, el imán ciudad, burlonamente le recuerda lo aburrido que se encuentra, por falta de relaciones sociales y hasta qué punto desperdicia sus dones por falta de capital.

En el campo hay hermosas vistas, parques señoriales, bosques perfumados por violetas, aire fresco, cantos de aves cristalinas, pero con demasiada frecuencia todo esto se nos presenta con estas amenazadoras palabras: "Prohibida la entrada bajo pena de multa".

Los alquileres, me refiero al alquiler por acre, son ciertamente bajos, pero ello se debe de un modo natural a los bajos salarios, más que a razones de confort sustancial.

Al contrario, las largas jornadas y la falta de diversiones, son impedimento a que la brillante luz solar y el aire puro alegren los corazones de la gente. La única actividad, la agricultura, es frecuente víctima de excesivas lluvias, mientras que la gloriosa cosecha de las nubes es rara vez almacenada adecuadamente por lo que, en tiempos de sequía, el abastecimiento resulta muchas veces insuficiente, incluso para beber.

Incluso esa salud natural del campo se pierde considerablemente por falta de adecuadas condiciones sanitarias, y así encontramos en los lugares de los que ha emigrado mucha gente, que los pocos que permanecen viven con frecuencia como si quisieran rivalizar con los barrios peores de

nuestras ciudades.

Pero ni el imán ciudad, ni el imán campo, representan todo el plan y función de la naturaleza. La sociedad humana y la belleza de la naturaleza son compatibles y pueden ser disfrutadas juntas. De los dos imanes, debe hacerse uno, así como el hombre y la mujer se complementan el uno al otro con sus variados dones y facultades, la ciudad y el campo deberían unirse.

Mi empeño será, pues, demostrar que en "campo-ciudad" puede disfrutarse de posibilidades de interrelación social iguales, por no decir mejores, que las que disfrutaban las grandes ciudades, y que, al mismo tiempo, las cosas bellas de la naturaleza pueden acompañar y rodear a todos los habitantes. Demostraremos cómo es posible alcanzar abundantes oportunidades de empleo y brillantes perspectivas de progreso para todos; cómo los salarios altos son compatibles con alquileres bajos; cómo pueden conseguirse condiciones sanitarias extraordinarias; cómo, miremos por donde miremos, veremos hermosas casas y jardines; cómo es posible extender las fronteras de la libertad e incluso cómo una gente feliz puede convivir con los mejores resultados de acción conjunta y cooperación.

La construcción de un imán así, si es que puede darse, iría seguida por la construcción de muchos otros, lo que ciertamente ofrecería solución al candente problema ya citado, expuesto por John Gorst: "Cómo contener el aflujo migratorio a la ciudad, y cómo devolverlos al campo".

El imán campo-ciudad

[...]

La ciudad está atravesada, del centro a la circunferencia, por seis magníficos paseos, de 120

pies de ancho, cada uno de ellos la dividen en seis partes o distritos iguales. En el centro, hay un espacio circular, que cubre unos cinco acres y medio, cubierto por un hermoso y bien regado jardín; rodeando este jardín están los grandes edificios públicos —ayuntamiento, sala principal de conciertos y conferencias, teatro, biblioteca, museo, sala de arte y hospital—, ubicados todos ellos en terrenos espaciosos e independientes.

El resto de este gran espacio encerrado por El Palacio de Cristal consiste en un parque público, de 145 acres, provisto de amplias zonas de recreo de muy fácil acceso para todos.

El parque central aparece encerrado (salvo en los cruces con los paseos) por una amplia arcada de cristal denominada Palacio de Cristal, que da al parque. Esta edificación es uno de los recursos favoritos de la gente los días lluviosos. La seguridad de que ofrece un refugio luminoso siempre a mano, aventura a la gente al parque central incluso con tiempo muy inseguro. En el Palacio de Cristal se exponen para la venta bienes de confección, y ahí se llevan a cabo la mayor parte de las compras que se prestan al placer de deliberar y seleccionar. El espacio cubierto por el Palacio de Cristal, es, sin embargo, bastante más amplio que el necesario para estas finalidades, por lo que una considerable parte es utilizada como jardín de invierno, constituyendo en su conjunto una exposición permanente de muy atractivas características, con una forma circular que permite a todos los habitantes, distantes a un máximo de 600 yardas, un rápido acceso.

Saliendo del Palacio de Cristal, en dirección al próximo anillo de la ciudad, atravesamos la Quinta Avenida, trazada, como todas las carreteras de la ciudad, con árboles. Lindante con la Avenida y de cara al Palacio de Cristal encontramos un anillo de

viviendas magníficamente construidas, ubicada cada una en terreno propio. Continuando nuestro camino, observamos que las casas están en su mayor parte construidas en anillos concéntricos, de cara a las distintas avenidas (que así llamamos a las carreteras circulares), o lindando los paseos y carreteras que convergen en el centro de la ciudad. El amigo que nos acompaña en nuestra visita, respondiendo a nuestras preguntas sobre la población que esta pequeña ciudad pueda tener, afirma que en la ciudad en sí habitan 30.000 habitantes, contra 2.000 en los terrenos agrícolas, y que en la ciudad hay 5.500 viviendas de una superficie media de 20x130 pies, siendo la superficie mínima permitida la de 20x100 pies. Como advertimos la variadísima arquitectura y diseño de las casas y grupos de casas —algunas de ellas provistas de jardines comunes y cocinas cooperativas— nos informan que las disposiciones que regulan la construcción de viviendas obligan a la observancia general de la línea de trazado de la calle o bien a un alejamiento armonioso de ésta; las autoridades municipales mantienen un control sobre estos puntos, promoviéndose paralelamente la expresión más completa del gusto y preferencias individuales, exigiéndose, además, un cumplimiento estricto de las adecuadas disposiciones sanitarias.

Dirigiéndonos ahora hacia las afueras de la ciudad, llegamos a la Gran Avenida. Esta avenida, merecedora de su nombre por sus 420 pies de ancho, forma un cinturón verde de tres millas de longitud, que divide en dos secciones la parte de la ciudad que se extiende más allá del parque central. En realidad, constituye un parque más, de 115 acres, y que dista un máximo de 240 yardas de la vivienda más alejada. En esta espléndida avenida, seis fincas, cada una de cuatro acres, están destinadas a escuela pública, con sus terrenos circundantes de recreo y jardín, existiendo otras fincas reservadas para iglesias, con los nombres

que pueden determinar las creencias de la gente, y que serán levantadas y mantenidas con las aportaciones de los creyentes y amigos. Observarnos que las casas que dan a la Gran Avenida, se han apartado del plan general de anillos concéntricos y que están dispuestas en creciente, para permitir una mayor línea de fachada a la Gran Avenida, así como una visibilidad aún mayor de la de por sí espléndida anchura de la Gran Avenida.

En el anillo exterior de la ciudad, se encuentran las fábricas, almacenes, granjas, mercados, carbonerías, carpinterías, todas ellas de cara al círculo de línea férrea que encierca la ciudad y que tiene accesos a una línea principal de ferrocarril que atraviesa el término municipal. Esta disposición permite cargar los bienes en furgones en las mismas fábricas o almacenes, para ser enviados por ferrocarril a mercados distantes, y permite descargarlos en las mismas fábricas y almacenes directamente de los furgones. Ello, no sólo permite un enorme ahorro en las operaciones de carga y descarga, sino que también reduce el tráfico de las calles, disminuyendo así a un costo mínimo su mantenimiento. La amenaza del humo está mantenida a distancia en la Ciudad-Jardín, pues, toda la maquinaria es movida por energía eléctrica, con el resultado de que el costo de electricidad para alumbrado y otros propósitos, es sensiblemente reducido.

Los residuos de la ciudad son aprovechados en las zonas agrícolas del término detentadas por diversos individuos en granjas grandes, pequeñas fincas, aparcerías, pastos, etcétera. La natural competencia de estos diferentes métodos agrícolas responde al deseo de los ocupantes de ofrecer a la municipalidad las mayores rentas posibles y pretende adoptar el sistema óptimo de cultivo, o, mejor todavía, los sistemas adaptados a los distintos

propósitos. Es pues, fácilmente concebible que resulte ventajoso cultivar trigo en fincas muy extensas, con la consiguiente acción unificada bajo un granjero capitalista, o a través de un organismo cooperativo, en tanto que el cultivo de legumbres, frutas y flores, que requiera un cuidado más inmediato y personal, y mayores dotes artísticas e inventivas, será quizá mejor llevado por individuos, o pequeños grupos de individuos, con una fe común en la eficacia y valor de determinados preparados, métodos de cultivo, o recursos artificiales y naturales.

Este plan, o, si el lector lo prefiere esta ausencia de plan, evita los peligros de un estancamiento que sería decisivo, al mismo tiempo que promueve la iniciativa individual, logra una cooperación absoluta. Paralelamente, el incremento de renta dimanante de esta forma de competencia, es común, o de propiedad municipal, siendo gastada la mayor parte de este, en mejoras continuas.

La ciudad en sí, con su población dedicada a actividades, vocaciones y profesiones diferentes, y provista de un depósito o almacén en cada sección, ofrece un mercado natural a la población y, en la medida en que se constituye demanda del producto, por parte de la población urbana, son eliminados gastos y sobrecargas de transporte. Pero los granjeros no quedan limitados a la ciudad como único mercado, disponiendo del derecho de distribuir su producto a quienes prefieren. Aquí, como en todos los aspectos del experimento, aparece claro que el área de los derechos no queda contraída, sino ampliada el área de elección.

Este principio de libertad es extensivo también a los fabricantes y a otros que se han establecido en la ciudad. Estos dirigen sus asuntos a su manera propia, sujetos, como es lógico, a la ley general del

suelo y obligados a proveer el suficiente espacio para los trabajadores, así como adecuadas condiciones sanitarias. Ni siquiera se pretende un monopolio rígido o absoluto en cuestiones como agua, alumbrado y teléfono, que corresponden, como organismo más natural y adecuado, a la municipalidad. Si alguna asociación particular o cualquier conjunto de individuos demostraran ser capaz de satisfacer estos servicios en términos más ventajosos, bien en toda la ciudad, bien en alguna sección, o cualquier otro servicio de los prestados por la corporación, le sería dada la licencia. Ningún sistema de acción, realmente sólido necesita de apoyo artificial, como no lo necesita ningún sistema sólido de pensamiento. El área de acción municipal corporativa está destinada, probablemente, a extenderse considerablemente; pero, si así ocurre, será porque la gente, tiene fe en esta acción, y esa fe, puede ser evidenciada mejor que nada a través de una considerable ampliación del área de libertad.

Distribuidas en el término aparecen varias instituciones filantrópicas y de caridad. Estas no están bajo control de la municipalidad, sino que están apoyadas y dirigidas por varias personas con espíritu comunitario que han sido invitadas por la municipalidad a establecer estas instituciones en zonas saludables, y en terrenos arrendados por sumas insignificantes, conscientes las autoridades de que es preferible esta generosidad, pues el poder de compra de estas instituciones beneficia en gran manera a toda la comunidad.

Además, puesto que los que emigran a la ciudad, son miembros que se cuentan entre los más enérgicos y decididos, es justicia elemental, que sus hermanos menos capaces puedan disfrutar los beneficios de un experimento destinado a la humanidad de un modo global.

Los ingresos de Ciudad-Jardín

La extensión de la ciudad estrictamente considerada, cubre, como se recordará, 1000 acres, que suponíamos habían costado 40000 libras, que hacen un interés, al 4%, de 1600 libras anuales. Esta suma de 1600 libras es, por tanto, todo el alquiler estricto que los habitantes de la zona de ciudad, se verán obligados a pagar. Toda suma adicional que pueda aportar estará dedicada o bien al pago de la compra (es decir, pasará al fondo de amortización), o bien aplicada a impuestos destinados a construir y mantener carreteras, escuelas, trabajos de conducción de aguas, y para otras atenciones municipales.

Por ello, convendrá ver qué carga supone por individuo el alquiler estricto, y qué obtendrá la comunidad por esta contribución. En efecto, si dividimos la suma de 1600 libras (interés anual o alquiler en sentido estricto), por la población prevista de la ciudad, es decir, por 3000, tendremos una contribución anual media inferior a un chelín y un penique. Este es todo el alquiler estricto que habrá de ser satisfecho, y toda suma adicional englobada en la “cuota de participación”, estará destinada a fondo de amortización o atenciones locales.

Permítasenos señalar todo lo que obtiene esta comunidad, tan afortunadamente situada, por esta suma insignificante.

Con un chelín y un penique por cabeza al año, obtiene, primero, amplios espacios para viviendas, que, como hemos visto, miden 20x130 pies, con una capacidad media por vivienda de 5 ½ personas.

Obtiene amplios espacios para carreteras, alguna de las cuales disfrutan de proporciones realmente magníficas, tan anchas y espaciosas que permiten circular libremente la luz del sol y el aire, y en las que los árboles, los setos, y el césped, dan a la ciudad un aspecto semicircular; obtiene también amplios espacios para ayuntamiento, biblioteca pública, museo y sala de arte, teatro, sala de conciertos, hospital, escuelas, iglesias, piscinas, mercados públicos, etc. Obtiene también un parque central, de 145 acres y una magnífica avenida de 420 pies de ancho, que se extiende, en círculo a lo largo de tres millas, sólo interrumpida por espaciosos bulevares, escuelas e iglesias, que, a no dudar, por haber gastado menos dinero en la compra del terreno, no habrán de ser menos hermosas.

Por esta suma, obtiene, por último, todos los terrenos necesarios para un ferrocarril de 4 millas y media de longitud, que circunvalará la ciudad; 82 acres para almacenes, fábricas, y mercados, y un espléndido solar para un Palacio de Cristal, dedicado a galería comercial, y que servirá también como jardín de invierno.

[...]

Garnier, Tony

Una ciudad industrial

Disposición

Los estudios de arquitectura que nosotros presentamos aquí, con una larga serie de planos, conciernen al establecimiento de una nueva ciudad, la ciudad industrial; esto se debe a que son razones de tipo industrial las que darán origen, de hoy en adelante, a la fundación de la mayor parte de nuevas ciudades; por lo tanto, nosotros hemos tomado el caso más general. Además, en una ciudad de este tipo, todas las aplicaciones de la arquitectura pueden legítimamente encontrar su lugar, y hay la posibilidad de experimentarlas a todas. Al dar a nuestra ciudad una importancia media (nosotros suponemos alrededor de 35000 habitantes), siempre hemos tenido como objetivo dedicarnos a la investigación de orden general, que no hubiese podido motivar ni el estudio de una población, ni el de una gran ciudad. En fin, continuando con este espíritu, hemos supuesto que el terreno donde se extiende el conjunto de construcciones esté formado a la vez por una parte montañosa y una llanura atravesada por un río.

Nuestra ciudad es una imaginación sin realidad; sin embargo, podemos decir que las ciudades de Rive-de-Glar, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Chasse, Givors, tienen necesidades análogas a las de la ciudad que hemos imaginado. Hemos situado el lugar de estudio en la región sudeste de Francia, y son los materiales que se usan en esta región los que utilizaremos como medios de construcción.

La razón determinante para establecer una ciudad de este tipo puede ser la proximidad de las materias primas a elaborar, o bien la existencia de una fuerza natural susceptible de ser utilizada para el trabajo, o también la comodidad de los medios de transporte. En este caso el origen es la fuerza del torrente. También existen minas en la región, pero se las puede imaginar más alejadas.

El lecho del río está borrado por un dique; una planta hidroeléctrica distribuye la fuerza, la electricidad, la energía a las fábricas y a toda la ciudad.

La fábrica principal está situada en la planicie, en el encuentro del torrente con el río. Una vía férrea de larga distancia atraviesa la fábrica y la ciudad, situada mucho más alto sobre una meseta. Todavía a mayor altura se ubican los establecimientos sanitarios, que, al igual que la ciudad, están abrigados de los vientos fríos, mirando hacia el sur, en terrazas a un lado del río. Cada uno de estos elementos principales (fábrica, ciudad, establecimientos para enfermos) está aislado de manera que pueda crecer según las necesidades. Esto nos ha permitido llevar el estudio hacia un punto de vista más general.

Al buscar las disposiciones que satisfagan mejor las necesidades materiales y morales de los individuos, hemos visto la necesidad de crear reglamentos

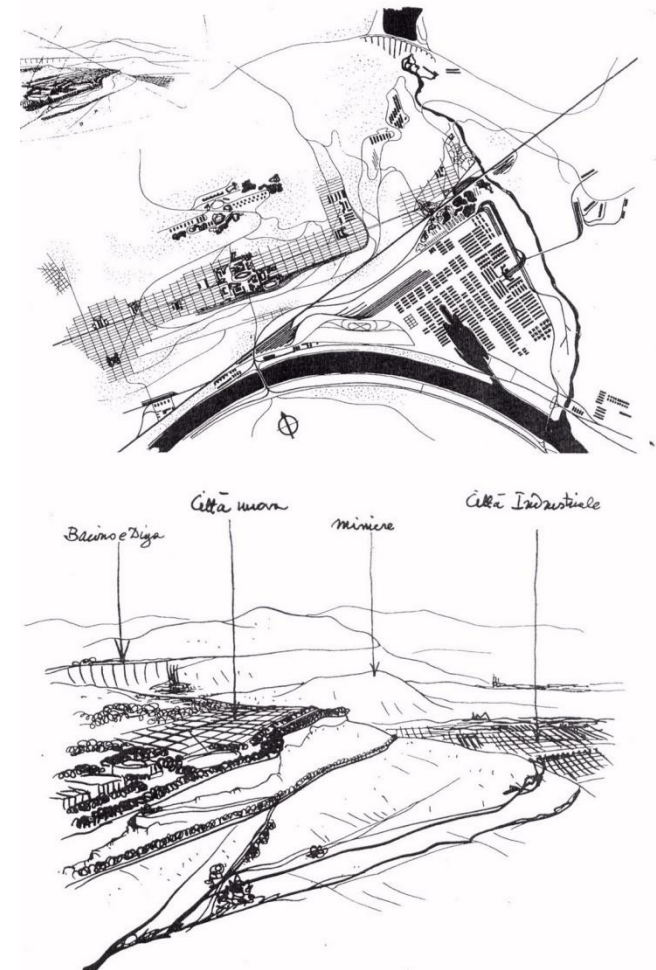




Fig. 21. Viviendas en hilera, planta.

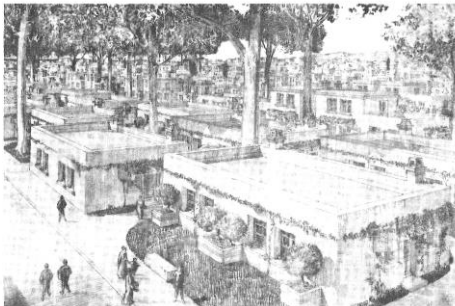


Fig. 22. Viviendas en hilera, perspectiva.

concernientes a las disposiciones, la vialidad, la salubridad, etcétera, y a suponer realizados ciertos progresos de orden social, lo que convertiría en un hecho normal toda esta reglamentación que las leyes actuales no autorizan. Por lo tanto, hemos supuesto que la sociedad tiene de hoy en adelante, la libre ocupación del suelo, y que es ella quien debe ocuparse de la distribución del agua, pan, carne, leche, medicamentos, en razón de los múltiples sentidos que reclaman estos productos.

Vivienda

Muchas ciudades tienen ya en vigor ciertos reglamentos de higiene, variables según las condiciones geográficas o climatológicas. Hemos supuesto que, en nuestra ciudad, la orientación y el régimen de vientos habrían llevado a estipular una serie de disposiciones que se pueden resumir así:

1. Para la vivienda, las habitaciones de dormir tienen que tener por lo menos una ventana hacia el sur, suficientemente grande para dar luz a toda la pieza y dejar entrar ampliamente los rayos del sol.
2. Los patios y patinejos, es decir los espacios cerrados con muros y que sirven para iluminar y ventilar, están prohibidos. Todo espacio, por más pequeño que sea, debe estar iluminado y ventilado desde el exterior.
3. En el interior de las habitaciones, los muros, los pisos, etc., deben, construirse con material liso, con los ángulos redondeados.

Estas reglas, impuestas para la vivienda, inspiran en lo posible las disposiciones tomadas para los edificios públicos.

El terreno de construcción en los barrios de viviendas está dividido en manzanas de 150 metros en el sentido este-oeste, y 30 metros en el sentido norte-sur; estas manzanas se subdividen en lotes de 15 metros por 15 metros, teniendo siempre un lado hacia la calle. Esta división permite usar mejor el terreno y satisfacer los reglamentos enunciados anteriormente. No importa que se trate de vivienda o cualquier otra construcción y que comprenda uno o varios lotes, pero la superficie construida siempre deberá ser inferior a la mitad de la superficie total, y el resto deberá ser jardín público utilizable por los peatones: con esto queremos decir que cada construcción debe dejar sobre la parte no construida de su lote un paso libre que vaya de la calle a la construcción situada atrás. Esta disposición permite atravesar la ciudad en cualquier sentido, independientemente de las calles que no se tiene necesidad de recorrer. Y el suelo de la ciudad, tomado en su conjunto, es como un gran parque sin ningún muro de cerramiento que limite los terrenos. El espacio entre dos viviendas en el sentido norte-sur es, como mínimo, igual a la altura de la construcción situada al sur. De acuerdo a estas reglas que no permiten usar más de la mitad del terreno y prohíben todo cerramiento, de acuerdo también a que el suelo está nivelado solamente para que se escurran las aguas, no hay por qué temer la monotonía de nuestros alineamientos actuales.

La ciudad comprende una red de calles paralelas y perpendiculares. La calle más importante tiene su origen en la estación de ferrocarriles y va de este a oeste. Las calles norte-sur tienen 20 metros de ancho y tienen árboles a los dos lados; las calles oeste-este tienen 13 metros ó 19 metros de ancho, las de 19 metros solamente están plantadas al lado sur, y las de 13 metros no tienen ningún jardín.

Administración, establecimientos públicos

En el centro de la aglomeración hay reservado un vasto espacio para la distribución de los establecimientos públicos. Ellos forman tres grupos:

- I. Sala de asambleas y servicios administrativos.
- II. Colecciones.
- III. Establecimientos deportivos y de espectáculos.

Los grupos II y III están en un parque que limita al norte la calle principal y el grupo I, al sur de una terraza cultivada que permite la vista de la planicie, del río y de las montañas de la otra orilla.

GRUPO I. Las salas de reunión comprenden:

1. Una sala abierta, muy abierta, totalmente accesible al público y con capacidad para 3000 personas; sirve para las reuniones en las que se escucha por medio de fonógrafos altoparlantes, las sesiones de un parlamento o las representaciones musicales; y también sirve para las grandes asambleas.
2. Una segunda sala para 100 auditores, dispuesta en graderíos, y otras dos salas, igualmente en graderíos, de 500 plazas cada una; estas tres salas están destinadas a conferencias y proyecciones, etc.
3. Una gran cantidad de pequeñas salas de reunión para los sindicatos, sociedades, agrupaciones diversas, cada una con sus respectivas oficinas y vestuarios.

Todas estas salas tienen el acceso desde un vasto pórtico que es un paseo cubierto, situado en el

centro de la ciudad, y por el cual puede circular una gran multitud al abrigo de las intemperies.

Al sur de este pórtico está situada la torre de relojes, visible desde todo lo largo de la calle principal, y que señala desde lejos el punto central de la ciudad.

Los servicios administrativos comprenden:

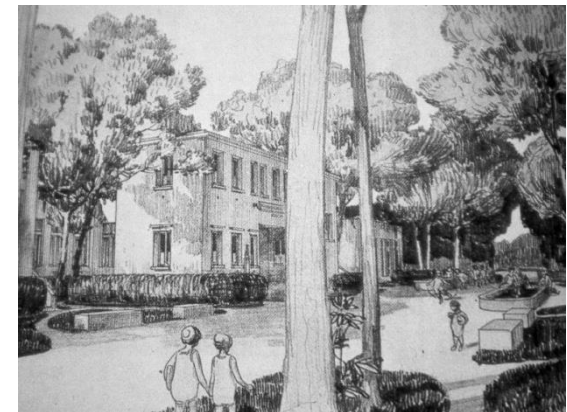
1. Un edificio que contiene los servicios del consejo de la ciudad, el registro civil, el tribunal de arbitraje; cada uno de estos servicios tiene salas públicas, salas de comisiones, oficinas, dependencias;
2. Otro edificio destinado a las oficinas donde todos los órganos de la ciudad tienen por lo menos un empleado en contacto con la administración;
3. Un tercer edificio para los laboratorios de análisis;
4. Un último, al fin, para los archivos administrativos, en proximidad al servicio de incendios.

Hay todavía el servicio de organización del trabajo, que comprende las oficinas para la inscripción de la oferta y la demanda de empleos, como también las oficinas de Información, un conjunto de oficinas para los sindicatos y asociaciones, los albergues y restaurantes para recibir a las personas que esperan una colocación de trabajo.

A continuación, están los servicios de consultas, compuestos de un servicio de atención médica, otro de farmacia para la distribución de medicamentos;



Fig. 24. Viviendas en bloque, perspectiva.



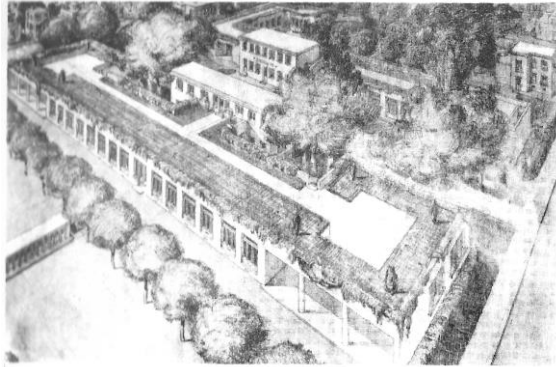


Fig. 25. Servicios: escuela primaria, perspectiva.

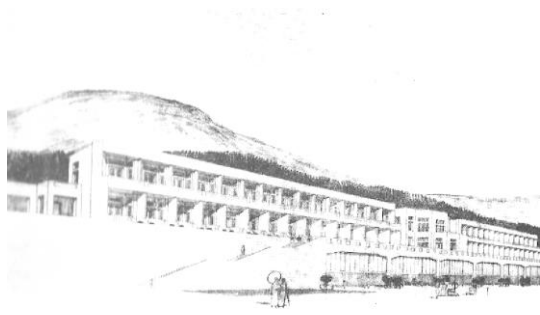


Fig. 26. Servicios: centro helioterapéutico.

por último, hay un servicio de hidroterapia médica.

Más al sur y sobre la calle principal se encuentra el servicio de comunicaciones: correos, telégrafos, teléfonos.

GRUPO II. El grupo de las colecciones está compuesto de la siguiente manera:

2. Colecciones históricas, documentos que interesan a la ciudad desde el punto de vista arqueológico, artístico, industrial, comercial. En los jardines que rodean las salas están dispuestos los monumentos en material durable.
3. Colecciones botánicas en el jardín y en un gran invernadero.
4. Biblioteca, compuesta de una gran sala de lectura que tiene por un lado la consulta de libros y por el otro lado la consulta de publicaciones periódicas y de ilustraciones; existe también una vasta sala de mapas en medio de la cual hay un mapamundi con una escalera para permitir el estudio. A la entrada de este servicio estarán las dependencias para los catálogos, la relectura, la clasificación, la imprenta, las oficinas de préstamos de libros al exterior, etc., y alrededor de todo estarán los depósitos.
5. Una gran sala aislada, con cuatro entradas, destinada a las exposiciones temporales; aquí se pueden presentar a voluntad numerosas exposiciones simultáneas o una sola de mayor importancia.

GRUPO III. La agrupación de deportes y espectáculos está formada por:

1. Una sala de espectáculos y de audiciones (1900 plazas), con todas las dependencias necesarias: escenario móvil que permita la reducción de los entreactos y la supresión de las partes superior e inferior del escenario; dependencias para los actores, la orquesta y los decorados; roperos y toilettes, foyer y bar para el público.
2. Un espacio semicircular con graderíos, análogo a los teatros antiguos, para las representaciones al aire libre, teniendo vegetación como fondo exclusivo del escenario.
3. Los gimnasios.
4. Un gran establecimiento de baños con piscinas de agua caliente y fría, con numerosas cabinas y bañeras, salas de duchas, de masajes y reposo, un restaurante, una sala de esgrima y las pistas de entrenamiento.
5. Los terrenos de juego (tenis, fútbol, etc.) y las pistas de entrenamiento para las carreras de bicicletas y pedestres, para el salto, el lanzamiento del disco, etc. Las tribunas serán cubiertas y los graderíos estarán protegidos por los árboles que rodearán la mitad de estos terrenos.

Los grupos II y III estarán emplazados, como se ha indicado anteriormente, en los jardines cultivados y, en consecuencia, atravesados por paseos, con bancos de reposo, fuentes, etc.

Para todos los establecimientos públicos la construcción es casi toda en cemento armado y vidrio armado.

Escuelas

En ciertos puntos de la ciudad, escogidos convenientemente y repartidos por barrios, están las escuelas primarias para niños de cualquier edad menor a 14 años: escuelas mixtas, es decir que las mismas clases tengan chico y chica, separando los niños solamente de acuerdo a su edad y a su grado de instrucción.

Una calle especial, tratada como jardín, separa las clases de los pequeños de las clases de los mayores, y sirve como lugar de diversión mientras esperan las horas de clase; hay también, desde luego, los cobertizos y los patios destinados a recreación. Estas escuelas poseen, además de las salas de clase, una sala de proyecciones. En las proximidades están las habitaciones de los directores e inspectores.

En el extremo nordeste de la ciudad están las escuelas secundarias; la enseñanza que se imparte responde a las necesidades de una ciudad industrial: ésta comprende una enseñanza especial para una pequeña cantidad de estudiantes destinada a la administración y al comercio, luego una enseñanza profesional artística, y una enseñanza profesional industrial para la mayoría. Estas escuelas secundarias son frecuentadas por todos los jóvenes entre catorce y veinte años. Algunos de ellos que han sido reconocidos como bien dotados en vista a una educación superior están dirigidos separadamente hacia una escuela especial o una facultad.

La escuela profesional artística es suficientemente desarrollada para formar los obreros de la industria artística, destacándose la arquitectura, la pintura, la escultura, y todas las aplicaciones en mobiliario, tapicería, tejidos, bordado, confección, marroquinería, orfebrería, trabajos en estaño o

hierro, vidrio, cerámica, esmaltes, imprenta, litografía, fotografía, grabado, mosaico, insignias, carteles, etc.

La escuela profesional industrial se ocupa, sobre todo de las dos principales industrias de la región: la industria metalúrgica y la preparación de la seda: en consecuencia, una sección especial es destinada a cada una de estas industrias y de acuerdo a todas las fases del proceso de trabajo.

Establecimientos sanitarios

Los establecimientos sanitarios (715 camas), situados sobre la montaña al norte del centro de la ciudad, están protegidos de los vientos fríos por la montaña; los macizos de vegetación la limitan al este y al oeste. Ellos comprenden cuatro partes principales:

1. El hospital.
2. El establecimiento de helioterapia.
3. La sección de enfermedades contagiosas.
4. El establecimiento de inválidos.

El conjunto y el detalle están tratados aquí de acuerdo al grado de progreso actual de la ciencia médica. La disposición de cada uno de los elementos está enfocada de acuerdo a su posible crecimiento.

Estación

El barrio de la estación está reservado especialmente a las viviendas colectivas públicas:

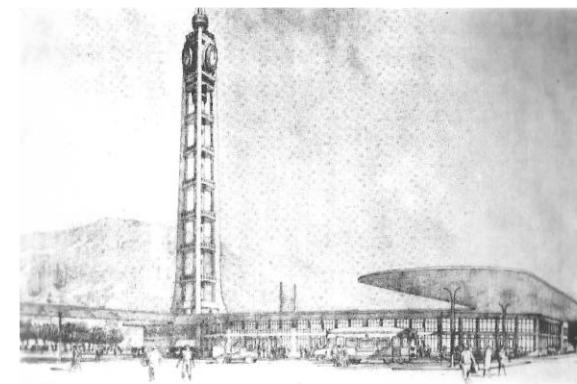
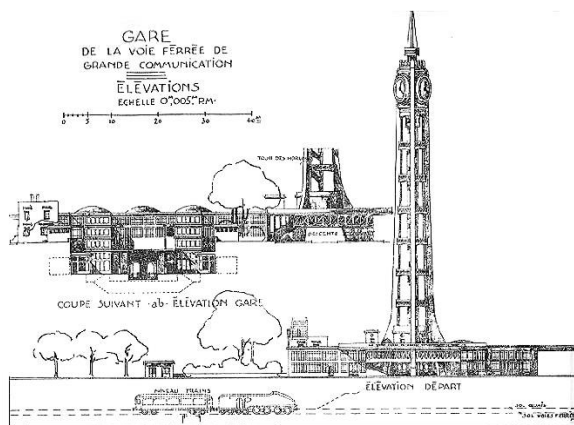


Fig. 27. Servicios: estación central



hoteles, grandes almacenes, etc., de tal manera que el resto de la ciudad sea liberado de las construcciones atlas. En la plaza situada frente a la estación se ubican los mercados al aire libre.

La estación, de mediana importancia, está en la confluencia de la gran arteria que viene de la ciudad y las vías que se dirigen hacia la ciudad antigua, al borde del torrente; la fábrica principal se encuentra a continuación. La estación tiene los servicios públicos en el nivel de las calles, las vías están en el subsuelo y son servidas por los andenes y las salas de espera situados en el mismo nivel. Una gran torre de relojes es visible desde toda la ciudad. La estación de mercancías está más hacia el este; la de la fábrica más hacia el oeste.

La vía férrea de grandes distancias se supone completamente recta, de manera que permita al uso de trenes de gran velocidad.

Servicios públicos

Algunos establecimientos están bajo la dependencia, de la administración y sometidos a disposiciones especiales. Estos son los mataderos, la administración de harinas y del pan, el servicio de aguas, la administración de productos farmacéuticos, los productos lácteos.

La administración se ocupa de la evacuación de aguas y materias usadas, de la utilización de desperdicios; ella también se encarga de controlar la represa, de abastecer la fuerza motriz, la electricidad y la calefacción a las fábricas y a los particulares; por lo tanto, es necesaria una instalación general para que cada local sea ventilado, iluminado y dotado de electricidad, agua caliente y fría, etc.

Fábrica

La fábrica principal es una fábrica metalúrgica. Las minas de las proximidades producen la materia prima, y la fuerza es suministrada por el torrente.

Esta fábrica se dedica sobre todo a la producción de tubos y varillas de hierro, perfiles metálicos, láminas, ruedas, herramientas de trabajo y maquinaria agrícola; ella hace el montaje de estructuras metálicas, material de ferrocarriles y de navegación, automóviles y aviones.

En consecuencia, la fábrica está formada por los altos hornos, las acerías, los talleres para las grandes prensas y martillos, los talleres de montaje y de ajuste, un puerto para la reparación y el lanzamiento de barcos, una estación especial empalmada a la gran vía, un puerto fluvial, las fábricas de carrocerías, las fábricas de productos refractarios, etc.; las pistas de prueba para diferentes vehículos, numerosos laboratorios, las viviendas para el personal técnico. Naturalmente hay servicios distribuidos por todas partes, sanitarios, vestuarios, comedores, puestos de asistencia médica, etc.

Las grandes avenidas, plantadas con árboles en tres bolillos; sirven a las diferentes secciones de la fábrica. Cada sección está dispuesta de tal manera que pueda crecer independiente y sin perjudicar a las demás.

Alrededor de la aglomeración principal hay otras aglomeraciones como las granjas de explotación agrícola, los criaderos de gusanos de seda, las hilanderías, etc.

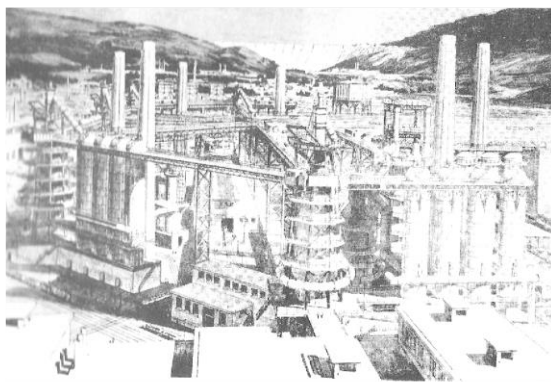


Fig. 28. Instalaciones industriales, hornos.

Construcción

Los materiales empleados son el cemento con ripio para los fundamentos y los muros, y el hormigón armado para las losas y las cubiertas. Todos los edificios importantes están casi exclusivamente contruidos con hormigón armado. Estos dos materiales se emplean frescos en moldes especialmente preparados. Mientras más simples sean los encofrados, más fácil será la construcción, por consecuencia ella será más barata. Esta simplicidad de medios lleva lógicamente a una gran simplicidad de expresión de la estructura. Cabe anotar que, si nuestra estructura permanece simple, sin ornamento, sin molduras, desnuda, nosotros podemos disponer en seguida de las artes

decorativas en todas sus formas y cada objeto de arte conservará su expresión tanto más neta y pura porque será totalmente independiente de la construcción. ¿Y acaso no se ve que el empleo de tales materiales permite mejor que nunca obtener las grandes horizontales y verticales, propias para dar a las construcciones ese aire de calma y de equilibrio que las armoniza con las líneas de la naturaleza? Otros sistemas de construcción, otros materiales conducirán, sin duda, a otras formas que será también interesante investigar. Este es el programa resumido del establecimiento de una ciudad, donde cada individuo toma conciencia de que el trabajo es la ley humana y de que hay el ideal suficiente en el culto de la belleza y de la bondad para hacer la vida espléndida.



Fig. 29. Vista aérea del centro cívico de la ciudad industrial

Redición del capítulo 5 del libro:

Nuevas ciudades De la antigüedad a nuestros días

Autor: **Ervin Galantay**

Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
1977.

Galantay, Ervin

Descongestión

Definiciones

La descongestión es el intento de contrarrestar el gigantismo de las metrópolis modernas desviando hacia comunidades nuevas parte del exceso de población.¹ Esta política se basa en la convicción de que toda ciudad tiene un tamaño óptimo, un “umbral” pasado el cual la creación de más puestos de trabajo y más alojamientos resulta excesivamente costoso. Como dice Raymond Unwin, realmente “nada se gana con la superpoblación”.

Las dos fuentes del crecimiento de la población urbana son el crecimiento natural y la migración; ninguna de las dos es fácil de regular y son impracticables métodos políticos como el control forzoso de la natalidad o la exigencia de pasaportes internos.² Y como el crecimiento incontrolado provoca des-economías como resultado del apiñamiento y la extensión aleatoria de la ciudad, es preciso combinar medidas de descongestión con la planificación para asegurar una estructura y un uso del suelo óptimos dentro de las metrópolis.

Las siguientes medidas estratégicas pueden servir para alcanzar estos objetivos:

1. El desarrollo de otras regiones de crecimiento.
2. La creación de ciudades satélites.
3. La fundación de nuevas ciudades independientes,
4. La creación de una ciudad gemela o paralela.

Cabría también incluir aquí las ciudades coloniales e industriales que hemos estudiado en los capítulos anteriores, si bien hay que distinguir entre las ciudades que inicialmente se crearon como respuesta a un aprovechamiento de los recursos explotables, y las creadas para descongestionar, es decir, como respuesta a un exceso de población.

La estrategia basada en los polos de desarrollo ha demostrado ser el procedimiento más eficaz para desviar la presión migratoria de una región “recalentada”³. Ya demostramos (capítulos 2 y 3) que el polo de atracción de una región en desarrollo puede ser una nueva capital como Brasilia o un centro industrial como Ciudad Guayana. Ahora nos ocuparemos de las nuevas ciudades independientes, de las ciudades satélites y de las ciudades paralelas.

Las ciudades satélites son comunidades nuevas que se planifican totalmente dentro del área metropolitana manteniendo fuertes lazos funcionales con la urbe central. La existencia de buenas comunicaciones es fundamental: el tiempo de desplazamiento hasta el centro no debe exceder los 30-45 minutos. No es precisa una oferta equilibrada de empleo, pues la ciudad satélite se beneficia del mercado de trabajo de la metrópoli.

También sigue dependiendo de la urbe central en lo relativo a los servicios de nivel superior, a las tiendas y a las instalaciones culturales y de recreo.

Las nuevas ciudades independientes se localizan deliberadamente lo bastante lejos de la metrópoli para desalentar el desplazamiento hasta su centro. En consecuencia, estas nuevas ciudades tienen que ofrecer una gama completa de actividades y servicios urbanos. La provisión de puestos de trabajo ha de corresponder al número de solicitantes en potencia. El equipamiento social y cultural debe presentar una variedad suficiente para seducir a los que de otro modo emigrarían a la metrópoli. Esto implica, ante todo, un centro urbano grande y muy vivo.

Las ciudades paralelas son núcleos urbanos nuevos que presentan un orden de magnitud igual al de la metrópoli “gemela” preexistente. La creación de una ciudad paralela es un caso extremo de descongestión, cuya posibilidad sólo debe considerarse cuando los límites geográficos de la metrópoli llegan a provocar costes prohibitivos para el crecimiento ulterior —como en Caracas o en Río de Janeiro— o cuando al suministro de agua plantea problemas insuperables, como en la ciudad de México o en Calcuta.

La creación de una ciudad gemela se consideró muy seriamente en la región de París, pero se abandonó la idea del “segundo París” en favor de la construcción de varias ciudades de tamaño medio, en parte porque parecía imposible igualar los atractivos, secularmente arraigados, de París en una ciudad nueva construida en sólo unas décadas.⁴ En este aspecto los brasileños parecen más optimistas, pues se han embarcado en la construcción de un “segundo Río” dimensionado para dos o tres millones de habitantes. El lugar, en la Bahía de Jacarepagua, está a unos 20 km del centro de Río de Janeiro, pero separado de él por la formidable barrera del macizo de Tijuca. El plan de Lucio Costa (Il. 80) aprovecha muy bien los 18 km de costa, y los pantanos que discurren paralelos a ella, con un nuevo centro que agruparía las oficinas

gubernamentales del estado Guanabara. Una universidad, instituciones de investigación y edificios de oficina en el centro de unos terrenos triangulares tan grandes como el propio Río.

Otra ciudad paralela en una fase avanzada de planeamiento está propuesta para la descongestión de la ciudad de México, que sufre dificultades en la provisión de puestos de trabajo, de suministro de agua, de alcantarillado y de contaminación atmosférica.

El plan para la Ciudad Paralela, preparado por el profesor Escalante,⁵ tiene una capacidad de tres millones de personas, asentadas entre Cuernavaca y Yautepac, en el estado de Morelos, que está separado físicamente del valle de México por una cadena montañosa que se salvará mediante túneles por los que pasarán trenes que conducirán a la capital (Il. 81). Este proyecto aprovecha ingeniosamente el alcantarillado de la ciudad de México que generará energía eléctrica cuando sus aguas negras descendan por tubos de presión desde las alturas de la altiplanicie: luego se reutilizará para la irrigación agrícola en los alrededores de la ciudad paralela.

También se han hecho estudios para la expansión de Caracas en unos terrenos situados a 30 km de la capital, en el valle de El Tuy⁶, y proyectos de ciudades paralelas para Tokio, Calcuta y otras metrópolis superpobladas. La actual tendencia hacia nuevas ciudades cada vez mayores resulta irónica si se recuerda que la moderna política de nuevas ciudades tiene su origen en el movimiento de ciudades jardín que abogaba por la limitación del tamaño de las nuevas comunidades entre 30000 y 60000 personas. Examinaremos a continuación la evolución de la teoría y la práctica urbanísticas desde los suburbios ajardinados hasta las ciudades satélites y las new towns.

Del suburbio a la ciudad jardín

En la segunda mitad del siglo XIX, la superpoblación creciente y los servicios cada vez más imperfectos hicieron menos agradable la vida en los centros de las ciudades. Este factor se combinó con el movimiento romántico para convertir la vida en el campo en un ideal altamente deseado. Muchos pudieron hacer realidad este sueño cuando los ferrocarriles garantizaron un servicio rápido y adecuado entre los centros urbanos y sus alrededores. Las compañías ferroviarias se apresuraron a promover urbanizaciones, suburbanas: Le Vesinet, el primer suburbio de París, fue provisto en 1856 por una compañía ferroviaria con destino a sus empleados, pero en realidad atrajo hacia sí a individuos de la alta clase media.⁷ Los suburbios prometían un entorno agradable y tranquilo y pronto mostraron un esquema característico de uso del suelo: F. L. Olmsted lo aplicó por primera vez en gran escala en Riverside, Illinois (1869). En lugar de la cuadrícula, con sus líneas rectas que estimulan un tráfico rápido. Olmsted propugnaba un tejido curvilíneo que produjese manzanas en forma de riñón o de forma libre.

El éxito evidente del ferrocarril y de los tranvías suburbanos inspiró las primeras propuestas de ampliaciones de nuevo tipo de la ciudad. En 1882, el español Arturo Soria y Mata lanzó la idea de su Ciudad Lineal, formada por grandes manzanas de viviendas unifamiliares situadas a lo largo de una línea de tranvía. Diez años después sus proyectos adquirieron una forma más concreta: la primera ciudad lineal llegaría a formar un anillo suburbano alrededor de Madrid, de 50 km de longitud y a una distancia de 7 km del centro, con el que enlazarían las vías existentes y un nuevo metro.⁸ Soria fue el primero en proponer comunicaciones masivas a lo largo de un espinazo estructural para toda una comunidad, y el primero en darse cuenta del potencial dinámico de su modelo, capaz de ir desde

“Cádiz a San Petersburgo”. En otros aspectos, el modelo era muy primitivo y la banda indiferenciada no muy distinta de una tenía.

Los urbanistas soviéticos desarrollarían posteriormente las ideas de Soria (véanse pp. 42-45), y lo mismo haría Le Corbusier, pero su impacto inmediato fue limitado en comparación con la influencia que ejercieron las teorías de su contemporáneo inglés Ebenezer Howard, el padre del movimiento de ciudades jardín.

Howard publicó su primer folleto en 1898. Proponía en él nuevas ciudades autosuficientes de unos 30000 habitantes. La Ciudad Jardín combinaría las “ventajas de la vida urbana intensiva con la belleza y los placeres del campo”. Se definía oficialmente la Ciudad Jardín como una “ciudad diseñada para una vida y una industria saludables: de un tamaño que haga posible la plenitud de la vida social, pero no más: rodeada por un cinturón rural cuyos terrenos fuesen totalmente de propiedad pública o de propiedad colectiva de la comunidad”. (fig. 28)⁹ La ciudad ofrecería los suficientes puestos de trabajo para reducir los desplazamientos al lugar de trabajo y estaría confinada en sus dimensiones óptimas por un cinturón verde permanente. Howard no sólo veía la ciudad como una entidad, sino que además hizo meticulosos cálculos para demostrar su viabilidad económica. La ciudad se asentaría en terrenos baratos, y el incremento en los valores reales de las propiedades compensaría el coste de la urbanización y dejaría al final un sustancioso beneficio a los inversores.

La teoría de Howard contenía en germen los elementos fundamentales del posterior programa británico de *new towns*. Sus contemporáneos quedaron lo bastante impresionados para permitirle comenzar su primera Garden City en Letchworth en 1903 (il. 82)¹⁰ y una segunda en Welwyn en 1919.

Ambas están enlazadas con Londres por buenas comunicaciones ferroviarias, pero crecieron lentamente pues eran demasiado caras para los obreros y, en consecuencia, al principio no se asentaron en ellas muchas industrias.

El hecho de que las ciudades jardín no diesen lugar a centros autosuficientes tal vez influyó en Raymond Unwin —el arquitecto de Letchworth— que elaboró un modelo alternativo de ciudad dormitorio en los alrededores de un centro industrial (1922, Fig. 29). En 1923, el alemán E. Gloeden dio un paso más al proponer un esquema regional descentralizado consistente en células urbanas interrelacionadas, de tamaño similar y desplegado sobre una red triangulada de líneas de comunicación (Il. 83)¹¹.

Los discípulos de Soria criticaron en el continente la Ciudad Jardín de Howard por considerarla estática e incompatible con un crecimiento dinámico, y lo mismo hizo Le Corbusier para quien resultaba ineficaz y aprovechaba mal el terreno. Este último afirmaba que las densidades bajas “estimularían el individualismo y la decadencia de las fuerzas colectivas”, por lo que prefería su propia concepción de “ciudades jardín verticales” con “superdensidades” de hasta 1000 habitantes por ha.

Le Corbusier lanzó el grito de guerra de “muerte a la calle”, colocando sus bloques sobre pilotes para maximizar “el aire, el espacio y el verdor” y el “supremo placer de trabajar para la colectividad”. Esta “ciudad radiante” ejerció una tremenda influencia sobre el urbanismo posterior, especialmente en su rígida segregación de las distintas funciones: en la separación entre vehículos y peatones, y en la ordenación jerárquica del sistema de tráfico basada en la velocidad del movimiento.

En Norteamérica, los partidarios de Howard, como Clarence Stein, Henry Wright y Lewis Mumford, lucharon en favor de los ideales de la ciudad jardín. El rápido incremento del automóvil de propiedad

particular planteó el problema de qué hacer con tanto coche. La idea de la “super-manzana” proponía en 1923 la creación de entornos residenciales libres de tráfico y con una superficie de entre 12 y 20 ha, mediante la eliminación de algunas calles en la retícula regular. Se prestaría servicio a esa zona desde la periferia y se podría reducir la superficie de calle en un 25% en comparación con la retícula convencional tipo Manhattan.

Clarence Perry, dando un paso más, propugnaba unidades de vecindad autosuficientes de 5000 habitantes, provistos de centro comunitario, escuelas y otras instituciones, situadas a cuatro minutos a pie de cualquier edificio. (fig. 30) Perry concebía esta unidad de vecindad como una unidad social a pequeña escala que estimularía la iniciativa local y restauraría la participación democrática a un nivel que tan característico había sido en los pequeños pueblos de Nueva Inglaterra.¹²

La primera ciudad jardín norteamericana popularizó otra innovación. Nos referimos a Radburn, diseñada por Stein y Wright. Proyectada en 1928 para albergar a 25000 habitantes en tres barrios, la ciudad no pudo triunfar completamente por culpa de la depresión. Sin embargo, el único barrio que llegó a terminarse bastó para demostrar los méritos del “esquema Radburn”: ingenioso artificio para la separación horizontal de las áreas peatonales y vehiculares. Calles sin salida daban acceso a conjuntos de 20 casas incrustados en bandas ajardinadas, a la manera de ruedas dentadas. Las bandas verdes conectaban con grandes espacios comunes en el centro de la supermanzana.

Hacia 1933 se fundaron en Estados Unidos bastantes ciudades con cinturones verdes como consecuencia de la política del New Deal que intentaba suministrar trabajos útiles que aliviasen el desempleo. Aunque estas ciudades seguían siendo pequeñas (3000-

7000 habitantes) y carecían de industrias, popularizaron aún más los elementos fundamentales del concepto de la ciudad jardín en Norteamérica.

A una escala más importante, el plan regional de 1926 para el estado de Nueva York elaborado por Henry Wright proponía una distribución equilibrada de la población y las industrias mediante la creación de *new towns*. Sin embargo, tal concepción se adelantaba demasiado a la evolución política para ser aceptable, y la primera muestra de una nueva política urbana a escala regional tuvo que esperar a la década de los cuarenta. Y cuando se produjo, no fue en Estados Unidos sino en Gran Bretaña.

“New towns” británicas

La política británica de las *new towns* se basa en una legislación urbanística global que evolucionó gradualmente siguiendo un proceso de discusiones públicas, en el que jugó un papel fundamental la Garden City Association. Fundada en 1899 por E. Howard y rebautizada después con el nombre de Town and Country Planning Association, se opuso sistemáticamente al nacimiento de nuevos suburbios en las grandes ciudades y luchó en favor de la descongestión mediante la creación de *new towns*.

En 1940, la Comisión Barlow examinó la distribución de la población industria y llegó a la conclusión de que debía restringirse el ulterior crecimiento industrial de Londres. Tres años después, Patrick Abercrombie proponía por primera vez la imposición de límites a la densidad dentro del Condado de Londres y que se detuviese el crecimiento suburbano mediante el establecimiento de un cinturón verde permanente alrededor de la zona construida ¹³. Su *Greater London Plan of 1944* establece una densidad máxima de 250 habitantes por ha. Esto implicaba el reasentamiento de una población “sobrante” de más de un millón de personas procedentes del “anillo interior” que circundaba Londres y, en consecuencia, exigía la creación

inmediata de diez *new towns* fuera del cinturón verde. La disciplina propia del tiempo de guerra y la impresión producida por los bombardeos seguramente contribuyó a la aceptación pública de tan drástica propuesta.

En 1945 el gobierno nombró un nuevo comité, presidido por Lord Reith, para la elaboración de proyectos de *new towns*. El Comité Reith sugirió que las nuevas ciudades fuesen autosuficientes en lugar de satélites; que se localizasen a una distancia de entre 40 y 50 km de Londres y con poblaciones de entre 20 y 60 000 habitantes. El comité sentó la doctrina de que las nuevas ciudades fuesen construidas por empresas urbanizadoras nombradas por el gobierno, y no por las autoridades locales, contratistas de obras o asociaciones sin afán de lucro. Una vez terminadas, las *new towns* adquirirían gradualmente el autogobierno. La *New Town Act* de 1946 daba a los secretarios de estado poderes para designar cualquier terreno —incluidos los de ciudades o aldeas existentes— como emplazamiento de una *new town* y para nombrar a las empresas urbanizadoras. Una *New Town Corporation* es un organismo público con poder de dominio eminente, pero en todo lo demás actúa como una empresa privada, con capacidad para suscribir créditos a los tipos de interés normales y para intentar obtener beneficios a largo plazo.

Agruparemos las *new towns* británicas en tres “generaciones” que corresponden con las tres etapas de su desarrollo teórico.

La *primera generación* incluye las 14 *new towns* proyectadas antes de 1950. Ocho de ellas estaban destinadas a desviar industrias y habitantes de Londres ¹⁴. La filosofía de la ciudad jardín y la preocupación por un *English way of life*, en el que F. Gibberd incluía “la segregación del hogar y el trabajo, una preferencia por los espacios abiertos y un hogar con un jardín privado”, influyeron

intensamente en la planificación de estas ciudades. Los planes resultantes se caracterizaban por bajas densidades y un cargar el acento en las vecindades introvertidas y autosuficientes.

Stevenage fue la primera *new town* que se diseñó. Tiene una superficie de 2440 ha y está a 55 km al norte de Londres. El plan colocó el centro urbano junto a la estación de ferrocarril y preveía una sola área industrial de gran tamaño al otro lado de las vías. Los seis barrios previstos inicialmente se agrupaban en forma de abanico alrededor del centro: cada sector tenía un subcentro propio. Debido a la muy baja densidad de 85 personas por hectárea, las afueras están a más de 3 km del centro, una distancia excesiva para los peatones. El centro urbano, terminado en 1962, constituyó el primer recinto enteramente peatonal de Inglaterra y pronto adquirió importancia regional (il. 34).¹⁵ La ciudad se proyectó al principio para 60000 habitantes, pero en 1966 se revisó esta cifra elevándola a 105.000, lo cual exigió importantes modificaciones en el sistema viario, la ampliación del centro comercial hasta invadir zonas originalmente reservadas a almacenes, y la construcción de intersecciones de distinta importancia y de aparcamientos de varias plantas para acomodar 7000 coches (il. 35).

Harlow es seguramente la ciudad de la primera generación que tuvo más éxito. Proyectada por Frederick Gibberd en unos hermosos terrenos de 2500 ha, presenta una estructura interior sistemáticamente jerarquizada. Gibberd dividió el área urbana en cuatro sectores separados por zonas verdes. Cada sector consta de tres o cuatro barrios de 5000 a 6000 habitantes (fig. 31) Además de los centros de cada barrio hay otros de tamaño intermedio que sirven a cada sector: estos subcentros contienen entre todos tantas tiendas como el centro urbano principal. Este último ofrece un equipamiento de gran calidad: un teatro, una bolera y esta

embellecido por numerosas y excelentes estatuas. Como Stevenage, Harlow se proyectó al principio para 60000 habitantes, pero en 1973 se decidió ampliar su población hasta 123.000 mediante la densificación y la adición de seis nuevos barrios. El aumento de densidad se consigue haciendo que el 20 % de las viviendas estén en casas de pisos (en Stevenage esta cifra es sólo del 10 %). La variedad de viviendas es muy buena e incluso hay tipos experimentales como la “Casbah” de Bishopsfield (1966, il. 86), con un *pattern* tipo alfombra y aparcamientos bajo una plaza central.

La fotografía aérea (il. 87) muestra la zona industrial y el área contigua de Mark Hall, con el subcentro del barrio nordeste. El área de Great Parndon, en el barrio suroeste (il. 88), es un buen ejemplo de mezcla de configuraciones de viviendas antiguas y nuevas, incluida la “Casbah”.¹⁶

Ciertos defectos de los planes de la primera generación pronto fueron objeto de agudas críticas: las bajas densidades y la generosa provisión de zonas verdes daban lugar a elevados costes de infraestructura. Además, se les achacó la falta de variedad visual y animación. La multiplicación de sus centros minaba la vitalidad del centro urbano. El objetivo inicial de población fijado en 60.000 habitantes, resultó demasiado pequeño para sostener una variedad suficiente de instalaciones culturales y de recreo. Al mismo tiempo, el aumento en el número de coches hizo subir la demanda de aparcamientos y garajes. Todo esto se combinaba para favorecer un incremento de la población prevista y una ampliación de los centros, pero los planes basados en diversos núcleos hacían muy costosas las modificaciones.

Ensayando un nuevo camino, los planes de la *segunda generación* —que se elaboraron entre 1950 y 1960— ensayaron intensificar la “urbanidad” con densidades más elevadas y tejidos más compactos

de manera que saliera fortalecido el predominio del centro urbano en la composición global.

En el estudio para la ciudad de Hook, se abandonó el énfasis en los barrios autosuficientes, propios de la ciudad jardín, y se integraron íntimamente las viviendas con el centro. Hook tiene un sólo núcleo lineal con las densidades altas en el área central (250 habitantes por hectárea) que van decreciendo al aproximarse a la periferia (175 personas por ha en la zona intermedia y 100 personas por ha en la zona exterior). De esta manera las tres quintas partes de los residentes de la ciudad viven a siete minutos a pie del centro. La ilustración 89 muestra el sistema peatonal que conecta el centro con las zonas residenciales y conduce a las zonas verdes de la periferia. La separación entre el tráfico peatonal y el vehicular es total, y el centro resulta fácilmente accesible a los coches sin quedar dominado por ellos. Para evitar un centro circunvalado por aparcamientos, como en Stevenage o Harlow, el centro de Hook está situado en la parte superior de un aparcamiento de varias plantas en el que confluyen vías de servicio. La ilustración 90 muestra este ingenioso sistema de vías primarias y secundarias. Aunque Hook no se construyó nunca, la publicación del estudio fue muy elogiada y sus principios se pusieron a prueba en la construcción de la nueva ciudad de Cumbernauld.

Situada a 20 km de Glasgow, Cumbernauld estaba prevista para 70.000 personas. Como Hook es una ciudad compacta con un núcleo lineal. Un caballete de 4 km de longitud y 1,5 km de anchura está ocupado por un centro a varios niveles, a caballo de la autopista. La *new town* formará una sola entidad —sin barrios diferenciados— y sus viviendas están estrechamente vinculadas al centro por caminos peatonales (il. 9) Con una densidad de 205 habitantes por hectárea, Cumbernauld presenta la densidad bruta más alta de todas las *new towns* británicas: el 40 % de todas las viviendas son pisos. Los edificios

se agrupan de manera que formen patios cerrados, protegidos del viento, y los senderos peatonales pasan por debajo de las casas. En contraste con las *new towns* de la primera generación, que intentaban revivir la plaza abierta, la concepción del centro de Cumbernauld deriva de los soportales comerciales cubiertos, típicos del siglo XIX. Estas arcadas comerciales ocupan el segundo nivel de una estructura deliberadamente compleja que cuenta con una terminal de autobuses y un extenso aparcamiento en el nivel inferior. A fin de lograr una mezcla mayor de actividades se integran también en la “megaestructura” (il. 91 II y fig. 32),¹⁷ algunas viviendas dúplex muy decorativas.

Pese a todo su interés, la concepción de Cumbernauld demostró ser bastante inflexible: cuando hubo que ampliar la población prevista, se añadieron dos áreas de viviendas que quedaron bastante aisladas del centro urbano y en consecuencia hubo que equiparlas con centros vecinales. Cumbernauld sigue siendo el único ejemplo, entre todas las *new towns* de Gran Bretaña, de ciudad compacta, aunque influyó en el diseño del Thamesmead Development del London County Council (il. 92).

Esta última es una *new town-in town* para 60.000 habitantes, situada dentro del área del condado de Londres.

Thamesmead no es una *new town* en el sentido estricto que tiene este término en Gran Bretaña, pues no está destinada a descongestionar la metrópoli. Sin embargo, su estructura —consistente en tendones lineales de alta densidad— presenta un entorno novedoso que será imitado en otros lugares si encuentra una aceptación popular (ils. 93 y 94).

Otro estudio heurístico — relacionado con Hook y Cumbernauld — fue la primera propuesta para Milton Keynes, elaborada por F. B. Pooley en 1964. A medio camino entre Londres y Birmingham, Milton

Keynes está destinado a convertirse en una de las *new town* mayores de Gran Bretaña, con una población futura de 250.000 habitantes.

Pooley situó su centro urbano en el eje norte-sur, entre las ciudades preexistentes de Wolverton y Bletchley; y propuso una forma urbana integrada por cuatro bandas en dirección este-oeste cada una de las cuales albergaría a 55.000 personas y estaría servida por dos lazos monorraíles (il. 95). Las bandas lineales se formarían con series de distritos de 5.000 personas alrededor de las estaciones del monorraíl (il. 96). Cada distrito tendría una reserva de terrenos para la industria ligera; la industria pesada ocuparía bandas al este y al oeste del emplazamiento. Este imaginativo plan chocó con la oposición del County Council y en 1966, cuando el ministerio intentó asignar las 10.000 ha propuestas, esa oposición obligó a la amputación de 1.200 ha, lo cual obligó a revisar los conceptos básicos.

El plan de 1967 para Runcorn, obra del profesor Arthur Ling, está muy relacionado con el plan de Pooley para Milton Keynes, en la medida en que la estructura urbana viene determinada por el sistema de transportes públicos. (il. 97). Runcorn está a orillas del río Mersey, a 20 km de Liverpool; y en 1964 se le asignó una superficie de 2.925 ha. Los terrenos incluían áreas urbanizadas con 30.000 residentes. La ingeniosa estructura urbana consiste en dos anillos, servidos por un lazo de autobuses en forma de ocho; una autopista rodea todo el conjunto (fig.33). Los sectores residenciales se concentran alrededor de las paradas de autobuses, situadas cada 800 m. Los autobuses utilizan su propio carril reservado. La estructura urbana maximiza la atracción del transporte público al que se ha asignado el 50% de los desplazamientos en horas punta, con el resultado de una gran reducción en la demanda de aparcamientos alrededor del centro. Con un radio de cinco minutos a pie desde las paradas de autobús y una densidad bruta fijada en

175 habitantes por hectárea se llega a una unidad de urbanización de 8.000 personas divididas en cuatro conjuntos de 2.000, cada una de las cuales cuenta con una escuela elemental (il. 98). Esto indica una vuelta al concepto de barrio. El centro urbano agrupa el 60 % del comercio, con oficinas y zonas culturales y de recreo. Está situado encima de aparcamientos para 4.500 coches. Rodeado por el tráfico, es más insular que el centro de Cumbernauld (ils. 99. 100).

En la *new town* escocesa de Irvine se propone una estructura comunitaria parecida a la de Runcorn. Esta ciudad, emplazada en un paraje único a orillas del mar, está a 40 km de Glasgow. Diseñada en 1966, se prevé una población de 140.000 habitantes para 1986. El tamaño de las unidades residenciales viene determinado por la distancia a pie desde las paradas de autobús (il. 101). La capacidad de cada unidad es de 4.000 habitantes; cada dos unidades están servidas por una escuela secundaria (il. 102). El rasgo más interesante del plan es el centro urbano, consistente en una cubierta comercial lineal de 300 m de longitud que enlazará la estación de ferrocarril, al otro lado del río Irvine, con el centro de la antigua ciudad que puede prolongarse hacia el oeste por toda la orilla de la bahía de Irvine.

Aunque el transporte público da la forma a la estructura urbana de Runcorn, en general los planes de la *tercera generación* reflejan el deseo de optimizar el uso pleno del automóvil privado. Se busca una estructura urbana no jerárquica, homogénea mediante la dispersión de los elementos generadores del tráfico. Con ello se pretende obtener una accesibilidad idéntica en todos los puntos y dar las mismas opciones a todos los residentes “consiguiendo un nuevo equilibrio entre hogar, trabajo y ocio”. El norteamericano Melvin Webber¹⁸ fue el primero en propagar esta concepción, que rápidamente patrocinaron especialistas en tráfico como Colin Buchanan. En su estudio sobre

Southampton (1965), Buchanan proponía una red viaria reticulada, consistente en un doble anillo en el que alternaban carreteras públicas y vías locales separadas por una distancia de 2 km.

En su plan para la *new town* de Washington (1966), Llewelyn-Davies and Partners utilizaron un sistema reticulado parecido. Para evitar las altas cargas de tráfico, distribuyeron la industria por toda el área urbana. Aunque las calles en cuadrícula delimitan sectores de 4.500 habitantes, éstos no constituyen unidades socialmente coherentes como los barrios. El plano actual de Milton Keynes, obra de los mismos diseñadores (Llewelyn-Davies, et al.), lleva estas ideas un poco más allá. Milton Keynes, la más norteamericana de las *new towns* británicas, presentará un 50 % de hogares de propiedad privada y pretende ser agradablemente dispersa “pero urbana en lo relativo a oportunidades”. Esto se conseguirá mediante una eficiente cuadrícula de vías principales, de 1 km de lado, que delimitan islas urbanizadas de 100 ha. Los puntos de acceso, a mitad de manzana, coincidirán con las paradas de autobús y los pasos subterráneos para peatones. La ilustración 102 muestra el plan estratégico con la distribución uniforme de los empleos y la cuadrícula reticulada con sus nodos de actividad a mitad de manzana. En contradicción con el objetivo de la homogeneidad, se propone un centro regional principal que serviría a 2,5 cuadrados (il. 104). El plan asigna 250.000 residentes futuros con una densidad de sólo 100 habitantes por hectárea. Pero desde luego resulta desproporcionado ya que algunas cuadrículas están a siete km del centro urbano. Para garantizar el transporte público a los jóvenes, los viejos y los inválidos se propone un sistema de autobuses a domicilio cuya viabilidad económica está todavía por demostrar.

La enorme previsión presupuestaria de 175.000 millones de dólares en inversiones de capital permitirá experimentos con sistemas innovadores en

la sanidad y la seguridad social a Milton Keynes. Se intentará controlar la mezcla de grupos de población e integrar un porcentaje fijo de minorías raciales y desempleados en la población de la ciudad.

La literatura publicitaria de las urbanizadoras insiste mucho en las excelencias de las bajas densidades afirmando que “el mayor éxito sería pasar por ellas en coche sin saber que se ha estado allí”, pero esta vuelta al desparramarse de la primera generación es muy criticada por el derroche de terrenos que supone y, sobre todo, porque sigue más a las necesidades del automóvil que a las del peatón.¹⁹

Hay que decir que los veinticinco años de experiencia británica en construcción de *new towns* arrojan un balance favorable. La construcción de *new towns* se ha convertido en una política nacional que trasciende a los cambios de gobierno. La población de esas nuevas ciudades alcanza ya la cifra de 1,6 millones y se prevé que a final de siglo estará en los 3,5 millones de habitantes que vivirían en un entorno de gran calidad. Sin embargo, el geógrafo Peter Hall demostró que las *new towns* no pararán el crecimiento de la metrópoli Londinense.

Aunque el crecimiento de Londres se ha detenido en el cinturón verde, la creación de las *new towns* contribuyó a una enorme densificación del anillo exterior. Esto ha llevado recientemente a cargar más el acento en el desarrollo de *new towns* en regiones atrasadas y a designar los nuevos emplazamientos a más de 100 km de Londres.

Ciudades satélites

Escandinavia. Cinco años después de la publicación del Greater London Plan, los urbanistas suecos propusieron la construcción de ciudades satélites alrededor de Estocolmo, ligadas a la creación de nuevas líneas de metro. Sería una empresa de menor alcance que en Inglaterra y más adecuada a la

escala de la región de Estocolmo. Nunca se concibieron estos núcleos satélites como entidades autosuficientes. Su función como elementos integrantes del Gran Estocolmo era la de descongestionar el centro y suministrar un marco para el crecimiento ordenado de la región. No fue necesaria una legislación especial pues la propiedad pública del suelo ofrecía oportunidades únicas. Estocolmo cuenta desde 1637 con una comisión de urbanismo que ya desde esa temprana fecha emprendió la adquisición sistemática de terrenos. En 1964, el 70 % de la superficie de la ciudad era de propiedad pública, y en 1971 el municipio poseía también reservas de terrenos, con una superficie de 50.000 ha, más allá de sus límites.²⁰ En 1971, se fundieron la ciudad y el condado para fundar, el Gran Estocolmo en el que vive el 20% de la población de Suecia.

El plan de 1950 proponía ciudades satélites de 50.000 habitantes, integradas cada una por tres o cuatro barrios agrupados alrededor de una estación de metro. El emplazamiento de los núcleos satélites venía determinado por las líneas de metro y la condición de que el tiempo de desplazamiento hasta el centro de Estocolmo no excediese de los 30 minutos. El tamaño y la densidad de los barrios se fijaban mediante la regla de que la mayoría de las viviendas deberían estar dentro de un radio de 500 m de las paradas de metro. Con unas poblaciones entre 7.000 y 15.000 personas para estos barrios, se obtenían densidades bastante altas. Esto explica que el 75 % de las viviendas sean pisos de alquiler, frente al 10 % en Stevenage y el 40 % en Cumbernauld. Cada barrio tiene un subcentro, pero el centro urbano principal también existe. En general, la urbanización de los núcleos satélites estaba perfectamente coordinada con la terminación de las estaciones del metro, pero la inauguración de los centros urbanos se retrasó y produjo bastantes molestias a los primeros residentes.

Vällingby —la primera ciudad satélite construida— tiene una estructura que recuerda a la de Harlow: cinco grandes barrios, cada uno con su propio centro, y divididos en grupos menores de 2.000-3.000 habitantes centrados en torno a una escuela y a tiendas locales (il. 105). El centro urbano se inauguró en 1954 y tiene un paseo público peatonal generosamente dimensionado y situado encima de una estación de metro y unas áreas de servicio (il. 106). Actualmente Vällingby cuenta con una población de 63.000 habitantes. Como el centro atrae también compradores de la región circundante, las 600 plazas de aparcamiento pronto resultaron insuficientes, pero la ampliación del centro se ve obstaculizada por el estrecho agrupamiento de las casas de pisos.

El grupo Farsta se proyectó en 1953 y fue ocupado cuatro años después. Hay seis barrios, algo más pequeños que los de Vällingby con unas 7.000 personas. Como se ha establecido que los centros satélites tienen que cumplir también una función regional, el centro de Farsta está rodeado por solares para aparcamiento con capacidad para 1.500 coches, que lo aíslan de sus contornos. En el caso de la tercera ciudad satélite, Skärholmen, destinada a centro de servicios para 250.000 habitantes, la provisión de aparcamientos tuvo que elevarse a 4.000 plazas.

La primera generación de ciudades satélite es muy conocida por la romántica agrupación de sus edificios, que se adaptan al paisaje natural de árboles, rocas y agua. Los modelos posteriores muestran un acusado alejamiento de esta configuración romántica y son más densos y de trazado más geométrico.

El plan de Täby es un ejercicio formalista, aunque agradable, con sectores circulares (il. 107). Tensta-Rinkeby y Norra Järfälset tienen plantas lineales y un esquema ortogonal más austero.

Una nueva escala se introduce en Järvafaltet que ocupará el antiguo campo de maniobras de la guarnición militar de Estocolmo, unos terrenos de 5.000 ha. Aunque situada sólo a 10 ó 15 km de Estocolmo, Järva está destinada a convertirse en un verdadero centro regional con una población de 100.000 habitantes y unos 70.000 puestos de trabajo, muchos más de los necesarios para su población activa.

Norra Järvafaltet —la primera fase de la urbanización— se está construyendo con capacidad para 30.000 habitantes. Su plan general, aprobado en 1970, está relacionado con las concepciones de Hook y Cumbernauld en su rechazo del principio de las unidades vecinales y los centros focales y en su favorecer una planta lineal. Una avenida peatonal en la que se localizan los servicios enlaza tres estaciones de metro y discurre paralela a una banda de grupos de viviendas que permite la conservación de una zona de recreo de gran extensión. Una autopista urbana separa la ciudad de la extensa zona industrial:

Esta reciente tendencia a trazados más geométricos refleja el compromiso sueco con los métodos industrializados de construcción; en contraste con Inglaterra donde la construcción convencional todavía prevalece en las *new towns*. Al contrario que las nuevas ciudades de los alrededores de Londres, que ofrecen abundantes puestos de trabajo en la industria, los satélites de Estocolmo tienen una provisión insuficiente de asentamientos industriales y una carencia de atractivos para la industria. Si a esto se une que los centros urbanos sólo cuentan con un puñado de trabajos de oficina comprenderemos que en Vällingby o Farsta todos los empleados en la industria tengan que desplazarse hasta el centro de Estocolmo y sólo uno de cada cinco trabaje dentro de su propia comunidad.

Tapiola, la primera ciudad satélite de Helsinki,

muestra un modelo más equilibrado: aunque los residentes pueden beneficiarse de las oportunidades de empleo que ofrece Helsinki, se pretende equilibrar la oferta y la demanda de trabajo. Tapiola está localizada en una ensenada del golfo de Finlandia, a menos de 10 km del centro de Helsinki, pero está separada geográficamente de la capital por la Bahía. Es una ciudad relativamente pequeña, proyectada para una población fija de 17.000 habitantes o 4.758 viviendas, pero es el núcleo de una ciudad mayor de 30.000 habitantes (il. 108). La ciudad presenta una densidad muy baja, 75 personas por hectárea, en un asentamiento tipo en el que, en efecto, el 54,40 % del área total de la ciudad está reservada a parque de campos, bosques y estanques (il. 109). Hay tres barrios que se caracterizan por una sistemática mezcla de edificios de pisos y casas de baja altura. Esta disposición estimula los intercambios sociales espontáneos entre residentes, de los cuales el 42 % son obreros manuales y el 58 % profesionales y empleados. El 90 % de las viviendas son de propiedad privada, lo cual implica que los obreros pertenecen a las categorías más cualificadas. Los grupos de ingresos más bajos no están representados, sin embargo, últimamente 10.000 plazas de trabajo estarán concentradas en Tapiola. Este centro urbano polivalente agrupa una asombrosa variedad de servicios urbanos. El diseño es el resultado de un concurso convocado en 1953 y ganado por Aarne Ervi, quien, supo aprovechar muy bien una vieja cantera convirtiéndola en un estanque alrededor del cual proyectó un grupo de edificios incluida una iglesia, una piscina, un teatro y una biblioteca, además del centro comercial. El grupo está dominado por un edificio de oficinas que tiene un restaurant y un faro en la última planta (il. 110). El centro se ampliará en dos etapas hasta la orilla del mar y en el futuro tendrá un aparcamiento subterráneo y una estación de metro. Curiosamente el hecho de que no exista todavía este tipo de

transporte y que los enlaces con Helsinki dejen mucho que desear es probablemente la causa del completo equipamiento de este núcleo urbano pues su relativo aislamiento hizo necesario la provisión de instalaciones deportivas y locales culturales.

Tapiola, al contrario que las nuevas ciudades británicas o suecas, fue construida por una organización privada y no lucrativa sin apoyo gubernamental y teniendo que superar algunas obstrucciones oficiales. En realidad, la ciudad debe su existencia a la energía y la capacidad de un solo individuo —Helki von Hertzen— quien en 1951 convenció a varios sindicatos y organizaciones de beneficencia para que financiasen la construcción de Tapiola. Para Von Hertzen, la creación de esta ciudad es el primer paso de un ambicioso programa de desarrollo regional. Sus “Siete Ciudades”, propuestas en 1964, ofrecen una alternativa al plan oficial tipo “ameba” para la región de Helsinki y según el cual la capital crecería hasta 1,5 millones de personas en 1990. En contraste con ello, Von Hertzen propone limitar el centro de Helsinki a 630.000 habitantes y el área metropolitana a 1.300.000 y, en contrapartida, organizar el crecimiento de la región en siete ciudades nuevas.

El éxito de Tapiola estimuló a la Asuntosaatio, empresa urbanizadora, a hacer realidad el plan de las siete ciudades, adquiriendo terrenos para dos nuevas ciudades localizadas en el eje occidental de crecimiento que parte de la capital: Espoo Bay, a 18 km de Helsinki, será una ciudad gemela que se desarrollará alrededor de los lagos, con una población de 110.000 habitantes; y Porkkala, a 61 km de Helsinki, será un centro marítimo de 200.000 habitantes. No obstante, Porkkala está aún en su primera fase, pero el primero de los dos sectores de Espoo —Soukka y Kivenlahti— está cerca de completarse y construido ya en 1976 para una población de 17.000 habitantes (ils. 111 y 112).

Von Hertzen, al promover sus nuevas ciudades, tuvo que vencer el prejuicio de que estas empresas constituyen un mal riesgo para el inversor. Para construir los elementos fundamentales del centro de Tapiola, Asuntosaatio tuvo que suministrar la financiación, construir y administrar una piscina, unos grandes almacenes, un hotel, para demostrar la viabilidad del proyecto; y sólo después pudo arrendar o vender las instalaciones. Este procedimiento imaginativo y valeroso no tiene paralelo en el resto de Europa, pero ha servido de inspiración a los promotores de nuevas comunidades en los Estados Unidos.

Japón. Los experimentos europeos de descongestión han sido seguidos muy de cerca por los del Japón, donde la propuesta de un “plan del gran Tokio” rodeado por un cinturón verde y un rosario de nuevas ciudades de tipo británico precedió a la construcción de varias ciudades satélites según el modelo sueco.²¹ Senri y Senboku, dos de estas ciudades satélites, se han terminado recientemente en la zona de Osaka. Fueron construidas entre 1963 y 1970 por el gobierno de la Prefectura y la Corporación Japonesa de Viviendas. Aunque estaban proyectadas como ciudades dormitorio donde albergar la población sobrante de Osaka, con capacidades para 150.000 personas, se han quedado cortas.

Sanri, situada a 17 km al oeste de Osaka, está, enlazada con el centro de la ciudad por dos ferrocarriles rápidos y dos autopistas. Consiste fundamentalmente en edificios prefabricados de pisos que se agrupan en barrios de entre 10.000 y 12.000 habitantes. El área urbanizada de 3.000 ha es bastante pequeña para esa población, aunque la densidad bruta no excede de 125 habitantes por hectárea (ils. 113 I y 113 II). El centro urbano incluye algunas oficinas, pero no hay industrias. Sin embargo, la ciudad tiene una reserva del suelo en los terrenos de la Exposición Internacional de 1970,

con una superficie de 326 ha, en la que han quedado algunos monumentos permanentes (las fuentes y un museo) que habrá que integrar en la urbanización futura. Se perdió una oportunidad única cuando fue demolido el sistema de movimiento a velocidades múltiples de la Expo. Este sistema, que consistía en un monorraíl periférico y vías arteriales elevadas, hubiera proporcionado la estructura básica de un innovador centro regional. No obstante, el lugar es lo bastante extenso para albergar una universidad de 50.000 estudiantes, y la decisión de construirla en los terrenos de la Expo proporciona a Sanri una base de empleos “generadores de la ciudad” que le es muy necesaria para adquirir una identidad.

Como la congestión de las mayores ciudades japonesas está llegando a límites intolerables es previsible una aproximación regional más global a la planificación de las nuevas ciudades y los satélites. Los japoneses intentan todavía encontrar un estilo propio en la construcción de nuevas ciudades lo cual puede llevarlos a intentar grandes núcleos del orden de un millón de personas. Una ciudad de este tipo se propone ahora para descongestionar Tokio trasladando las funciones gubernamentales y las grandes universidades.²² El éxito de las nuevas ciudades japonesas influirá indudablemente en los urbanistas de otros países asiáticos, en los que el crecimiento extremadamente rápido de las ciudades mayores exigirá pronto medidas descongestionadoras.

Unión Soviética. En Rusia el crecimiento de Moscú centró al principio todos los intereses relativos a la descentralización en la construcción de ciudades satélites o *goroda sputniki*.²³ El Plan General de Moscú de 1935 limitaba la población futura a cinco millones de habitantes e imponía estrictos controles a la inmigración. A pesar de ello, esa cifra se había superado en 1959. Un año después, la anexión de áreas suburbanas elevó la población de Moscú a los

seis millones.

La ciudad propiamente dicha está limitada por una autopista: en anillo que se terminó en 1962 y tiene un radio de unos 18 km. Al otro lado de esta frontera hay un amplio cinturón verde que se conserva bastante bien a pesar de que contiene numerosas *dachas*, y ciudades satélites planificadas con anterioridad —como Elektrostal, Khimky y Krasnogorsk— que envían a diario cientos de miles de personas a Moscú (il. 115).²⁴ Nuevas ciudades satélite se ubicarán al otro lado del cinturón verde: Kryukovo, a 41 km del centro y sobre la línea ferroviaria de Leningrado, está a punto de terminarse.

La teoría soviética postula la unidad integral de la ciudad y su área metropolitana que además deben formar una sola entidad administrativa.

El geógrafo Afitchenko²⁵ identifica dentro de una región metropolitana tres tipos de satélites que difieren entre sí por el grado de su provisión de puestos de trabajo —y que van desde las ciudades autosuficientes a los suburbios dormitorio— y relaciona su grado de dependencia con la distancia a que se encuentran del centro de la ciudad. Se consideran óptimas distancias entre 40 y 80 km, pues desaniman los desplazamientos diarios al trabajo, pero los residentes pueden beneficiarse de los servicios culturales y las instalaciones deportivas que sólo se encuentran en una ciudad importante. Respecto al empleo, los núcleos autosuficientes se prefieren a los dormitorios. Según Baranov, el tamaño óptimo de los satélites está entre los 50.000 y los 100.000 habitantes. Éstas son las dimensiones para las cuales el coste global de construcción por habitante puede mantenerse por debajo del mismo coste en la ciudad madre.²⁶

Los rusos pretenden haber aprendido la experiencia británica donde la masa total de ciudades nuevas alrededor de Londres resultó insuficiente para

equilibrar la atracción de la metrópoli: su programa regional de 1956 para Moscú propone una “masa equilibradora” más adecuada de veinte ciudades nuevas con una población total de un millón de personas: es decir, un quinto de los habitantes de la ciudad central.

Conviene observar que incluso en la Unión Soviética se construye un número creciente de satélites alrededor de un tipo de empleo básico “postindustrial” consistente en instalaciones de enseñanza e investigaciones. Podemos mencionar Zhukovsky, Sumgait, Dubna, Akademgorodok cerca de Novosibirsk, y Sestroretsk cerca de Leningrado.

Sorprendentemente en una sociedad planificada, hay considerables lagunas entre la teoría y la práctica soviéticas. Planificación y ejecución están divorciadas. En la región de Moscú, el Instituto para el Plan General es el organismo responsable de la elaboración de planes piloto, pero los planes de detalle se desarrollan independientemente a cargo del Instituto Estatal de la Construcción de Moscú: MOSSTROI. La coordinación horizontal entre los diversos ministerios y organismos sufre el encononazo de intereses contradictorios y la prioridad concedida a la producción provoca en los directores de las empresas industriales una actitud altiva hacia los objetivos urbanísticos, hechos éstos que son criticados con frecuencia en la prensa soviética.

“Villes nouvelles” francesas

Francia despertó tarde a la necesidad de controlar el crecimiento de París y la construcción de nuevas ciudades no se propuso en serio hasta 1965. Sin embargo, París es con toda seguridad la metrópoli más superpoblada del mundo occidental: en 1962, casi tres millones de parisinos vivían en un área municipal de sólo 10.500 ha, que es la mitad del tamaño de Estocolmo. La densidad bruta media de París es más del doble de la del casco de

Londres y en algunos distritos alcanza los 1.000 habitantes por hectárea.

Aunque la descentralización empezó a debatirse después de la guerra, al principio todas las energías fueron absorbidas por la crisis de vivienda de la postguerra; se produjo una abrumadora escasez que las malas condiciones del stock de viviendas existentes agravó aún más pues la mitad exigían una sustitución urgente.²⁷ Como primera respuesta al problema se lanzó un programa de construcción de *grands ensembles* o colonias públicas de viviendas, sin prestar mucha consideración a su calidad o la sensatez de su ubicación.

La escala media de estas colonias era de unas 500 viviendas de alquiler, pero en 1958 dio un salto con las ZUP (Zones à Urbaniser en Priorité), cuya legislación designaba cientos de zonas como de urbanización prioritaria. Algunos proyectos ZUP eran muy grandes —Créteil, cerca de París, tiene una población prevista de 60.000 habitantes; Toulouse Le Mirail de 100.000— pero son grupos de viviendas muy grandes más que auténticas comunidades nuevas.²⁸ Hacia 1964, los *grands ensembles* albergaban en total a dos millones de personas, la mitad de ellas agolpadas en el cinturón suburbano de París. A menudo estos proyectos se ubicaban caóticamente en cualquier terreno disponible, sin buenos accesos a los puestos de trabajo y sin el adecuado equipamiento comercial y sociocultural. Tales errores resultaron difíciles de corregir pues la mayoría de los proyectos eran demasiado pequeños para justificar la adición de centros urbanos y, en cualquier caso, no se había reservado suelo para tal fin.

En 1960 se lanzó un primer Plan General de la Région de París o PADOG (Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne). Pretendía detener el crecimiento físico de París promoviendo ocho ciudades provinciales como nodos

equilibradores o *métropoles d'équilibre*. Esta propuesta rechazaba la posibilidad de crear nuevas ciudades basándose en la hipótesis de que incrementarían el empuje de la región de París. Sin embargo, las medidas del PADOG resultaron inadecuadas y en 1965, cuando la población regional llegó a los nueve millones, se publicó un nuevo Plan General para la región, que se basaba en la premisa de que, si se permitía que la región de París creciera al mismo ritmo que las restantes ciudades francesas, la población pasaría de nueve a dieciocho millones antes del año 2000. El plan fija normativamente que la población de la región parisina para el año 2000 se situará en catorce millones de personas, haciendo la heroica suposición de que la emigración a París bajará a cero mientras se multiplica por dos o tres las tasas de crecimiento de las otras ciudades francesas durante el período de la previsión.

Pero incluso en ese caso los urbanistas tendrían que enfrentarse a la tarea de crear dos millones de nuevos puestos de trabajo y asignar espacio a cinco millones más de personas, lo cual llevó a recomendar cinco ciudades nuevas cada una con una población de aproximadamente 500.000 habitantes. Esto constituye un alejamiento radical de las tesis del PADOG y de su rechazo de nuevas ciudades; y se acerca más al concepto soviético de “masa adecuada de contrapeso”: la mitad del crecimiento previsto en la población de la región se asigna a las nuevas ciudades que en conjunto tendrán que absorber 2,5 millones de personas. Estas ciudades son elementos clave de un esquema de crecimiento lineal propuesto a lo largo de un “eje preferencial” en dirección este-oeste, a ambos lados del Marne y del Alto Sena (il. 116). Las cinco nuevas ciudades designadas son Evry y Melun-Senart al Sur, St. Quentin-en-Yvelines a Sudoeste, Marne-la-Vallée al Este y Cergy-Pontoise al Noroeste de París. Están situadas a sólo 20 ó 30 km del centro de París y no

serán ni satélites ni totalmente independientes. Su razón de ser es romper el monocentrismo de París y sacar puestos de trabajo del centro de la ciudad para reducir los desplazamientos y aliviar la descongestión del tráfico.

Para dar a cada ciudad un perfil marcadamente distinto se intenta definir una vocación diferente para cada una (en los usos del suelo y la estructura urbana que se propone). En contraste con la monotonía de los *grands ensembles*, se da prioridad al desarrollo de centros animados, lo cual es muy justificable pues las nuevas ciudades no están ubicadas en terrenos vírgenes sino en medio de áreas que experimentan un rápido proceso de urbanización. Los nuevos centros reorientarán y reestructurarán estas desordenadas aglomeraciones. Al mismo tiempo se carga mucho el acento en el desarrollo de áreas de recreo: Marne-la-Vallée se beneficiará de sus márgenes fluviales; Melun de las riberas del Sena: Cergy, del lazo del Olse; St. Quentin de sus marismas; y Evry tendrá un lago artificial. Se consideran vitales las buenas comunicaciones con París: Marne-la-Vallée está en una de las ampliaciones previstas de las líneas de cercanías de la comarca, y se estructurará, como las ciudades satélites de Suecia, en sectores centrados en estaciones de metro. Evry hubiera sido unido al dinámico nuevo centro de negocios de París “La Defense”, por un monorraíl que utilizará un revolucionario vehículo sobre un cojín de aire.

La teoría de que el crecimiento de la región de París sólo podía controlarse si se aceleraba la tasa de crecimiento de otras ciudades que sirviesen de contrapeso condujo en 1966 a la creación del primer OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines), o equipos de urbanismo metropolitano. Éstos pronto propusieron el desarrollo de ciudades satélites relacionadas con las grandes ciudades provinciales de Rouen, Lille, Lyon y Marsella. Estos satélites se mantendrían a una

escala modesta para evitar un debilitamiento del tradicional papel central de sus ciudades madre. Al mismo tiempo, las pequeñas dimensiones de estas nuevas ciudades provincianas permiten utilizarlas para poner a prueba diversas propuestas innovadoras.

En 1967 se designó el primero de estos satélites, Le Vaudreuil, 20 km al sudoeste de Rouen, localizado en una curva del río Sena. El lugar tenía grandes posibilidades recreativas, pero estaba muy cerca de la contaminada zona de Rouen; de ahí que se decidiese utilizar la nueva ciudad como laboratorio del control de la contaminación. Se evalúan todos los elementos de diseño en función de su impacto ambiental. Otra idea novedosa es crear "desde el principio una entidad urbana completa, la "semilla" de una ciudad futura de 150.000 habitantes. Esta semilla, de 15.000 habitantes, no se piensa como uno más de varios barrios futuros, sino como una ciudad en miniatura que contenga en sí todas las actividades urbanas y sea capaz de un crecimiento contiguo. L'Isle d'Abeu, satélite de Lyon, está enlazada con el nuevo aeropuerto internacional, que constituye su base de empleo. Tiene prevista una población de 150.000 habitantes, pero se han preparado estrategias alternativas para reducirla a 80.000 o bien ampliarla a 250.000 según el dinamismo que manifieste su primera etapa de crecimiento.

Villeneuve d'Asq se construirá a sólo ocho km del centro de Lille y estará enlazada con una nueva universidad para 20.000 habitantes.

La planificación de una cuarta unidad se impuso como resultado de la creación de un gran puerto y un extenso complejo industrial en la Bahía de Fos, cerca de Marsella; 60.000 puestos de trabajo en la industria atraerían a medio millón de nuevos residentes a la zona. Para evitar una urbanización caótica se propone una nueva ciudad en forma de

anillo alrededor del Etang de Berre, pero la oposición de los grupos locales ha impedido hasta ahora la instrumentación de un desarrollo concertado. Señalemos aquí una curiosa paradoja: la descongestión de París depende del éxito de la política de promoción del crecimiento de las grandes ciudades provincianas; se supone que las ciudades satélites de éstas son los instrumentos que permitirán alcanzar ese objetivo, pese a lo cual se ha progresado muy poco en su construcción y, en cambio, se están convirtiendo rápidamente en una realidad las grandes nuevas ciudades de la región de París. Y el resultado de esta política es que en la actualidad ha aumentado la atracción y preponderancia de la capital. La construcción simultánea de las grandes *Villes nouvelles* exige enormes inversiones iniciales, así como la coordinación de innumerables organismos públicos con empresas privadas.

Cergy-Pontoise puede servir como ejemplo de la secuencia de actuaciones necesarias. El equipo de urbanistas se reclutó en 1966. Tres años después estaba listo el Plan General y completa la adquisición de los terrenos y las obras de infraestructura. Como los terrenos abarcaban zonas correspondientes a cinco municipios hubo que convencerlos de que formasen un Sindicato Intermunicipal. La empresa urbanizadora o Etablissement Public se organizó en 1970 y al año siguiente se aprobó el Plan General Intermunicipal de quince municipios (il. 114). Cergy acogerá 380.000 recién llegados y ofrecerá 150.000 puestos de trabajo incluidos 60.000 en oficinas en dos centros diferentes. La ciudad tiene forma de herradura y presenta cinco sectores residenciales sobre la península que forma un meandro del río Oise. La península se ordena como parque de recreo con instalaciones náuticas accesibles a los coches, pero no es atravesada por tráfico vehicular alguno.

La experiencia británica demostraba que es fácil

seducir a la industria para que se traslade a las nuevas ciudades, pero muy difícil atraer los suficientes puestos de oficina. Conscientes de ello, los urbanistas de Cergy estaban decididos a garantizar el éxito de la ciudad dentro del crítico período inicial de cinco años e incluyeron en la primera fase un centro cívico de tamaño adecuado (il. 118). Esta estrategia demostró ser muy acertada y rápidamente surgió un distrito de negocios alrededor de la futurista “Préfecture”, sede del gobierno provincial (ils. 119, 120).

El centro urbano principal —propuesto en un lugar situado a 4 km— puede tener menos éxito ya que se habrá de consolidar frente a la primacía del centro cívico. Las experiencias de Ciudad Guayana (ils. 71, 72 y 73. fig. 25), Beer Sheba (ils. 49, 50) y otros lugares demostraron cuán difícil es crear un centro viable en competencia con un subcentro vigoroso y ya consolidado.

Para evitar este inconveniente, la nueva ciudad Evry propone la alternativa de concentrar todas las funciones que puedan buscar un centro en una sola masa. Evry está sobre el eje de crecimiento más dinámico de la región de París, a lo largo de la autopista A6 Sur. La nueva ciudad será el foco de un área de urbanización rápida que abarca numerosas colonias de viviendas. La futura “área de captación” de Evry albergará a más de medio millón de personas.

El centro de Evry está encerrado entre la autopista y la carretera comarcal N° 7 que discurre paralela al Sena (il. 121). Se está construyendo sobre un complejo sistema de galerías de servicio que es su tipo único de infraestructura. El corazón del centro cívico es una Préfecture tipo puente (il. 119). El nudo de transportes, el gigantesco comercial y la universidad técnica estarán comunicados con una “Ágora”, polivalente y bastante insólita que integrará bajo un solo techo muy diversas

actividades sociales y culturales sin una separación espacial estricta entre ellas. Es un valeroso experimento pues se intenta aglutinar a una escala sin precedentes, una variopinta mezcla de componentes públicos y privados. Del centro irradian cuatro ramas en forma de esvástica cada una de las cuales consiste en una línea transporte público que utiliza su propio carril como en Runcorn, que va paralela a un corredor peatonal bordeado de tiendas y viviendas de alta densidad (il. 121). Evry se construirá en tres fases comenzando con un primer sector de 7.000 viviendas al norte del centro. El proyecto de esta primera fase o “Evry 1” se seleccionó mediante un concurso entre equipos de arquitectos-urbanistas al que se presentaron varios proyectos innovadores. El diseño ganador se compone de “colinas” residenciales. La necesidad de aparcamientos de superficie se elimina con los garajes de los residentes, dispuestos en el interior de las pirámides.

Otro proyecto propugnaba un concepto aún más atrevido y costoso consistente en una sola mega-estructura continua de 17 plantas que permitía destinar las tres cuartas partes del terreno disponible para espacio de recreo. Tales proyectos apuntan hacia formas urbanas que muy bien pueden caracterizar las futuras *new towns* en las áreas más pobladas y muestran un acusado contraste con los modelos de baja densidad, que derrochan terreno, a la manera de las *new towns* norteamericanas o de la ciudad inglesa de Milton Keynes.

“New towns” norteamericanas

Desde el punto de vista del historiador cabría aducir que la mayoría de las ciudades norteamericanas nacieron como *new towns*, pese a lo cual lo cierto es que las nuevas comunidades en el sentido moderno del término son un fenómeno reciente en el escenario norteamericano. Las razones de este tardío comienzo

hay que buscarla en el tradicional compromiso con la libre empresa y en los prejuicios consiguientes contra toda forma de planificación, así como en la preferencia por una aproximación pragmática sobre los procedimientos teóricos.

En contraste con Europa donde la construcción de nuevas ciudades fue precedida por un debate ideológico y una legislación global, las embrionarias leyes sobre nuevas ciudades de los Estados Unidos aparecen con un enorme retraso respecto a los impulsos seminales de la urbanización privada. El camino norteamericano hacia el éxito, que pasa por el ensayo y el error, procedía mediante la amalgama gradual de elementos dispares que había demostrado ser del agrado del público: el suburbio de baja densidad: el centro comercial orientado al coche; el parque industrial; el club de campo; y el campus universitario fuera de la ciudad. Curiosamente, esta aproximación disjunta nos ofrece una gran variedad de prototipos para una nueva clase de comunidad postindustrial que ya no estará basada en los puestos de trabajo de la industria o por lo menos no en la medida en que la están las nuevas ciudades europeas. El modelo norteamericano presenta una base de empleo predominantemente “terciaria”, es decir, de oficinas, centros de enseñanza e investigación, etc., y está pensada en función del consumo de mercancías y servicios. Podemos distinguir cuatro tipos diferentes en función de la importancia relativa que se conceden a las distintas clases de actividades:

1. La “comunidad de tipo *country-club*” orientada al ocio.
2. “La ciudad de consumo eficiente”²⁹ con un gigantesco centro comercial en su corazón mismo.
3. La *new town* centrada en la educación y la investigación, cuya “industria” es una gran universidad.

4. Comunidades especializadas: villas de recreo: “Disney-Worlds”; asentamientos orientados a los adultos o a los ancianos, que son comunidades proyectadas con el tamaño de una ciudad pequeña y equipadas con todas las instalaciones sociales y técnicas, pero que carecen de cualquier tipo de actividad “productiva” (productiva en el sentido marxista de producción de bienes agrícolas o manufacturados).

Esta interpretación de las tendencias actuales reclama un breve resumen de la evolución que condujo desde las subdivisiones irreflexivas y enormes a comunidades modélicas como Columbia. Md.

En la posguerra norteamericana, se atacó la escasez de viviendas mediante proyectos a gran escala sin otra preocupación que ofrecer “un buen hogar a un buen precio”. La movilidad que permitía el hecho de que casi todo el mundo tuviese coche estimuló la extensión urbana y las clases medias dejaron las ciudades en búsqueda de un nuevo modo de vivir en los suburbios. Los pequeños negocios siguieron a sus clientes y dieron lugar al centro comercial suburbano, al que sólo podía accederse en coche particular.

Como la industria también tendía a buscar un emplazamiento extraurbano, la consiguiente competencia por el suelo urbanizable llevó a ese tejido urbano hecho de retazos distintos, típico del uso del suelo predominante en los alrededores de las ciudades. A medida que los centros comerciales crecían de tamaño atraían oficinas, espectáculos, moteles y se convertían en el centro de una “no-comunidad” inestructurada.³⁰ Los promotores de los centros comerciales se dieron cuenta de que estos hacían subir el valor del suelo a su alrededor; para evitar promociones parásitas en sus contornos —y sobre todo para aprovecharse de los sustanciosos valores del suelo— los promotores empezaron a comprar más terrenos de los que necesitaban para su centro y de esta manera se convirtieron en parte

interesada en la planificación del suelo de las zonas circundantes. Al mismo tiempo, los promotores de viviendas, tras satisfacer las necesidades más urgentes, buscaban algo nuevo para el cliente exigente y lo encontraron en la *Packaged community*, una especie de suburbio mejor equipado que ofrecía áreas de recreo, tiendas y oficinas además de viviendas. Los intereses confluyentes de unos y otros crearon el prototipo de comunidad suburbana, basada en un gigantesco centro comercial a la que erróneamente se le pone la etiqueta de *new town*. En ausencia de un urbanismo regional, el emplazamiento de estos núcleos venía determinado por las fuerzas de mercado o por el deseo del promotor. Sin embargo, en 1961 alboreó una nueva era con el plan regional “Año 2000” para Washington D.C., que no sólo proponía un esquema de crecimiento ordenado, sino que señalaba en concreto los lugares aconsejables para la creación de nuevas ciudades. (il. 122). Los promotores con imaginación aceptaron el reto: las dos primeras *new towns* dignas de ese nombre (Reston, Va., y Columbia, Md.) se hicieron realidad.³¹

Reston está a 23 km al oeste de Washington en uno de los ejes de desarrollo propuesto por el plan “Año 2000”. El promotor, R. E. Simon, adquirió allí 2.872 ha. de las cuales la quinta parte se reservó para uso recreativo. El resto albergará una población prevista de 75.000 personas con la muy baja densidad de 34 habitantes por hectárea. La idea de Reston se orienta claramente hacia una sociedad del ocio en la que los residentes vivan en su propio *country-club*. Los puestos de trabajo son todos de oficinas o instituciones de investigación. La ciudad se estructura en siete “aldeas” cada una de ellas centrada sobre una instalación diferente: un lago, un campo de golf, etc. Los edificios se agrupan para dejar libres generosos espacios abiertos. La arquitectura de la primera aldea, a orillas del lago Anne, se aparta del esquema suburbano

presentando apretados grupos de casas en hilera. Su centro, proyectado por W. Conklin, es un admirado espacio urbano en miniatura (il. 123).

Reston tuvo la misma publicidad que una estrella de cine, pero a Simon le faltaba experiencia y suficiente capacidad financiera por lo que pronto se vio obligado a ceder el control a una compañía petrolera. Como consecuencia de ello, el principio de “tendones” de alta densidad propuesto por Conklin para enlazar las aldeas se ha abandonado y la arquitectura de los grupos últimos ha bajado de calidad.

Columbia está situada en el corredor urbano de crecimiento más rápido de la región, a medio camino entre Washington y Baltimore (il.124). El promotor J. Rouse reunió 5.240 ha de terrenos contiguos. La urbanización empezó en 1962 con una previsión de 110.000 habitantes en quince años. Rouse es un promotor eficaz de centros comerciales y parecía natural que esta ciudad pretendiera convertirse en un gran centro regional destinado a captar el poder adquisitivo de 250.000 clientes (il. 122). Esto dio a Columbia la imagen prototípica de “ciudad de consumo eficiente”, aunque esta imagen cambió después cuando la ciudad empezó a atraer importantes industrias.

Rouse está decidido a sacar beneficios de su nueva ciudad y todas las propuestas de diseño han de contrastarse con un “modelo económico” que garantice a sus acreedores que conseguirán una buena ganancia con su dinero. Sin embargo, los objetivos declarados de Rouse son más desinteresados: Columbia tiene que convertirse en una “ciudad verdaderamente racional” en la que todo el que trabaja en una de sus empresas pueda encontrar una vivienda al alcance de sus posibilidades, y ello “desde el conserje al presidente de empresa”. Se prevé a largo plazo un equilibrio entre la oferta de puestos de trabajo y la población

activa, pero sin un escalonamiento rígido como en las nuevas ciudades británicas. Evidentemente, Rouse considera que sus objetivos sociales y económicos son compatibles, aunque nunca explicó si los primeros son un simple instrumento para el logro de una buena ganancia, o si por el contrario la ganancia es necesaria para continuar promoviendo una sociedad mejor.

La decisión de la General Electric de construir una gran planta de aparatos en Columbia que ofrezca empleo a muchos obreros no cualificados pronto pondrá a prueba la determinación de Rouse de suministrar vivienda a todos contra la resistencia de los actuales residentes a aceptar una intromisión a gran escala en su idílico suburbio.³²

Rouse es partidario de un proceso científico de planificación y ha reunido a un equipo de primera fila de urbanistas y directores asistidos por numerosos expertos. Sin embargo, la planta de la ciudad no muestra ningún progreso respecto a las *new towns* británicas de la primera generación y las densidades son inferiores a las de Stevenage. La estructura urbana es jerárquica y está nucleada, es decir, se basa en barrios de entre 1.200 y 2.000 personas que forman aldeas de 6.000-10.000 residentes (il. 126). Los urbanistas propusieron suministrar transportes públicos por carril propio como en Runcorn, y ciertos informes demuestran que muchas personas se trasladaron a Columbia con la esperanza de poder vivir sin tener que poseer dos coches. Pero no hay procedimiento económico para proporcionar un buen servicio de autobuses con unas densidades tan bajas por lo que, de hecho, la población depende totalmente del automóvil privado.

Irvine, en California, ejemplifica el tercer prototipo de la *new town* norteamericana. En este caso, el catalizador de la decisión urbanística fue la necesidad de un nuevo campus para la universidad

de California. El arquitecto W. Pereira eligió como lugar el rancho Irvine, una enorme extensión de terreno virgen que pertenecía a un solo individuo. El compromiso de la universidad para construir en los terrenos de Irvine obligó a la corporación a embarcarse en un plan para toda el área, en lugar de venderlo por parcelas.

La urbanización de este rancho de 33.200 ha, catorce veces mayor que la superficie que cubre el plano del mayor L'Enfant para Washington D. C. implicaba una movilización de capital sin precedentes en el sector privado. El actual Plan General de Irvine establece una previsión de medio millón a 750.000 habitantes y la provisión de 134.000 puestos de trabajo en la industria y 150.000 en los servicios (il. 127). El primer sector, entre la universidad y el océano, tiene una superficie de 14.000 ha, es decir, tres veces la de Columbia, Maryland. Se desarrolló un primer centro urbano a cinco minutos en coche desde el campus: Newport Center, que en 250 ha ofrece instalaciones comerciales, sanitarias y financieras, despachos de profesionales, un campo de golf y un hotel (il. 128). Este centro presenta el mayor número de casas de corretaje fuera de los distritos bolsísticos y encarna el sueño americano de tener a Wall Street en un club de campo.³³ Un centro urbano aún mayor surgirá en un solar: triangular formado por la intersección de tres autopistas.

Aunque el plan se compone de “aldeas”, tiene rasgos innovadores porque agrupa las escuelas; tiendas, instituciones e instalaciones de recreo a lo largo de un “corredor ambiental” que, como banda verde continua, constituye un elemento orientador a la escala y la velocidad del automóvil. En cuanto la nueva ciudad cobre impulsos, los terrenos para la industria pueden llegar a valer cuatro veces más que los terrenos residenciales: la Irvine Company está creando grandes colonias industriales que ya emplean a 25.000 personas.

Reston, Columbia (Ma.), e Irvine tienen características que las distinguen claramente de las nuevas ciudades europeas; bajas densidades, primacía para el automóvil, énfasis en los trabajos del sector terciario y gran importancia de las instalaciones de recreo, así como una población caracterizada de ingresos medios altos.³⁴ Un problema común a todas estas nuevas ciudades de promoción privada es como transferir la responsabilidad de las decisiones del promotor a los residentes sin poner en peligro los objetivos y el calendario del plan general. Al parecer se ha encontrado un buen procedimiento en las Community Associations, de las que son automáticamente miembros todos los habitantes. El propósito de la asociación de Irvine es “la preservación de los valores de la propiedad”. Sin embargo, el conservadurismo de los primeros residentes puede bloquear cualquier intento de incrementar la densidad construyendo bloques de pisos para los grupos de ingresos bajos: este conflicto de intereses se está poniendo ya de manifiesto en Columbia entre los residentes por un lado y la intención de los promotores de impulsar la mezcla social y crear una ciudad heterogénea, por otro.

En la segunda mitad de los años sesenta, cuando las previsiones de crecimiento de la población nacional indicaban que a final de siglo podría haber 75 ó 100 millones más de norteamericanos³⁵, la atención del público se centró en las *new towns*, pues según las mismas estimaciones la mayor parte de ese incremento se produciría en las áreas metropolitanas, ya muy superpobladas. Una publicidad favorable sobre Reston e Irvine hizo que las *new towns* apareciesen como la panacea de los problemas del crecimiento urbano. Al mismo tiempo, las dificultades de los promotores privados para adquirir terrenos y financiar sus actividades pusieron de manifiesto la necesidad de una ayuda federal. Esto llevó al principio a una ampliación de

la National Housing Act 1965 que ofrecía garantías crediticias para la adquisición de terrenos en sectores suburbanos: en 1966 se autorizó que las nuevas comunidades suscribiesen estas hipotecas. Pero fue la Housing and Urban Development Act de 1966 la que marcó el punto de inflexión en el compromiso gubernamental con las *new towns*; en el título IV de esta ley, el Congreso daba garantías crediticias a los promotores de *new towns* con una cuantía máxima de hasta 50 millones de dólares para un solo proyecto y estableció las líneas maestras de una política mediante la cual las nuevas ciudades tenían que ofrecer espacios abiertos, suficientes, un desarrollo equilibrado y oportunidades idénticas para las minorías y los posibles usuarios de viviendas de bajo coste. Los autores de la ley distinguen cuatro tipos de *new towns*: ciudades ampliadas, nuevas ciudades autosuficientes, ciudades satélites y *new towns-in-town*. Este último término —que en realidad es un eufemismo de los proyectos de renovación urbana— se incluyó como paliativo para los alcaldes de grandes ciudades que proclamaron a los cuatro vientos su temor de que las *new towns* sirvieran para privar a las grandes ciudades de buena parte de la ayuda federal.

También en 1968 los legisladores del estado de Nueva York dieron un paso adelante apoyando al gobernador Rockefeller cuando éste creó la Urban Development Corporation, dotada de poderes para pasar por encima de las zonificaciones locales y las ordenanzas de construcción y le autorizó a emitir 1.000 millones de dólares en bonos exentos de impuestos para financiar sus proyectos. Bajo la enérgica dirección de Edward J. Logue, la UDC anunció casi inmediatamente la intención de crear dos nuevas comunidades en la parte norte del estado: Amherst, cerca de Buffalo, y Lysander, en el área de Syracuse. En 1970, el informe de la UDC sobre “New Communities for New York” proponía

canalizar al menos la tercera parte del crecimiento previsto de la población del estado hacia las nuevas comunidades.

Los estudios publicados entre 1968 y 1970 sobre las causas de los disturbios urbanos de 1967 apuntaban la necesidad de una descongestión e influyeron en la decisión del Congreso de ampliar su compromiso con las *new towns* aprobando la Housing and Urban Development Act de 1970. Esta ley presenta nuevos tipos de ayuda federal directa a las nuevas comunidades y estimula la experimentación social y tecnológica. El título VII de la ley elevaba el techo de las garantías crediticias hasta 500 millones de dólares y ampliaba el programa a los organismos públicos. Suponiendo que el Congreso apruebe los fondos necesarios, la HUI (Ministerio de Hábitat y Desarrollo Urbano) está hoy en condiciones de asegurar el éxito financiero de los esfuerzos urbanizadores, pues sus previsiones son tan generosas que G. Breckenfeld las describía en *Fortune* como “una espléndida oportunidad para, que una nueva camada de promotores se enriquezca a costa del público”. En realidad, las previsiones son suficientemente tranquilizadoras para atraer a este campo a grandes empresas como la General Electric, la Ford y la industria aeroespacial, mientras que la temible reputación del papeleo gubernamental impedirá una avalancha de pequeños especuladores. Con todo, cientos de solicitudes de crédito llegaban en 1971 al Ministerio de Hábitat y Desarrollo Urbano y se manifestaba la tendencia a iniciar demasiados proyectos a una escala excesivamente pequeña.

En el Congreso de la AIA (Instituto de los Arquitectos Norteamericanos) de 1971, Lloyd Rodwin hizo una propuesta sensata: la selección de los proyectos de comunidades nuevas que solicitaran ayuda federal se haría desde el punto de vista de los objetivos del desarrollo nacional.

Las *new town* no serían fenómenos aislados sino instrumentos de una estrategia más amplia.³⁶ Rodwin propuso también que se definiesen los objetivos de la intervención federal y defendió que se aceptasen organismos públicos como promotores, así como la propiedad pública del suelo urbano para cosechar los valores económicos creados por los nuevos proyectos. Sin embargo, dado el prejuicio norteamericano contra la planificación como forma de reglamentación, sería necesario que pasase otra década de educación del público para que se llegara a una aceptación social de tal política. En 1969, el Comité Nacional de Desarrollo Urbano propuso la construcción de 100 *new towns* con una media de 100.000 habitantes y 10 *new towns* de al menos un millón. No obstante, de las 65 comunidades nuevas que actualmente están en planificación, muy pocas se aproximan al tamaño de Columbia o Reston.³⁷ Sin embargo, cada vez es mayor el número de críticas que se dirigen contra el programa federal de *new towns*. Se afirma que éstas minan la vitalidad de las ciudades existentes más aún que los suburbios y que lejos de descongestionar el centro, se limitan a desperdigar las mejores instituciones, comercios y empleos, así como los grupos de ingresos mayores, dejando que la gran ciudad lidie con los parados y las familias numerosas.

La respuesta a estas críticas es que las nuevas ciudades permitirán poner a prueba ideas innovadoras que posteriormente ayudarán a reestructurar las ciudades centrales. ¡Pero se ha logrado tan poco hasta ahora! Algunas *new towns* experimentan con medios novedosos de transporte rápido: Fairlane —proyectada por la Ford Motor Company— enlazará con Detroit y el aeropuerto mediante un ferrocarril; Park Forest South —planeada para 110.000 habitantes de muy diverso nivel de ingresos— estará servida por una línea rápida interior que enlazará con el Chicago loop;

Flower Mound, localizada entre Dallas y Fort Worth, vivirá gracias a los puestos de trabajo suministrados por el gigantesco aeropuerto internacional. Audubon, en Nueva York ³⁸ está basada en el nuevo campus de Amherst de la Universidad del Estado, con sus 26.000 estudiantes y 13.000 empleados, pero sólo albergará a 27.500 habitantes con una densidad tan baja como la de Reston. Con sus 800 ha y 9.000 viviendas, estaba pensada a una “escala de laboratorio” para ensayar mayores aventuras a cargo de la UDC (Urban Development Corporation) del Estado de Nueva York (ils. 130. 131).

Indudablemente se propondrán más *new towns* basadas en universidades y centros de investigación. Uno de los casos más interesantes es el posible nacimiento de las *black new towns*, o nuevas ciudades negras, comunidades promovidas por empresarios negros o asociaciones sin afán de lucro para ofrecer trabajo y vivienda a las gentes de color, aunque estando abiertas también a las demás razas. La idea de las *black new towns* surgió del deseo de los militantes negros de abandonar el ghetto y de su rechazo a integrarse en zonas suburbanas para jugar en ellas un papel minoritario.³⁹

Soul City, en Carolina del Norte, está promovida por Floyd Mc Kissick, del Congreso de Igualdad Racial, una ciudad autosuficiente, situada a 65 km al norte de Durham. Otras dos *new towns* negras esperan la aprobación de la HUD, una en Alabama y la otra en Carolina del Sur, una estructura de poder negro, estas ciudades atraerán empresas negras como alternativa a la reticente integración en los suburbios dominados por los blancos: ofrecen elementos más dinámicos de la comunidad negra la posibilidad de organizarse por sí mismos la vida.

Es difícil predecir el grado de éxito que tendrán todas estas *new towns*. Lloyd Rodwin intentó en 1972

echar un vistazo a su oculta bola de cristal y predijo que antes de que acabase el siglo estarían terminadas en Norteamérica unas cuarenta nuevas ciudades. Dado que Mr. Rodwin se opone a la proliferación de comunidades nuevas de pequeño tamaño, parece probable que la realidad doble su predicción, aunque muy pocas de esas nuevas ciudades presentarán innovaciones. Quizá se construyan algunas *new towns* pendientes para revitalizar regiones atrasadas, pero es probable que tales núcleos sean, del tipo de comunidades especiales de vacaciones, con poblaciones previstas bajo de los 100.000 habitantes. Las *new towns* que estén dentro de las áreas metropolitanas no aliviarán sustancialmente la situación de las ciudades centrales: sin embargo, pueden conseguir reestructurar el desordenado esquema de uso del suelo propio de las grandes conurbaciones, comparable al objetivo marcado a las *villas nouvelles* de la región de París.

Notas

1. La primera formulación moderna de una estrategia de la descongestión aparece en un memorándum que Leonardo Da Vinci dirigió a Ludovico Sforza (Biblioteca del Instituto Francia Ms. B. Fol. 16). Tras la peste de 1485, que cobró 50.000 vidas en Milán, Leonardo propuso descongestionar la ciudad creando poblaciones satélites de no más de 10.000 habitantes cada una. Un rasgo original de esta propuesta era la recomendación de un trazado del centro urbano a varios niveles, con el nivel superior reservado a los peatones que accederían directamente a las tiendas y el nivel inferior destinado al tráfico rodado — movimiento de mercancías y eliminación de basuras—, y unas escaleras convenientemente espaciadas, que conectasen los dos niveles.

Existen calles de dos niveles en algunas ciudades medievales, como Berna, Thun y Chester, con soportales peatonales elevados por encima de la calzada desde la que se entregaban las mercancías a las tiendas. Sin embargo, la idea de una separación consecuente entre el tráfico vehicular y los peatones no reaparece hasta la segunda generación de *new towns* británicas, con el proyecto para Hook y la estructura focal de Cumbernauld (véase pp. 59-60).

2. Para frenar el crecimiento de Moscú se implantó en la

URSS un “sistema de pasaportes interiores” en 1935. Con todo, la zona de Moscú sobrepasó rápidamente las previsiones máximas de crecimiento establecidas en el plan general de 1935 (véase Hall, P., *The World Cities*, pp. 158-181).

3. Sobre la “estrategia de polos de desarrollo”, véase a Rodwin, L., en *Nations and Cities* (Boston, Houghton Mifflin, 1970; versión castellana: *Países y ciudades. Comparación de estrategias para el crecimiento urbano*, Ediciones Nueva Visión, S.A.I.C., Buenos Aires, 1972), y Friedman, John, en “The Changing Pattern of Urbanization in Venezuela”, en Rodwin, L., *Planning Urban Growth*, cap. II, pp. 40-59.

4. Sobre el “segundo París”, el “Plan bis”, véase Merlín P., *Les Villes Nouvelles*, p. 311.

5. Sobre la Ciudad Paralela de México, véase *La marcha a la provincia*, por el Ing. Víctor Vila y el profesor F. Escalante-Escalante (Ciudad de México, Calitlán, S. A., 1967), informe preparado en 1968.

6. Sobre El Tuy, véase Llewelyn-Davies et al., *The Tuy Medio*, Dirección de Planeamiento del M.O.P., República de Venezuela.

7. Sobre le Vésinet, véase Choay, F., fig. 43 y p. 28 (el área urbanizada tenía 436 ha).

8. *La mejor autoridad sobre la Ciudad Lineal* es George Collins. Véanse sus artículos en el *Journal of the Society of Architectural Historians*, XVIII: “The Ciudad Lineal of Madrid”, mayo de 1959, pp. 74-93, y “Lineal Planning Throughout the World”, octubre de 1959, pp. 38-53, así como todo el número de *Forum* (Ámsterdam), XXX, N°5, 1968 (véase también Choay, F., p. 99).

9. Definición oficial adoptada en 1919 por la Garden Cities and Town Planning Association (véase Osborn. F. J., y Whittick. A., p. 11).

10. Letchworth (véase Choay. F., p. 108 y figs. 79-81).

11. Respecto a una reciente adaptación del modelo Gloeden, véase figura 23, el Plan Roberto para Brasilia.

12. Para una crítica del concepto de unidad vecinal, véase Isaacs, R. R., y Tyrwhitt, J.

13. Patrick Abercrombie propuso primero un cinturón verde en su informe de 1943 al London County Council. Pero obsérvese también la propuesta anterior de cinturón verde para Moscú (Plan General de 1935). En los primeros años del siglo XX se proyectó un cinturón verde para Viena (véase Collins. G. R. y C. C., *Camillo Sitte and The birth of Modern City Planning*, Nueva York, Random House, 1964, pp. 42, 96, 130, 143 y 211).

14. Telford y Redditch se crearon para aliviar Birmingham; Skelemersdale y Runcorn para extraer población de Liverpool y Merseyside; Warrington, de Manchester; y Washington, de Newcastle. Las *new towns* escocesas, Cumbernauld, East Kilbridge, Glenrothes, Irvine y Livingstone, están todas destinadas a descongestionar Glasgow (véase también *The New Towns of Britain*, Londres, British Information Services, HMSM, 1973).

15. El primer recinto peatonal de posguerra fue el “Lijnbaan” de Rotterdam, diseñado en 1955.

16. La idea de “tendones” de alta densidad tenía sus orígenes en la teoría de la Ciudad lineal de los años treinta. Esta concepción se ha puesto posteriormente a prueba en Toulouse-le-Mirail (véase Candilis-Josic-Woods. p. 187) y se ha propuesto para Reston. Va., el primer proyecto de Milton Keynes, Evry. etc. El concepto de “espina de actividad”, es decir, la concentración de edificios públicos y servicios a lo largo de ejes viarios preferentes está relacionado con la idea de los “tendones”, pero no implica necesariamente grandes densidades residenciales. Ejemplos: Tuggenarong (Camberra), Irvine (California) y Evry.

17. Para una visión francesa de Cumbernauld, véase Guertin.

18. Melvin M. Webber, “Order in Diversity: Community without Propinquity”, en *Cities and Space: The future Use of Urban- land*, edición a cargo de Lowdon Wingo Jr., Baltimore; Johns Hopkins. 1963, y “The Urban Place and the Nonplace Urban Realm”, en *Explorations into Urban Structures*, Filadelfia, University of Pasadena Press, 1971, pp. 79-153.

19. Para un ataque a las nuevas ciudades de baja densidad, véase el número de *Architectural Review* dedicado íntegramente al tema (octubre de 1973) según un artículo, de los 54 millones de acres de Gran Bretaña, 33,5 millones están sometidos a diversas limitaciones para su urbanización. Cuando se termine, Milton Keynes tendrá una densidad global de 11,3 personas por acre. Con esta densidad en todos los asentamientos, los 55 millones de habitantes de Gran Bretaña necesitarían 5,5 millones de acres de suelo urbanizado, es decir, uno de cada cinco acres no sometidos a otro uso (minas, paisajes pintorescos, etc.). Si todos los británicos disfrutaran las bajas densidades de Milton Keynes, las manchas urbanas ocuparían uno de cada cinco acres disponibles.

20. La ciudad de Estocolmo posee la mayor parte del suelo de su término municipal. Este término es ya bastante grande: 18.600 ha de tierra y 2.700 de agua. Además, la ciudad poseía en 1971 otras 50.000 ha fuera del término

municipal. Compárense estas cifras con la extensión de la ciudad de París; 10.500 ha para sus tres millones de habitantes.

21. Se estimaba en 1975 que la población del Gran Tokio era de 28 millones, de los cuales 16 vivirán en el anillo exterior. Para atender este crecimiento se eligieron en 1963 los emplazamientos de 15 ciudades satélites, con poblaciones entre 150.000 y 670.000 habitantes. Se propuso la creación de otras 30 ciudades-satélite. La ley para el Desarrollo Urbano de la Región-Capital Nacional de 1958 constituye al mecanismo legal para la creación de ciudades-satélite. Según esta ley, el gobierno central suministrará fondos y ayuda técnica a las autoridades locales para la construcción de las nuevas ciudades. El gobierno está autorizado también a conceder créditos a promotores privados de reconocida solvencia. Una ley de 1959 restringe el establecimiento de nuevas industrias o instituciones de enseñanza dentro de la zona central de Tokio.

22. A construir a 144 km de Tokio, cerca del monte Fuji, en 40.000 ha de propiedad gubernamental. El proyecto prevé al traslado de unos 50 departamentos gubernamentales en los que trabajan 180.000 funcionarios civiles (véanse City Planning Association of Japan, *Giant Tokyo*, Tokio, 1963, y Tokyo Metropolitan Government, *An Outline of Ten-Year Plan for Government of Tokyo*, Tokio, 1963, y *An Administrative Perspective of Tokyo: City Planning*, Tokio, 1972).

23. Los soviéticos utilizan este término para designar las ciudades-satélite planificadas, así como núcleos del anillo exterior de las metrópolis que, tras un desarrollo independiente y gradual, acaban adquiriendo la función de satélite.

24. Véase un estudio del crecimiento de Moscú en Hall, Peter, *The World Cities*, pp. 158-181.

25. Afitchenko, A. A., "About the Reaction and Development of Satellite Towns Around Large Cities", en "News from Scientific Departments", en *Stroitelstvo i Arkhitektura*, n° 2, Moscú, 1962.

26. Baronov, N. V., "Building of New Towns", ponencia N° 11 presentada al Simposio de la ONU sobre Planificación y Desarrollo de Nuevas Ciudades, Moscú, 24 de agosto a 7 de setiembre de 1964. Véase también la ponencia presentada por Muranova, G., al Congreso W.H.O. sobre Aspectos Sanitarios de la Urbanización, Stuttgart, diciembre de 1973.

27. En 1954 el 22 % de las viviendas de París carecían de agua corriente, y un informe de 1961 demostraba que el 31 % de las viviendas de la región de París no tenían aseo privado o lavabo. Sólo el 20 % contaba con bañera o ducha (« Une enquête par sondage sur le logement », en *Etudes statistiques*. N° 2, París, 1957, y *Annuaire statistiques abreges de la Région*

parisienne, París, 1961).

28. Sobre Toulouse-le-Mirail, véase Candilis-Josic-Woods.

29. Este manejable término fue acuñado por Paul y Percival Goodman en *Communitas*, pp. 125 y ss.

30. James Rouse, promotor de Columbia (Maryland), inventó este término para distinguir el suburbio no estructurado de la comunidad planificada.

31. Respecto a la planificación y el crecimiento de Reston y Columbia, véanse mis artículos en *The Nation*, diciembre de 1966, pp. 652 y 714.

32. Véase el artículo de Brooks, Richard, "Social Planning In Columbia", en *Journal of the American Institute of Planners*, noviembre de 1971, p. 373, y el de Zehner, Robert B "Neighborhoods and Community Satisfaction in New Towns", en *op. cit.*, p. 379.

33. Para más información sobre Irvine (California), véase Mason, William R., *The Irvine Company on the Road to a Model Urban Environment*, Irvine, setiembre de 1973.

34. En 1968, el ingreso familiar medio de Estados Unidos era de 8.000 \$. Según un informe de 1969, los ingresos medios de Reston y Columbia (Maryland), eran respectivamente de 20.000 \$ y 17.000 \$.

35. La cifra más baja de las propuestas es un incremento de 55 millones de norteamericanos en 30 años (véase Downs, Anthony, "Alternative Forms of Future Urban Growth" in the United States., en *Journal of the American Institute of Planners*, enero de 1970. p. 3).

36. Rodwin, Lloyd, y Susskind, Lawrence, "New Communities and Urban Growth Strategies", ponencia presentada en la Conference on New Communities del American Institute of Architects, Washington, D.C.

37. Véase, sobre Columbia (Maryland), el trabajo de Hoppenfeld, Morton, y sobre Reston, *Reston Quarterly Facts Sheets*.

38. Véase el Contract Summary, publicado por la New York Urban Development Corporation, sobre Audubon-Amherst y las complicadas negociaciones entre el promotor público y las comunidades locales.

39. Para la primera formulación de la idea de las *Black New Towns*, véase mi artículo en *Progresiva Architecture*, agosto de 1968, pp. 126-137, así como la nota 32.

El Team X

Presentación

En el año 1953, durante el IX CIAM (Congreso de Arquitectura Moderna en Aix-en-Provence, un grupo de jóvenes arquitectos entre los que se encontraban Alison y Peter Smithson, Aldo van Eyck, Jacob Bakema, George Candilis, Shadrach Woods, entre otros, comenzaron a criticar el esquematismo de la Carta de Atenas, reclamando que se introdujera el concepto de “identidad” y que también se investigara sobre algunos principios estructurales del crecimiento urbano, a instancias del tema de dicho congreso: el “Hábitat”.

Se podría decir que ese fue el comienzo de lo que luego sería llamado el “Team 10”, un colectivo de arquitectos que, sin llegar a ser un movimiento o escuela en el sentido tradicional del término, ni tampoco un grupo productor de una Teoría unívoca, sentó las bases de una nueva mirada hacia la Arquitectura y el Urbanismo Moderno a través de los aportes individuales de sus integrantes. ” ya no se trataba de mantener las viejas pretensiones de cambiar radicalmente el modo de vida de la gente, el modelo de producción o la estructura de la propiedad del suelo; se trataba de plantear, si acaso, una utopía de lo posible, aceptando los gustos y las necesidades de la gente”. (Josep Montaner, *Después del Movimiento Moderno*. Pág. 30)

La respuesta de los líderes maduros de los CIAM a estos primeros interrogantes, fue la propuesta a estos jóvenes para que organizaran el X CIAM, marcando así, lo que luego sería el final de los Congresos y el comienzo de una nueva etapa. El congreso de los CIAM, en el año 1956 en Dubrovnik, quedó signado por el slogan que plantearon los miembros del Team 10: “encontrar una relación precisa entre forma física y necesidad socio-psicológica de la gente. Se trataba de

introducir conceptos que permitieran a la arquitectura reflejar más exactamente la diversidad de los modelos sociales y culturales, planteando ideas como la “identidad”, modelo de asociación, vecindad, etc. Para ello era necesario poner en crisis definitiva los planteamientos simplificadores de la Carta de Atenas y poner al descubierto la complejidad de la vida urbana” (Montaner, *ib*)

Entre los elementos importantes de la experiencia del Team 10, se destacan la metodología seguida en las reuniones de trabajo, basadas en lo pragmático y empírico, en oposición a lo sistémico y a la voluntad de generar objetivos globalizadores y universales de los CIAM. En las reuniones, cada invitado presenta un proyecto en el que explica y analiza diferentes temas. La actitud experimental y empírica es la que prevalece. Otra de las características es la aceptación de la diversidad de opiniones, basadas en proyectos concretos con una clara idea de no dogmatizar.

En el año 1954, el Team 10 propone el “Manifiesto de Doorn” en las que se esbozan algunas intenciones generales de sus integrantes.

No obstante, lo que se podría definir como el “producto” del Team 10, son sus reuniones, en las que cada integrante expone ante los demás distintas problemáticas e interrogantes y las comparte.

Lo que a continuación presentamos, este llamado “Manual del Team 10”, es un resumido extracto de una recopilación de las diferentes experiencias de algunos de sus miembros y algunos comentarios sobre las mismas, realizada por una de sus integrantes más activas, la inglesa Alison Smithson.

(...) El movimiento del CIAM vino a ser una especie de plataforma sobre la cual los arquitectos se reunieron para discutir sus ideas sobre arquitectura y planeamiento.

En 1947 hubo un nuevo intento por parte de arquitectos jóvenes del CIAM para cubrir la brecha entre pensamiento y sentimiento.

Estos arquitectos establecieron lo siguiente: “... Debemos trabajar para la creación de un medio ambiente físico que satisfaga las necesidades emocionales y materiales del hombre y estimule su engrandecimiento espiritual...”

Bakema, 1959.

ALISON SMITHSON
Manual del Team 10

Ediciones Nueva Visión, Bs As,
1963.

Publicado originalmente en
Architectural Design, Londres,
diciembre 1962.

Alison Smithson

Manual del Team 10

J. B Bakema	Holanda
Aldo van Eyck	
G. Candilis	Grecia
S. Woods	EE.UU
A. & P. Smithson	Inglaterra
John Woelcker	
J. Soltan	Polonia
Gier Grung	Noruega
Ralph Erskine	Suecia
J. Coderch	España

Hubo una época, y de ello no hace mucho tiempo, en que los hombres se movían dentro de esquemas deterministas, llamémoslos esquemas euclidianos. Estos esquemas coloreaban su conducta y su manera de ver, tanto lo que hacían como lo que sentían. Entonces —y esto tenía que suceder tarde o temprano — algunos individuos perspicaces, con antenas sumamente delicadas —pintores, poetas, filósofos y científicos la mayoría de ellos — saltaron de estos cauces y le quitaron a la realidad esa pátina determinista que la cubría.

Vieron cosas maravillosas y nos hablaron de ellas. Picasso, Klee, Mondrian y Brancusi; Joyce, Le Corbusier, Schönberg, Bergson y Einstein: todo este grupo extraordinario es acreedor a nuestra gratitud sin medida. Ellos quebraron los antiguos límites y expandieron el universo exterior e interior.

(...) Fue un alboroto prodigioso: La jaula estaba nuevamente abierta. Pero la sociedad se mueve todavía dentro de viejos cauces, en una atmósfera malsana, sirviéndose sólo a hurtadillas de lo que

estos hombres descubrieron (...)

(...) ¿Cuándo dejarán los arquitectos de regodearse con la tecnología por lo que ésta es en sí misma, ¿cuándo dejarán de correr a tropezones tras el progreso? (...)

(...) Los arquitectos han traicionado a la sociedad al traicionar la esencia del pensamiento contemporáneo. Y nadie puede vivir realmente en lo que los arquitectos proyectan, a pesar de que ellos así lo piensen.

Ahora bien, lo maravilloso de esta idea no euclidiana —de esa otra visión— es que es contemporánea; contemporánea a todas nuestras dificultades sociales y políticas, económicas y espirituales. (...) Cada época requiere un lenguaje constitutivo, un instrumento que permita aferrar los problemas humanos que en ella se plantean, así como aquellos que siguen siendo los mismos en todas las épocas, es decir, los que se refieren al hombre (a todos nosotros) como ente primordial. Ha llegado el momento de fundir lo viejo y lo nuevo, de redescubrir las cualidades arcaicas, es decir intemporales, de la naturaleza humana.

(...) La arquitectura implica un constante redescubrimiento de las cualidades humanas fundamentales trasladadas al espacio. El hombre es siempre y en todas partes esencialmente el mismo, tiene el mismo equipamiento mental, a pesar de que lo use diferentemente de acuerdo a su trasfondo cultural o social, de acuerdo al particular esquema de vida del que forma parte. Los arquitectos modernos han estado jugueteando continuamente con aquello que es diferente en nuestro tiempo, a tal punto que han perdido contacto con lo que no es diferente, sino siempre y esencialmente lo mismo. Este grave error no ha sido cometido en cambio por los poetas, pintores y escultores.

Ellos, por el contrario, nunca han estrechado el campo de la experiencia. Lo han ampliado e intensificado. (...)

El lenguaje que desarrollan los arquitectos, en cambio —y esto después de que el período de los pioneros hubo pasado—, sólo coincide consigo mismo, y es, por lo tanto, esencialmente estéril y académico: literalmente abstracto. Es obvio que debemos crear una herramienta más rica: un enfoque más efectivo para resolver los problemas ambientales que nuestro período nos propone hoy en día. Estos problemas no seguirán siendo siempre los mismos, pero conciernen al mismo hombre. (...)

Van Eyck. Encuentro de Oterloo

El papel del arquitecto

El papel de la expresión arquitectónica y del urbanismo en la sociedad contemporánea es el mismo que desempeñó en la sociedad del pasado.

La arquitectura y el urbanismo son simplemente la expresión espacial de la conducta humana.

En la conducta humana hay muchos aspectos que no cambian: el hombre es feliz, está triste, ama, muere. Pero un aspecto, en particular, está evolucionando rápidamente: es la relación entre el hombre y el espacio universal total.

En la sociedad del pasado, la relación entre hombre y el espacio total estuvo determinada por la religión (el tener fe), en el medioevo; por la economía política (el poder), en el siglo XIX; por la administración (el conducir), en el siglo XX.

La nueva sociedad dará al hombre la oportunidad de mantener una relación individual con la vida total: el individuo tendrá derecho a una opinión personal sobre la vida. De modo que deberemos crear para los hombres, por medios técnicos, condiciones físicas, psicológicas y estéticas que les

permitan definir en el espacio tales opiniones personales.

El volumen construido es un instrumento formidable para lograr este objetivo.

Primero, el hombre crea el medio ambiente, y el medio ambiente, a su vez, influye sobre el hombre. El medio ambiente es creado por elementos simples: paredes y aberturas en las paredes. Tiene poca significación el material de que las paredes estén hechas. Pero las construcciones del hombre traerán más y más variaciones en las paredes y en sus aberturas. El vocabulario se ha ampliado y se está haciendo más y más rico. Durante 2000 años el hombre vivió bajo los árboles, a nivel del suelo. Sólo en los últimos 500 le ha sido posible vivir por encima de los árboles, en contacto con el horizonte.

Ahora, pues, debe emplearse todo el alfabeto. Es preciso armonizar la vida a nivel del suelo con la que está en contacto con el horizonte.

De este modo, nos enriqueceremos mucho, puesto que las construcciones multiplicarán nuestras posibilidades de vivir en un espacio dado y de establecer una relación personal con ese espacio total: permitirán el desarrollo de un estilo o una estética basada en el derecho de cada uno a tener una opinión personal sobre la vida.

(...) Debemos movilizarlos simplemente como arquitectos, y como arquitectos planificadores ser capaces de coordinar y de integrar. Sólo el arquitecto dará al hombre la posibilidad de expresar su derecho a vivir un modo personal de vida, a través del volumen construido.

(...) Cada hombre tiene derecho a estar en contacto con el fenómeno llamado vida total y sólo a través del volumen construido puede alcanzar ese contacto.

Este es un problema directamente relacionado con el problema general de la “estructura de la sociedad”. Un centro cívico es parte de un establecimiento humano.

La palabra “cívico” nos hace pensar en el hombre como miembro de una sociedad y la palabra “centro” en la parte central de algo. A veces usamos la palabra “corazón” en lugar de “centro”.

Es útil recordar que “sociedad” significa cooperación duradera de un grupo para mantenerse a sí mismo. De modo que el “centro cívico” es un elemento esencial que funciona en el seno de la cooperación duradera de un grupo para mantenerse a sí mismo. (...)

Canalizar las fuerzas de la sociedad por medio de las formas construidas hacia un foco llamado centro cívico es lo que hace comprensible la vida de una comunidad humana. (...)

Podríamos decir que un centro cívico o corazón constituye una especie de comunicación tridimensional a través de la forma construida, donde converge lo que ocurre en el establecimiento humano total (ciudad). (...)

Debemos prestar atención al hecho de que esta función de la arquitectura y de la expresión cívica es a menudo ignorada en los edificios y ciudades modernos; (...).

Problema: Centro Cívico para la metrópoli de Saint Louis. Bakema.

Esta es la función de la arquitectura y del urbanismo en el desarrollo de la nueva sociedad. *Bakema, "Carré Bleu", 1961*

Debemos hacer de nuestras enfermas ciudades lugares habitables antes de que sea demasiado tarde. Sabemos esto y lo olvidamos, mientras que el límite de lo inhabitable ya está delante de nosotros. (...)

Mientras tanto, los arquitectos continúan absorbidos por cosas que, aunque no ajenas a nuestro tiempo, son con frecuencia claramente ajenas a la tarea constructiva que debería ocuparnos, que es simplemente la de satisfacer las necesidades urbanas "interiores" de la sociedad; (...)

A los arquitectos inclinados todavía a creer que todo esto no tiene nada que ver con la "historia de otra idea", sólo puedo decirles: paséense otra vez por alguna de las nuevas ciudades, como simples forasteros, culpablemente implicados. Me parece que entonces toda idea concerniente a la tarea del arquitecto que puedan albergar en sus cabezas le abrirá pronto camino a otra. (...)

Para lograr la indispensable unión de la arquitectura y el urbanismo en una misma disciplina, será requisito previo una severa revaluación de lo que ambas realmente pretenden. (...)
Van Eyck

¿Pueden los arquitectos satisfacer la demanda plural de la sociedad? ¿Pueden acaso sustituir la presente pérdida de lo vernáculo, y sin embargo construir una ciudad que sea realmente una ciudad, es decir, un lugar habitable para una multitud? Lo vernáculo pudo siempre hacer frente a la pluralidad en épocas pasadas. ¿En qué forma participará la gente en la conformación de su propio entorno inmediato dentro de un esquema general? AL decir "la ciudad", uno se refiere a la "gente" que vive en ella, y no simplemente a la "población". Este es el primer problema que enfrenta el arquitecto urbanista actual.

Si la sociedad no tiene forma, ¿cómo podrán los arquitectos construir la impronta de esta sociedad? Los arquitectos se han ocupado siempre de edificios aislados o de un complejo de edificios aislados.

Creo que existe una paradoja implícita en las tareas del arquitecto de hoy en día.

Van Eyck

(...) considero que el estudio de la historia en un sentido académico o sistemático es necesario. Probablemente esto no parecía importante hace 25 años, en cuanto el deseo polémico de los arquitectos era liberarse del pasado; la historia de la arquitectura se había transformado en un impedimento para quienes buscaban una nueva arquitectura, y en un santuario para aquellos que no la buscaban.

Sin embargo, hoy en día, las barreras que separan nuestra experiencia directa del conocimiento del pasado y de las posibilidades futuras son confusas. Nos sentimos, por ejemplo, parte del movimiento moderno; sin embargo, podemos criticarlo y contemplarlo como una fuerza histórica definida que afecta directamente nuestra manera de construir.

Es necesario preguntarse qué tipo de historia debería estudiarse.

No puede haber una historia objetiva, puesto que sabemos que hasta en la observación científica la conexión dinámica entre el observador y el hecho observado es más significativa que la apariencia del hecho observado. Toda interpretación del material histórico está afectada no sólo por nuestra posición actual en el tiempo, sino también por el hecho de que somos arquitectos. (...).

Architect's Journal. 23 de abril de 1959. John Voelcker

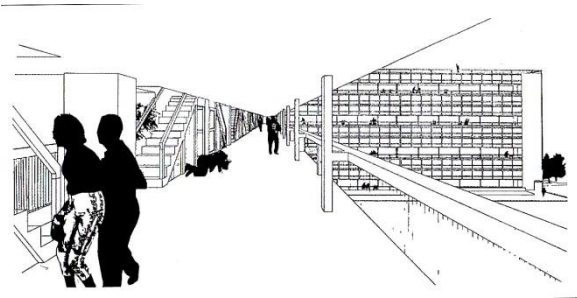
(...) Le Corbusier es un gran visionario y esta palabra tiene para mí un sentido especial: encierra un significado más religioso que términos como "idealista" y "revolucionario". Un visionario puede hacer que el pensamiento de los demás se ilumine casi como un producto secundario de su esfuerzo personal. (...)

¿Cuál es la visión de Le Corbusier?

Un medio ambiente humano, poético y disciplinado:
un medio ambiente
Maquinista (...).

En el sueño de Le Corbusier de una Ville Radieuse, la máquina queda bajo un firme control, y por más que algunas de sus técnicas estéticas puedan haber sido de transición, nunca se confundió con respecto a su objetivo principal. Su ciudad habría de ser una ciudad de torres brillantes en un mar de árboles, con el automóvil usado en una escala en la cual es un objeto poético conmovedor y no una cosa pestilente: un medio ambiente esencialmente controlado, tranquilo, con las energías del tránsito y la comunicación canalizadas y no desplegadas insensatamente y al azar.

Exposición de Le Corbusier, febrero de 1959. P.D.S



Dibujo de una calle elevada.
Alison y Peter Smithson. 1953.

Agrupamiento de viviendas

Durante años, ATBAT ha estudiado los problemas del hábitat para la gran mayoría en todos sus aspectos y peculiaridades. No ha llegado a una solución global, sino a soluciones particulares. Ha encontrado muchas soluciones y muchas variantes, pero el espíritu de la búsqueda, sigue siendo el mismo, el espíritu de la mayoría con sus leyes y sus disciplinas.

Enunciado de principios:

(...)

Le corresponde al arquitecto posibilitar al hombre la construcción de su casa, de su hogar.

Hasta hoy, la casa se construye previendo el mínimo detalle, y el hombre es luego comprimido en ella – que en espíritu es la misma desde Escocia hasta la Costa de Oro- y se adapta lo mejor que puede a la vida que le fija el arquitecto.

Debemos preparar el hábitat sólo hasta el punto en que el hombre pueda hacerse cargo de él.

Tratemos de proporcionar un marco en el que el hombre pueda ser nuevamente el amo de su hogar.

(...)

Architectural Design, enero de 1955. Candilis

El proyecto de viviendas con galerías de circulación “Golden Lane” se ocupa del problema de la identidad en forma similar.

Este proyecto propone que una comunidad se estructure a partir de una jerarquía de elementos asociadores, y trata de expresar estos distintos

niveles de asociación (LA CASA, LA CALLE, EL BARRIO, LA CIUDAD).

Es importante comprender que los términos usados: Calle, Barrio, etc., no deben ser tomados como realidad, sino como ideas, y que será tarea nuestra la de hallar nuevos equivalentes de estas formas de asociación para nuestra nueva y no demostrativa sociedad.

El problema de re-identificar al hombre con su medio ambiente (*contenu et contenant*) no puede ser resuelto usando antiguas formas de agrupamientos de viviendas, calles, plazas, espacios verdes, etc., puesto que la realidad social que ellas representaban ya no existe.

En el complejo de asociaciones que es una comunidad, la cohesión social solamente puede lograrse si deja lugar a la libertad de movimientos, y esto nos conduce a nuestra segunda ley: la altura (densidad) debería incrementarse en la medida en que la población total se incrementa, y viceversa. En el contexto de una gran ciudad con edificios altos, para mantener la libertad de movimiento, proponemos niveles múltiples con “calles en el espacio” residenciales. Éstas se entrelazarán en un complejo continuo de niveles múltiples, conectado en donde fuere necesario con los sitios de trabajo y con los elementos al nivel del suelo que sean necesarios a cada nivel de asociación.

Nuestra jerarquía de asociaciones está tejida en un *continuum* modulado que representa la verdadera complejidad de las asociaciones humanas.

Esta concepción se opone directamente al arbitrario aislamiento de las así llamadas comunidades, de la “Unidad de habitación” y del “barrio”.

Nuestra opinión es que una jerarquía de asociaciones humanas concebida en estos términos debería reemplazar a la jerarquía funcional de la “Carta de Atenas”.

CIAM 9. Aix-en-Provence, 24 de julio de 1953.
Alison and Peter Smithson

(...) La creación de espacios por medio de grupos no arbitrarios es la función primaria del planificador.

El grupo básico es obviamente la familia; tradicionalmente, el próximo grupo social es la calle (o plaza, o espacio verde, o cualquier elemento que por definición implique amparo o pertenencia, como cuando se dice “en nuestra calle”, y no “en el camino”), luego viene el barrio, y finalmente la ciudad. La tarea del planificador es explicitar estos agrupamientos como realidades plásticas y finitas. En los suburbios y barrios bajos, la relación vital entre la casa y la calle sobrevive: hay chicos que corren (la calle es comparativamente tranquila), la gente se para a hablar, (...) y los negocios están a la vuelta de la esquina; uno conoce al lechero, y fuera de su casa está en “su” calle.

La casa, ese caparazón adaptado a la espalda del hombre, mira hacia adentro a la familia, y hacia fuera a la sociedad; (...)

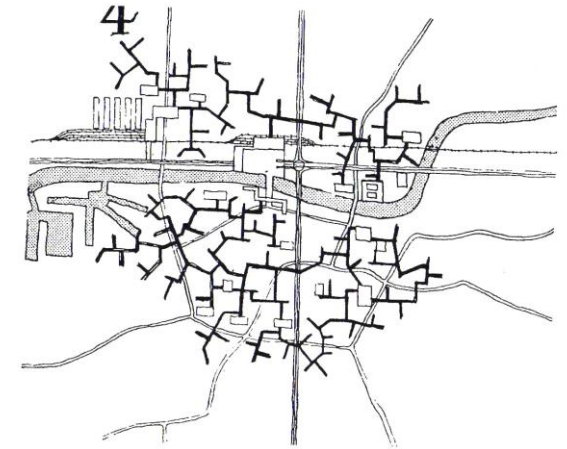
La casa es el primer elemento finito de la ciudad. (...)

La calle es el segundo elemento finito de la ciudad.

La calle es una extensión de la casa, en ella los chicos aprenden por vez primera algo del mundo que está más allá de la familia; la calle es un microcosmos en el cual los juegos cambian con las estaciones y las horas se reflejan en el ciclo de la actividad.

(...) en una época éstas mismas calles estaban estructuradas en tal forma (...) que formaban el tercer elemento finito de la ciudad, el barrio, la expresión plástica de la comunidad secundaria. La diferencia entre las ciudades y la gran ciudad es solamente de tamaño, puesto que ambas son ordenaciones finitas de barrios, con los elementos adicionales necesarios para sustentar la vida física y espiritual. La ciudad es la última comunidad, “la expresión tangible de una región económica”. Para mantener la soltura de agrupamiento y la facilidad de comunicación, la densidad deberá incrementarse a medida que la población aumente, y si hemos de mantener las alegrías esenciales del sol, del espacio y de lo verde con altas densidades, deberemos construir en altura.

En el pasado, la aceptación de la última parte de esta tesis condujo a una forma de vida vertical en la cual la familia es privada de su desarrollo esencial al aire libre, y el contacto con otras familias se torna difícil, si no imposible, en los estrechos balcones y escaleras que son su único medio de comunión y



Primer diagrama de un clúster.
Alison y Peter Smithson. 1952

comunicación. (...) las posibilidades de entablar esas amistades que constituyen la “familia extendida” son muy escasas, por la completa ausencia de comunicación horizontal y por la ineffectividad de la comunicación vertical. La idea de “la calle” ha sido olvidada.

Esta idea, no la realidad de la calle, es lo importante: la creación de efectivos espacios-grupo, que llenen la función vital de identificación y amparo, haciendo posible la socialmente vital “vida de las calles”.

En todas las densidades, esto es posible por la creación de una retícula real de calles en el espacio, cada una de las cuales servirá a un amplio número de personas que dependerán de ella para su tránsito; además habrá de preverse calles principales de características propias. (...) Cada parte de cada calle debe servir a la suficiente cantidad de personas como para transformarse en una entidad social, y estar al alcance de un número mucho mayor en el mismo nivel. Las calles deberían ser lugares y no corredores o galerías.

Calles principales en las cuales haya negocios, buzones, cabinas telefónicas. (...)

El bloque de departamento desaparece y la vida vertical se transforma en una realidad.

“Architects Year Book 5”. Golden Lane Project. Alison and Peter Smithson.

Ya se había hecho obvio que la construcción de ciudades estaba más allá del alcance del pensamiento analítico puro, y que el problema de las relaciones humanas se escapaba de la red de las “cuatro funciones”. En un intento de corregir esta situación, el Manifiesto de Doorn proponía: “Para comprender el esquema de las asociaciones humanas debemos considerar cada comunidad en su medio ambiente particular”. (...)

Si la validez de la forma de una comunidad radica en su esquema de vida, de esto se desprende que el principio fundamental debería ser el análisis continuo y objetivo de la estructura humana y de su cambio.

Este análisis no sólo incluiría “lo que sucede” (las costumbres de “los organismos”, modos de vida y relaciones con sus alrededores; cosas tales como vivir en ciertos lugares, ir a la escuela, viajar para trabajar y recorrer negocios), sino también “lo que motiva” esos actos (las razones para ir a escuelas especiales, elegir tal tipo de trabajo y visitar tales o cuales negocios en particular). En otras palabras, se trataría de descubrir una trama de la realidad que incluya las aspiraciones humanas.

La estructura social a la cual el urbanista debe dar forma no es solamente diferente, sino también mucho más compleja de lo que lo haya sido nunca. (...) El concepto de comunidad autosuficiente es al mismo tiempo teóricamente insostenible y prácticamente dispendioso. El rechazo de esta concepción exige un cambio completo de actitud. El planificador ya no es un reformador social, sino un técnico en el campo de la forma, que no puede apoyarse en los centros

comunales, lavaderos comunales, locales comunales, etc., para enmascarar el hecho de que la comunidad como un todo es incomprensible. (...)

Architectural Design, julio de 1956. Alison and Peter Smithson.

Cada generación siente una nueva insatisfacción y concibe una nueva idea del orden.

Los arquitectos jóvenes sienten hoy en día una insatisfacción monumental con respecto a los edificios que ven a su alrededor. Para ellos, los barrios de viviendas, los centros sociales y los bloques de departamentos carecen de sentido y están fuera de lugar. Estos profesionales sienten que la mayoría de los arquitectos han perdido contacto con la realidad y están construyendo los sueños del “ayer” cuando el resto de nosotros ha despertado al “hoy”. No les satisfacen las ideas que estos edificios representan, las ideas del movimiento de la Ciudad Jardín y de la Arquitectura Racional.

Estos dos movimientos lograron su forma al descubrir los medios estéticos de cumplir un programa social. El movimiento de la Ciudad Jardín es básicamente un movimiento social. (...)

En su libro nos deja la imagen de una arquitectura de ferrocarril para honestos pero azorados hombres de trabajo. (...)

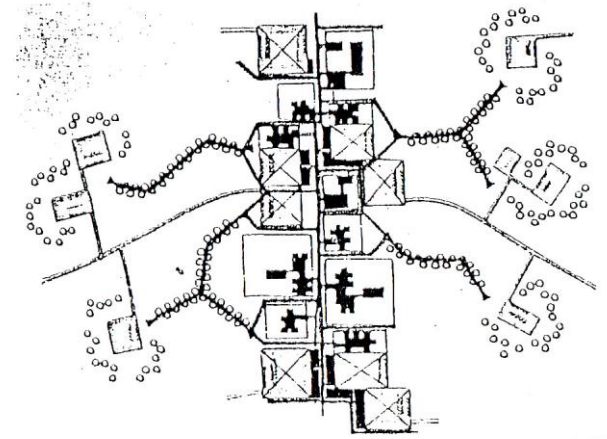
De las ciudades jardín provienen 40 años de legislación de planeamiento urbano. En los lugares más “progresistas”, la tradición de la

Ciudad Jardín ha dejado paso al Movimiento de la Arquitectura Racional de la década del 30. La fuerza impulsora social de este movimiento fue la supresión de los tugurios, la provisión de sol, luz, aire y espacio verde en las ciudades superpobladas. Este contenido social fue perfectamente expresado por las formas funcionalistas del período académico que siguió al gran período del cubismo, del dadaísmo y del Stijl.

Este fue el período de la cocina mínima y de las 4 funciones, del concepto mecánico de la arquitectura. Aún hoy en día podemos ver en todas las ciudades de Europa la arquitectura racional en construcción. Edificios de departamentos de muchos pisos, orientados de norte a sur en bloques paralelos, separados por la distancia mínima que permita al sol de invierno penetrar en los pisos más bajos, y con la altura mínima para lograr una densidad económica de ocupación del terreno. Donde la extensión del conjunto es lo suficientemente grande, se puede ver la aplicación de esta fragmentación teórica: vivienda, trabajo, recreación (del cuerpo y del espíritu); en estos casos nos preguntamos cómo es posible que exista alguien que crea que en esto yace el secreto de la construcción de ciudades.

La insatisfacción que sentimos hoy en día se debe a la inadecuación de cada uno de estos movimientos para proveer un medio ambiente que de forma a la idea de orden de nuestra generación. No se llegó a las formas históricas de construcción gracias a la suerte o al Arte; estas formas lograron el orden a través de una organización significativa, las formas tienen una validez permanente, una vida secreta, que

86



Desarrollo en racimo. Woods. 1961

sobrevive a su uso directo. Cada uno de nosotros reconoce la Calle, el Lugar, la Plaza del pueblo, (...) como invenciones urbanas, extensiones de la casa y componentes de la ciudad que satisficieron las necesidades y aspiraciones de generaciones pasadas, en otros lugares.

¿No podemos hallar en cada lugar la forma que convenga a nuestra generación? (...)

Debemos desarrollar una arquitectura partiendo de la trama misma de la vida, un equivalente de la complejidad de nuestra manera de pensar, de nuestra pasión por el mundo natural y de nuestra fe en la nobleza del hombre.

Comencemos planteando las cosas desde el momento en que el hombre o el niño sale de su casa; aquí comienza nuestra responsabilidad, puesto que el individuo no tiene sobre su medio ambiente extendido el control que tiene sobre su casa, la cual puede transformarse en palacio o en cuchitril independientemente de lo que haya existido en primer lugar.

Deberemos tratar de encontrar en qué forma este contacto básico debería realizarse, cuántas casas deben disponerse juntas, cuáles deben ser sus servicios comunes (el equivalente a la bomba de agua del pueblo), cuestionando continuamente la arbitrariedad de las soluciones existentes.

Este es el paso básico del enfoque ecológico del problema del habitar: la casa es una casa particular en un lugar particular, parte de una comunidad existente, y debería tratar de extender las leyes y las disciplinas de esa comunidad.

Architectural Design, junio de 1955. Alison y Peter Smithson.

Consideremos por ejemplo al hombre que vive en las afueras de la gran ciudad, al hombre que viaja.

Este hombre que va hacia su trabajo (o vuelve de él), debería poder encontrar reposo para la vista en el escenario de las calles a través de las cuales circula. La vivienda en masa presenta un rostro esencialmente hostil, con muy pocos descansos para la vista. El ojo desea ver lo que se puede comer, beber, tomar, llevar puesto, comprar. La mente desea recibir sugerencias para la acción —o el relajamiento— como un descanso de la tensión cuando no se tiene la necesidad de pensar en el trabajo. (...)

Una condición del camino es hacer sentir que se está yendo hacia alguna parte; hacia el norte o hacia el sur; hacia o desde, es orientarnos, tanto en una noche oscura como en un día gris.

El movimiento del automóvil es un movimiento de flujo, no el parar y arrancar irregulares, el cambio de dirección, el darse vuelta brusco del caminante.

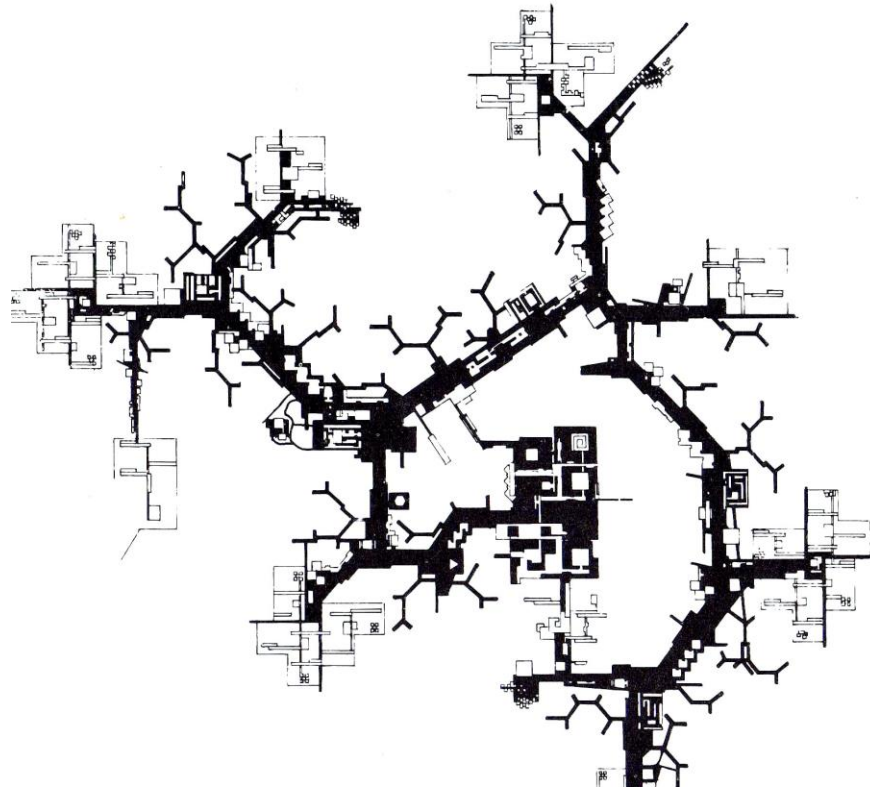
Fluir significa moverse uniformemente a velocidades adecuadas a la función a cumplir, velozmente por las rutas nacionales, muy lentamente en los caminos de acceso a la vivienda.

Architectural Design, octubre de 1958. Alison y Peter Smithson.

La palabra “cluster” designa un esquema específico de asociación; esta palabra ha sido introducida para reemplazar conceptos de grupo tales como “casa, calle, barrio, ciudad” (subdivisiones de la comunidad), o “aislado, pueblo, ciudad, gran ciudad” (entidades de grupo), demasiado cargados de implicancias históricas. Todo lo que se da en conjunto es un “cluster”. Esta es una especie de palabra comodín a emplear durante el período de creación de tipos nuevos.

Se han emprendido algunos estudios sobre la naturaleza del “cluster”. La intención de estos estudios, en los cuales las condiciones fueron en gran medida supuestas y no “reales”, fue mostrar, en términos de formas construidas, que es posible un nuevo enfoque del urbanismo. En otras palabras, se trataba de presentar una “imagen”. Se postulaba tanto una nueva estética como una nueva forma de vida.

“Uppercase 3”, Alison y Peter Smithson



Barrio Tolouse-le-mirail.
Candilis, Josic, Woods. 1961-66

En los días del pionerismo de la arquitectura moderna, los Hilberseimer, los Le Corbusier, los Gropius estaban produciendo Ciudades Ideales en el sentido renacentista, pues su estética era en realidad la estética clásica, una estética de organización formal fija. Ahora bien, la actitud del Team 10 es que esto constituye una actitud irreal hacia las ciudades, pensamos que el planeamiento implica un avance sin solución de continuidad, más que una decisión de “borrón y cuenta nueva”. Aceptamos como un hecho que una generación sólo puede realizar una cantidad determinada de trabajo, y que debemos seleccionar los puntos en los cuales nuestra acción pueda ejercer el máximo efecto significativo sobre la estructura total de la ciudad, antes que tratar de encarar su reorganización completa, cosa que es solamente una expresión de buenos deseos. (...)

P.D.S

Extraído de:

Ciudades para un pequeño planeta.

Editorial Gustavo Gili. Barcelona, año 2000.

ISBN 84-252-1764-4

Autor Richard Rogers

Procesamiento y selección Arq. Patricia Buguñá

Richard Rogers

La cultura de las ciudades

En 1957 se puso en órbita el primer satélite espacial. Nos brindó la oportunidad de podernos observar desde un punto de vista privilegiado y significó el comienzo de una nueva conciencia global, un gran cambio respecto a nuestra relación con el planeta. Vista desde el espacio, la belleza de la biosfera de la Tierra es impactante, pero lo es, también, su fragilidad. Las brumas de polución, las heridas de la deforestación, las cicatrices de la industrialización y el crecimiento de las ciudades son pruebas de que, en nuestra búsqueda del bienestar, estamos destruyendo sistemáticamente todos los elementos que soportan nuestro sistema de vida. La supervivencia de la sociedad ha dependido siempre de la salvaguarda del equilibrio entre las variables de población, recursos y medio ambiente. Obviar este principio tuvo consecuencias fatales para civilizaciones del pasado. También nosotros estamos sujetos a las leyes de control de la supervivencia, pero, al contrario que aquéllas, nosotros componemos la primera civilización global y somos, pues, los pioneros en afrontar una expansión global simultánea de la población, así como el agotamiento de los recursos naturales y la erosión del medio ambiente.

Mientras escribo, sobre mí sobrevuelan cerca de 400 satélites, equipados con instrumentos meteorológicos, de estudio de procesos de costa, océanos y polares

que procesan continuamente el estado de la vegetación y la atmósfera, contrastando los efectos de la polución y la erosión. Sus datos juegan un papel crucial para determinar el grado de mutación geológica, el calentamiento global y el desgaste de la capa de ozono. Son, en ese sentido, testimonios de la creación de una catástrofe medioambiental de magnitudes jamás afrontadas por la humanidad. Los resultados a largo plazo de los actuales niveles de desgaste no están todavía claros, pero dada la incertidumbre científica relativa a sus efectos precisos, mi consideración es que debemos aplicar el "principio preventivo" y asegurar que se tomen medidas para asegurar la supervivencia de las especies de nuestro planeta. Resulta sorprendente, sobre todo para un arquitecto, constatar que son nuestras ciudades las que están provocando primordialmente esta crisis medioambiental. En 1900, sólo una décima parte de la población vivía en ciudades. Hoy día, por primera vez en la historia, lo hace la mitad de la población mundial, y en un plazo de treinta años ese índice puede llegar a los tres cuartos de la población. La población urbana se incrementa en 250.000 personas al día, lo que equivale aproximadamente a la aparición de un nuevo Londres cada mes. Este crecimiento planetario de la población urbana y la precariedad de los modelos de habitabilidad están acelerando, al mismo tiempo, el grado de erosión y contaminación.

¡Resulta paradójico que el hábitat de la humanidad -nuestras ciudades- sea el mayor destructor del ecosistema y la mayor amenaza para la supervivencia del hombre sobre el planeta! En Estados Unidos, la polución procedente de las ciudades ya ha mermado un 10 % las cosechas. En Japón, los residuos producidos por la ciudad de Tokio se acercan a los 20 millones de toneladas al año, y ya han llevado a la saturación a la bahía de la capital. Ciudad de México ha conseguido secar prácticamente sus dos ríos, y el tráfico de Londres contamina más el aire de lo que lo hacía la combustión de carbón antes de las medidas tomadas en 1956 para controlar la polución. Las ciudades generan la mayoría de los gases que producen el "efecto invernadero", y figuras tan respetadas como Sir John Houghton, director de la comisión que asesora sobre cambio climático en las Naciones Unidas, ya advierten sobre los desastrosos efectos que pueden conllevar los actuales grados de emisión de dichos gases.

Así, a pesar de que las necesidades urbanas y lo inevitable de su crecimiento continuado no disminuirán, vivir en ciudades no debe llevar *per se* a la autodestrucción de la civilización. Por ello, estoy convencido de que la arquitectura y la planificación urbana pueden evolucionar para aportar herramientas imprescindibles encaminadas a salvaguardar nuestro futuro, creando ciudades que produzcan entornos sostenibles y civilizadores. Este libro pretende de mostrar que las ciudades futuras pueden ser el trampolín para restaurar la armonía perdida entre la humanidad y su medio.

El motivo de mi optimismo tiene su origen en tres factores: la difusión de la conciencia ecológica, la

tecnología de las comunicaciones y la producción automatizada. Todos ellos constituyen condiciones para el desarrollo de una cultura urbana postindustrial, sensibilizada con el entorno y socialmente responsable. Científicos, filósofos, economistas, políticos, urbanistas, artistas y ciudadanos de todo el mundo están exigiendo que las perspectivas globalizadoras se integren en las estrategias de crecimiento futuro. El informe de las Naciones Unidas "Nuestro futuro en común" propuso ya el concepto de "desarrollo sostenido" como columna vertebral de las políticas económicas globales: cabe resolver nuestras necesidades actuales sin comprometer las de futuras generaciones, al tiempo que deberíamos encauzar nuestro desarrollo en favor de la mayoría: los pobres.

El núcleo de este concepto de sostenibilidad radica en la redefinición de la riqueza para que ésta incluya el capital natural: aire, agua limpia, capa de ozono en condiciones, mar incontaminado, tierra fértil y una abundante diversidad de especies. Los medios propuestos para asegurar la protección de este capital natural están en las regulaciones y, aún más importante, en la tasación adecuada del uso que el mercado hace de dicho capital, un bien hasta hace poco considerado limitado y gratuito. El objetivo definitivo de un desarrollo económico sostenible es poder legar a las generaciones futuras ese capital natural en condiciones parecidas, o incluso mejoradas, de lo que nosotros hemos heredado. La aplicación de esa "sostenibilidad" no puede conllevar en ningún lugar mayores beneficios potenciales que en las ciudades. De hecho, los beneficios que se derivan de ese enfoque son, a

priori, tan grandes que la sostenibilidad medioambiental debería convertirse en el principio rector de la moderna proyectación urbana. Si las ciudades están minando el equilibrio ecológico del planeta se debe a que nuestras pautas de comportamiento social y económico son la causa originaria de un desarrollo que produce un desequilibrio medioambiental. Tanto en el mundo desarrollado como en el que está en vías de desarrollo, el impulso protagonizado por las ciudades parece estar llegando a su límite. El grado de crecimiento de las ciudades provoca que los parámetros convencionales de ajuste del crecimiento urbano hayan quedado obsoletos. En el mundo desarrollado, la migración de personas y actividades económicas desde el centro urbano al mundo ideal de los barrios periféricos ha conducido a un ingente desarrollo suburbano, mayor ocupación en sistema viario, incremento en el uso del automóvil, mayor congestión y contaminación -como puede fácilmente apreciarse en ciudades del Oeste de Estados Unidos como Phoenix y Las Vegas-. Entre tanto, en las economías de rápido crecimiento de los países en vías de desarrollo, se construyen a un extraordinario ritmo nuevas ciudades de gran densidad, con poca o ninguna conciencia de su futuro impacto social o medioambiental. En todo el mundo, masivos flujos migratorios procedentes de un mundo rural pobre se asientan en estas nuevas ciudades del consumo. La situación de la población pobre es un tema que se obvia en todo el mundo. En el mundo desarrollado, los pobres quedan fuera del ciclo consumista y se abandonan y aíslan en guetos urbanos, mientras que en los países en vías de desarrollo son relegados a la precariedad insalubre

de poblados barraquistas donde los residentes ilegales o sin censar suelen superar el número de los oficiales.

Las ciudades están produciendo una peligrosa inestabilidad social asociada al inevitable declive medioambiental. A pesar del incremento global de la riqueza, que supera al de la población, la pobreza empeora y sigue creciendo. Mucha de esta gente pobre vive en los entornos más sórdidos, expuesta al límite de las condiciones de habitabilidad y perpetuando el ciclo de erosión y contaminación. Las ciudades están destinadas a albergar una proporción cada vez mayor de esta población pobre y no debería sorprender a nadie que las sociedades, faltas de la igualdad más elemental, sufran una acusada erosión social y que acentúen la precariedad medioambiental, factores ambos que van entrelazados.

La pobreza, el desempleo, un deficiente sistema sanitario y educativo, y los conflictos -la injusticia social en todas sus manifestaciones- dificultan la capacidad de las ciudades para ser sostenibles medioambientalmente. Las que han sufrido una guerra civil, como Beirut; las que sufren de una pobreza extrema, como Bombay; las que han enajenado a considerables segmentos de la población en su camino hacia la riqueza, como Los Ángeles; o las que persiguen el beneficio inmediato como única meta, como Sao Paulo, dañan el entorno en detrimento de todos. No puede existir armonía ciudadana ni mejoras medioambientales sin el respeto de los derechos humanos y la paz. Las ciudades del primer mundo, el mundo desarrollado, contienen comunidades privadas de las

necesidades más elementales, pero es en las urbes de rápida expansión propias del mundo en vías de desarrollo, donde los pobres parecen vivir sin regeneración posible. Si descuidamos este problema, los problemas sociales y ecológicos de estas megápolis dominarán pronto el entorno humano. La idea de que unos pocos ricos pueden continuar volviendo la espalda a tales problemas y seguir actuando desde su cómodo aislamiento respecto a estos asentamientos de desolación es estrecha de miras, pues la falta de una mínima igualdad provoca una presión constante que atenta contra la armonía social y la cohesión ciudadana.

Además de procurar oportunidades de empleo y enriquecimiento, las ciudades construyen el marco físico de las distintas comunidades urbanas. En las últimas décadas, en todo el mundo, este marco público de las ciudades, el espacio entre edificio y edificio, se ha visto seriamente dañado o erosionado. Este proceso ha acentuado la polarización de la sociedad y aumentado la pobreza y la alienación, haciendo necesarios nuevos conceptos de planificación urbana que integren las responsabilidades sociales.

Las ciudades han crecido y han cambiado hasta convertirse en estructuras tan complejas y tan poco manejables que se hace difícil recordar que su existencia se justifica para satisfacer, ante todo, las necesidades humanas y sociales de las comunidades; de hecho, suelen fallar en este punto. Si preguntáramos a la gente qué son las ciudades, es probable que nos hablaran más de coches y edificios que de calles y plazas. Y si les preguntáramos acerca de la vida en la ciudad, nos hablarían probablemente de alienación, aislamiento,

delincuencia, atascos y contaminación, más que de sentido comunitario, participación, animación, belleza o placer. Probablemente dirían que los términos "ciudad" y "calidad de vida" son incompatibles. En el mundo desarrollado esta realidad conduce a una segregación de las clases acomodadas a ámbitos privados reclusos y vigilados, diferenciados de los de los pobres, despojando a la ciudadanía de todo su significado.

La ciudad ha acabado por ser entendida como un templo para el consumismo. La conveniencia política y comercial ha invertido el énfasis del desarrollo urbano para, en lugar de encauzarlo hacia las necesidades sociales, asimilarlo a determinadas necesidades de individuos o grupos concretos. La consecución de este restringido objetivo ha privado a la ciudad de su vitalidad. La complejidad de la "comunidad" ha sido desmantelada y la vida pública se ha diseccionado en componentes individuales. Paradójicamente, en esta era de globalización democrática, las ciudades están incrementando la polarización de la sociedad en colectivos segregados. El resultado de esta corriente es el declive en la vitalidad de los espacios urbanos.

El politólogo Michael Waltzer ha clasificado el espacio urbano en dos grupos diferenciados: "cerrado" y "abierto". En el primer caso, se trata de un espacio urbano que desarrolla una única función de acuerdo con la voluntad de urbanistas y promotores de la vieja escuela. El espacio abierto se concibe como multifuncional, destinado a una variedad de usos de los que todos pueden participar. El barrio residencial, la urbanización de

viviendas, el distrito financiero, la zona industrial, los aparcamientos, los túneles, las circunvalaciones, los centros comerciales y el propio coche son exponentes de espacios cerrados. En tanto que la plaza y la calle concurrida, el mercado, los parques y las terrazas suelen ser abiertos. Cuando nos hallamos en los primeros, solemos ir con prisa, en tanto que en los segundos somos más proclives a encontrar la mirada del otro y a participar de la vida comunitaria. Ambas categorías tienen un papel que desempeñar en la ciudad. Los espacios cerrados satisfacen nuestros caprichos de consumo privado y autonomía y son, en ese sentido, muy eficaces. Por contra, los espacios abiertos aportan algo común: agrupan distintas partes de la sociedad y alimentan un sentido de tolerancia, conciencia, identidad y respeto mutuo.

En cualquier caso, en el proceso de planificación de las ciudades según los requisitos de la iniciativa privada, hemos visto eclipsarse la segunda dimensión. El aperturismo en el espacio urbano ha cedido inexorablemente ante los intereses corporativos y, paralelamente a ese proceso, vemos desaparecer la propia idea de ciudad integradora. El egoísmo y la segregación están ganándole la partida al contacto y la comunidad. En las nuevas modalidades de desarrollo urbano, las actividades que solían solaparse ahora se diferencian con la idea de rentabilizar al máximo los intereses de promotores y comerciantes. Los negocios se agrupan y aíslan en parques de negocios, las tiendas en centros comerciales atravesados por calles artificiales, las casas se disponen en suburbios residenciales o urbanizaciones privadas. Inevitablemente, las calles y plazas de estos falsos

espacios públicos están faltas de la diversidad, vitalidad y humanidad de la vida cotidiana en la ciudad. Y, todavía peor, las calles tradicionales están vaciándose de contenido social y comercial, convirtiéndose en tierra de nadie recorrida por ocasionales peatones y muchos coches. Aunque la gente aprecie las comodidades, sigue también valorando la verdadera vida ciudadana, tal como demuestran las multitudes que atestan los centros urbanos durante los fines de semana.

La desaparición del espacio público abierto no supone una mera causa de queja, sino que puede ocasionar una degradación social extrema. A medida que se extingue el vital ajetreo de los espacios públicos, perdemos el hábito de participar en la vida de la calle. La natural vigilancia de las calles debida a la asidua presencia de personas acaba siendo sustituida por una necesidad de seguridad privada que con vierte a la ciudad en menos hospitalaria y más alienante, al tiempo que empieza a verse como un espacio claramente peligroso, presidido por el miedo.

En respuesta a esta situación, las actividades pasan a estar cada vez más sectorizadas. El mercado callejero se hace menos atractivo que el seguro centro comercial, la zona universitaria se convierte en un campus cerrado y, progresivamente, en toda la ciudad, el espacio público abierto está en regresión. La gente acomodada se recluye o se traslada a vivir fuera de la ciudad, en recintos privados cerrados donde a los más desfavorecidos no se les permite la entrada, ahuyentados por servicios de seguridad privados. Aquellos que no disponen de dinero son como los que están sin papeles, una clase relegada. El concepto de ciudadanía como corresponsable del

entorno propio desaparece, y la vida en la ciudad acaba siendo una estructura limitada por los enclaves suburbanos protegidos de los ricos y guetos internos o, como en el mundo en vías de desarrollo, tristes poblados barraquistas.

Creamos las ciudades para gozar de los espacios comunes y éstos, paulatinamente, van configurándose para mantenernos apartados los unos de los otros. En las ciudades en expansión de EE UU, estos guetos internos, barrios de clase media fuertemente vigilados, centros comerciales y parques de negocios, muestran de manera diáfana esa tendencia. Ya el escritor californiano Mike Davis describió cómo la ciudad de Los Ángeles, escenario repetidamente de tumultos urbanos en las últimas décadas, ha ido creciendo segregándose cada vez más hasta casi militarizarse.

Empezando por las afueras nos encontramos con el "cinturón tóxico", un anillo de vertederos gigantescos, con desechos radioactivos e industrias contaminantes. A medida que nos adentramos en la ciudad, pasamos de suburbios residenciales patrullados por compañías privadas a áreas de clase media con su propia vigilancia, hasta alcanzar el centro de la ciudad dominada por los guetos y las bandas callejeras. Aquí, la división Ramparts del Departamento de Policía de Los Ángeles investiga más asesinatos que cualquier otro del país. Finalmente, en el corazón del círculo se emplaza el distrito de negocios, donde las cámaras de televisión y los mecanismos de seguridad controlan prácticamente a cada peatón.

Con sólo pulsar un botón se bloquea el acceso y se despliegan pantallas a prueba de balas. La aparición de "personas inconvenientes" suscita un

pánico complacido, mientras las cámaras de vídeo graban y los guardias de seguridad se ajustan los cinturones. Ha surgido un nuevo tipo de ciudadela que se defiende no sólo mediante barreras físicas, altas vallas, alambres de espinos y puertas de control, sino también con un sinfín de aparatos electrónicos.

En Los Ángeles, los automóviles se han convertido en una fortaleza móvil, donde cristales ahumados preservan la identidad de los pasajeros, cristales blindados protegen de ataques armados, y cierres centralizados de puertas accionados desde el interior acentúan la alienación del individuo en su propia ciudad.

La situación de Houston es parecida. Bajo el distrito de negocios se ha construido una trama de calles subterráneas de más de nueve kilómetros de longitud. Este laberinto deslumbrante, llamado con involuntaria ironía el "sistema conectivo", es totalmente privado. Sin acceso directo desde la calle, sólo puede accederse a él desde los vestíbulos de los bancos y compañías petrolíferas que dominan Houston. Es el resultado de la creación de un nuevo gueto urbano que deja las calles atestadas de automóviles como reducto de los pobres y los desempleados, mientras que la élite dirigente compra y negocia en un ambiente confortable, seguro y con aire acondicionado.

A pesar de que las ciudades británicas o europeas no han llegado tan lejos, muchas ya muestran tendencias similares. También aquí hemos podido observar la retirada hacia los barrios periféricos y la pobreza creciente en los centros urbanos, una mayor presencia de seguridad y transporte privado y la proliferación de espacios "cerrados". Cualquier

intento para corregir la situación debe pasar por la movilización de la participación de los ciudadanos en el sentido de pertenencia a la ciudad. El compromiso individual para con la ciudad resulta capital de cara a garantizar un crecimiento sostenible, pues sólo un cierto empeño social y cultural de la comunidad urbana puede redundar en armonía cívica. Es la fuerza motriz que da color a todos los aspectos de la vida ciudadana, incluido el diseño de sus edificios.

Creo apasionadamente en la importancia del sentimiento de ciudadanía como estímulo de vivacidad y humanidad. Este se manifiesta tanto en grandes operaciones ciudadanas a gran escala como en otras más espontáneas y reducidas que crean, conjuntamente, la rica diversidad de la vida urbana. Las ciudades siguen ejerciendo de imanes demográficos porque facilitan trabajo y son la base del desarrollo cultural. Son centros de comunicación y aprendizaje y de complejas estructuras comerciales, albergan densas concentraciones humanas y focalizan la energía física, creativa e intelectual. Son emplazamiento de actividades y funciones altamente diversificadas: exposiciones y manifestaciones, bares y catedrales, tiendas y auditorios. Me encanta su combinación de edades, razas, culturas y actividades, la mezcla de comunidad y anonimato, familiaridad y sorpresa, e incluso el sentido de peligrosa excitación que suscitan. Disfruto con los grandes espacios tanto como de la animación que aportan las terrazas de los cafés, la vivacidad de las plazas públicas, la variada mezcla de ámbitos laborales, tiendas y viviendas que componen barrios vivos.

Paseando por los grandes espacios públicos de Europa -la Galería Vittorio Emanuele de Milán, las Ramblas de Barcelona, los parques de Londres o los barrios y plazas de tantas otras ciudades- me siento partícipe de la comunidad ciudadana. Los italianos tienen incluso una palabra que describe la disposición de hombres, mujeres y niños a relacionarse con el espacio público mientras rondan calles y plazas al atardecer: *la passeggiata*. Cuando las autoridades parisinas aceptaron nuestra propuesta de liberar la mitad del solar designado para el Centre Pompidou, de cara a convertirlo en una plaza, estaban promoviendo precisamente este tipo de idea de ciudadanía. La idea de integrar una animada plaza al proyecto procedía de nuestra admiración por espacios públicos tales como Jamaa El Afna en Marrakech, la Piazza San Marco en Venecia y el Campo en el corazón de Siena, escenario del Palio. Ha sido pues una gran satisfacción que la relación entre el edificio y el espacio público, entre el Centre Pompidou y la plaza Beaubourg, haya creado una plaza integrada en la vida ciudadana que ha regenerado los alrededores. Una ciudadanía activa y una vida urbana vibrante son componentes esenciales de una buena ciudad y de su identidad cívica. Para recuperarles allí donde se han perdido, cabe involucrar a los ciudadanos en el desarrollo de su propio medio: deben sentir que el espacio público les pertenece y es responsabilidad suya. Desde el callejón a la gran plaza, todos los espacios urbanos pertenecen al ciudadano y son de dominio público, una institución pública que, como tantas otras, puede promover o frustrar nuestra existencia urbana.

El espacio público es el escenario de la cultura urbana, donde la ciudadanía se ejerce y donde se puede cohesionar una sociedad urbana. Las ciudades reflejan los valores, el compromiso y la resolución de las sociedades que las envuelven. De ahí que el éxito de éstas dependa de sus habitantes, su gobierno y la prioridad que ambos otorguen a la consecución de un entorno urbano humanizado. Los atenienses de la antigua Grecia reconocían la importancia de su ciudad y el papel que jugaba al alentar la democracia moral e intelectual de su época. El ágora, los templos, el estadio, el teatro y los espacios públicos dispuestos entre aquellos, eran tanto la mayor expresión artística de la cultura helénica como el catalizador de su rico desarrollo humanista. El compromiso hacia la interdependencia de la forma construida y los ideales quedaba reflejado en el juramento prestado por los nuevos ciudadanos: "Dejaremos la ciudad mayor, mejor y más hermosa de como la heredamos". La calidad del entorno define la propia calidad de vida para los ciudadanos, del mismo modo que la relación entre la ciudad y su armonía cívica es evidente Vitrubio, Leonardo da Vinci, Thomas Jefferson, Ebenezer Howard, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright y Buckminster Fuller, entre otros, idearon ciudades ideales que configurarían sociedades ideales, ciudades que alentarían una mejor ciudadanía y permitirían a la sociedad superar sus carencias. En tanto que tales visiones reductivas de las ciudades han dejado de corresponderse con la diversidad y complejidad de la sociedad moderna, estas tentativas utópicas deberían recordarnos que, en la era de la democracia, la arquitectura contemporánea y la planificación urbana están

destinadas a expresar nuestros valores sociales y filosóficos comunes. Sin embargo, las reconversiones urbanas más recientes no suelen reflejar más que el empeño de la consecución del provecho personal. La riqueza se ha convertido en un objetivo en sí mismo más que en un medio para alcanzar metas sociales más amplias.

La construcción de nuestro hábitat sigue estando en manos de las fuerzas del mercado y dictada por imperativos financieros a corto plazo. No sorprende que esto haya llevado a resultados tremendamente caóticos, cuando el entorno arquitectónico de tantos lugares continúa como un problema político de naturaleza aleatoria. Las ciudades son la cuna de la civilización, los motores y condensadores de nuestro desarrollo cultural. Reincorporarlas en los programas políticos resulta complejo, aunque se trate de auténticas fuentes de inspiración, también son reducto de la precariedad más descorazonadora. Esta es la dicotomía de la ciudad: su potencial tanto para civilizar como para embrutecer. Debemos, pues, desarrollar una nueva forma de ciudadanía que responda a las necesidades de la ciudad moderna. Para ello, cabe una mayor participación ciudadana y un liderazgo más decidido. Involucrar a las comunidades en una participación con poder de decisión requiere que el entorno arquitectónico se convierta en asignatura educativa y forme parte importante de los planes de enseñanza. Enseñar a los niños acerca de su entorno urbano cotidiano los lleva a respetar e intentar mejorar su medio. De este modo, las ciudades se convierten en una herramienta necesaria, un laboratorio vivo para la educación.

La sostenibilidad medioambiental debería configurarse como asignatura interdisciplinar entre el arte, la historia, la biología y la física. Por ello, debemos tener a disposición los fondos que permitan interesarse e informar al público. Se debe enseñar conducta ciudadana a gente de todas las edades y, sobre todo, es importante escuchar lo que plantean. Buena parte de nuestra futura calidad de vida depende de esa tarea.

Aunque exista una tendencia a la desmoralización ante la aparente imposibilidad de conseguir el control democrático de las ciudades, existen ejemplos alentadores del fenómeno por todo el mundo. En muchos lugares, la ciudad, en aspectos que van desde la arquitectura a la ecología, es centro de debate público y sujeto político irrenunciable, lo que contrasta abiertamente con la negligencia que padece en Gran Bretaña.

El presidente François Mitterrand afirmó en una ocasión que la cultura, y especialmente la arquitectura, era la cuarta prioridad de los franceses a la hora de votar (me estremezco al pensar cómo catalogarían esa misma categoría los políticos británicos). En Gran Bretaña somos estrictamente conscientes de las iniciativas parisinas más espectaculares, pero éstas representan sólo la punta del iceberg. En Francia se convoca un concurso para todos y cada uno de los edificios públicos que se construyen, ya sean edificios de viviendas, escuelas, oficinas de correos, plazas, parques o ciudades enteras. Los concursos locales de cierto relieve cuentan con un jurado que comprende al alcalde, un representante de los usuarios, miembros de la comunidad, técnicos y arquitectos. Existen pequeños concursos destinados a animar a los nuevos talentos,

así como grandes competiciones internacionales, que a menudo involucran al propio presidente, concertadas para asegurar a Francia un lugar de privilegio en la mejor arquitectura internacional. En Gran Bretaña, los contribuyentes gastan 4.000 millones de libras esterlinas al año en sus edificios públicos y el gobierno sigue sin tener una política arquitectónica definida. En 1992 tuvimos diez concursos públicos frente a los 2.000 de Francia. Los británicos se lamentan de su arquitectura y, sin embargo, contamos con una nueva generación de grandes arquitectos que, con pocas excepciones, no ha recibido ningún encargo público en el país. Resulta irritante ver cómo se malogra el talento actual para dejar un mediocre legado arquitectónico a las generaciones futuras.

Curitiba, una ciudad brasileña en rápida expansión, ha logrado solventar los problemas de crecimiento y mantenimiento gracias a la participación ciudadana y a una gestión política de amplias miras. Como describiré más tarde, en esta ciudad se han practicado políticas polivalentes destinadas a incrementar la conciencia medioambiental y social en todas sus facetas, desde la educación al comercio, del transporte a la planificación. Como resultado, se ha conseguido una ciudadanía que siente la ciudad como propia y se responsabiliza de su futuro. Rotterdam, a su vez, aporta un ejemplo de desarrollo promovido por el Gobierno y orientado hacia la comunidad. El plan estratégico para la ciudad define las líneas maestras de cara a materializar el crecimiento deseado por los ciudadanos. La reconversión de los muelles es tema de continuados estudios, debates y una colaboración permanente. La mayor parte de los terrenos de la

ciudad y sus alrededores son de propiedad pública y pueden ser cedidos a la comunidad cuando ésta lo estime necesario, antes de que algún particular pueda comprarlo. Así, la ciudad espera crecer como una estructura celular, escindiéndose y multiplicándose en vecindarios mixtos de tres a cinco mil personas, dotados de lugares de trabajo, escuelas, tiendas y viviendas. Al menos un tercio de cada nueva comunidad consta de excedentes provenientes de otros vecindarios, lo que asegura una cierta cohesión social y evita que Rotterdam se divida en áreas segregadas y comunidades aisladas.

En España, tras el fin de la dictadura de Franco, las primeras elecciones municipales pusieron al frente del Ayuntamiento de Barcelona a un gabinete decidido a transformar la ciudad. El alcalde, Pasqual Maragall, y su concejal de Cultura, el arquitecto Oriol Boñigas, aprovecharon la organización de las Olimpiadas de 1992 como trampolín de reformas visionarias que fueron mucho más allá de las meras instalaciones olímpicas. Ello supuso la instauración de un plan estratégico para toda la ciudad, con la repavimentación de las calles y la creación de 150 nuevas plazas. Algunos de los arquitectos de mayor renombre mundial fueron llamados para impulsar algunos de los planes más ambiciosos de desarrollo urbano, tales como la reconversión del área portuaria que había separado la ciudad del mar, una zona costera propia de las ciudades industriales marítimas. El resultado ha sido una renovada toma de contacto entre la ciudad y el mar a lo largo de un gran frente marítimo. Más allá de los proyectos concretos, Maragall ha instaurado un clima donde el sector privado parece dispuesto a concertarse con el sentir popular, apreciando el

provecho general suscitado por la mejora a largo plazo y reconociendo la importancia del interés público. A partir de este proceso democrático, Barcelona se ha reconvertido en una ciudad de prestigio mundial que la gente quiere visitar y donde desea vivir y trabajar.

Ciudades como San Francisco, Seattle y Portland han incorporado la participación ciudadana en la planificación urbana en su sistema electoral. En las elecciones locales no sólo se elige un candidato, sino que es posible tomar decisiones acerca del entorno arquitectónico: ¿Cuánta superficie se va a destinar a oficinas? ¿Cuál es el mejor plan de reconversión? ¿Qué política de transporte cabe adoptar? De este modo, los habitantes de estas ciudades se sienten involucrados y con un cierto sentimiento de control sobre el destino de sus ciudades.

Las políticas mencionadas ilustran cómo las sociedades urbanas están desarrollando estrategias según su cultura específica y sus necesidades. En cada una de estas ciudades existe la asunción fundamental de que los ciudadanos tienen algo que decir sobre su configuración, y prueban que una participación y un verdadero compromiso gubernamental pueden transformar el tejido físico y social de las mismas. *He* aludido a algunos de los problemas a los que se enfrentan las ciudades contemporáneas y cómo la actividad ciudadana puede contribuir a mejorar su situación.

Paralelamente, debemos perseguir de manera más decidida el desarrollo de tecnologías e innovaciones que protejan nuestra ecología y humanicen nuestro entorno urbano.

La facultad de la humanidad para transmitir los conocimientos acumulados de una generación a otra,

para anticipar y resolver problemas, constituye una de sus grandes ventajas. Resulta un factor de gran inspiración y sorpresa el hecho de que sólo un centenar de vidas separan nuestra era, en la que ya se puede construir en el espacio, de aquella que vio nacer las primeras ciudades junto al Tigris y el Éufrates.

La tecnología y nuestra capacidad de predicción han transformado el mundo, incluso frente a las adversidades más difíciles de afrontar. En 1798, el economista *Malthus* advirtió que, según sus cálculos, la tasa de crecimiento de la población mundial iba a exceder la capacidad del planeta para alimentar a futuras generaciones. Se equivocó porque no tuvo en cuenta el considerable potencial de la tecnología. En los cien años que siguieron a su funesta profecía, la población de Gran Bretaña se cuadruplicó y los avances tecnológicos permitieron multiplicar por catorce la producción agrícola. Hoy día, la tecnología evoluciona aún más deprisa y ofrece oportunidades todavía mayores.

Entre el invento de la bicicleta y los viajes espaciales han pasado sólo dos generaciones, y menos de media entre el primer ordenador electrónico y las autopistas de la información.

En su apasionante análisis de la modernidad entre los siglos XIX y XX, Marshall Berman nos recuerda el desafío que la evolución tecnológica plantea a la tradición social, los valores religiosos y económicos. Citando a *Marx*, nos aporta una aguda descripción de la condición moderna:

Toda relación congelada y rígida, con toda su carga de viejos y venerables prejuicios y opiniones,

es barrida para que otras nuevas parezcan anticuadas antes de consolidarse. Todo lo que es sólido se disuelve en el aire, lo sagrado se profana y, finalmente, los hombres se ven obligados a encarar las condiciones reales de sus vidas y la relación con sus conciudadanos.

El cambio conlleva incertidumbre y riesgo, el poder de transformar y cambiar tanto a nosotros mismos como al mundo define nuestra condición moderna. Nuestro afán de posibles logros queda contrarrestado por nuestra capacidad para destruir. Ser moderno es, pues, vivir bajo esta paradoja -el dilema fáustico que Berman expone de manera tan brillante-.

En este torbellino, las leyes del mercado son las que se han impuesto, pero la "mano invisible" del mercado no es una fuerza ni de la naturaleza ni del hombre. La sociedad, en forma de gobiernos y otras instituciones, tiene la responsabilidad de canalizar la dinámica de la vida moderna, orientar la aplicación de las nuevas tecnologías y confrontar los viejos valores con los nuevos.

La ciudad es la encarnación de la sociedad y su configuración debe siempre evaluarse a partir de determinados objetivos sociales. En ese sentido, los problemas de las ciudades no son fruto del acelerado desarrollo tecnológico sino de su irresponsable aplicación.

La velocidad de los cambios tecnológicos y, sobre todo, la velocidad y amplitud de su dispersión, dotan a la sociedad moderna de un poder potencial enorme. La Agencia para el Desarrollo de las Naciones Unidas estima que en los próximos treinta años habrá tanta gente intentando conseguir un título

académico como la ha habido desde los albores de la civilización hasta ahora.

La robótica nos permite alcanzar mayor riqueza per cápita con menos trabajo y, por primera vez desde la revolución industrial, el trabajo nos ocupa cada vez menos tiempo.

Así, robótica, educación, medicina y telecomunicaciones -manifestaciones de nuestro desarrollo tecnológico- aportan las condiciones para el desarrollo de nuevas formas de ciudadanía creativa que genera riqueza para la sociedad sin necesidad de hipotecar la sostenibilidad de nuestro entorno.

El desafío al que nos enfrentamos consiste en renunciar a un sistema que explota la tecnología por un estricto afán de lucro para orientarla hacia metas de sostenibilidad.

Ello comporta cambios sustanciales en el comportamiento humano, en las prácticas de gobierno, comerciales, arquitectónicos y urbanísticos.

El promotor que sólo construye para aumentar sus beneficios, sin compromiso alguno con el medio ambiente ni la calidad de vida ciudadana, está haciendo un uso abusivo de la tecnología;

tanto como aquel que construye una autopista en medio de la ciudad sin evaluar consideraciones sociales o medioambientales de más largo alcance.

Soy un gran defensor de la tecnología, pero no de la tecnología por la tecnología. Esta debe enfocarse por y para el beneficio del ciudadano; debe buscar la garantía de los derechos humanos universales y procurar refugio, agua, comida, salud, educación, esperanza y libertad para todos.

Soy del parecer de que la ciudad sostenible puede aportar el marco ideal para el cumplimiento de esos derechos humanos básicos, y ese ideal subyace a mi enfoque acerca de la sostenibilidad: movilizar el pensamiento creativo y la tecnología para asegurar el futuro de la humanidad en este pequeño planeta de recursos finitos.

Supondría una innovación cuyo impacto sobre la ciudad del siglo XXI sería tan radical como el que produjo la revolución industrial en la ciudad del siglo XIX.