

Ciudad hojaldre

Visiones urbanas del siglo xxi

Carlos García Vázquez

A mi madre, a mi tía



Índice

Introducción.....	I
1. La visión culturalista de la ciudad.....	5
La ciudad de la disciplina.....	7
La ciudad planificada.....	14
La ciudad poshistórica.....	23
Apéndice I: Berlín.....	39
2. La visión sociológica de la ciudad.....	55
La ciudad global.....	57
La ciudad dual.....	68
La ciudad del espectáculo.....	78
La ciudad sostenible.....	90
Apéndice II: Los Angeles.....	99
3. La visión organicista de la ciudad.....	I 19
La ciudad como naturaleza.....	121
La ciudad de los cuerpos.....	130
La ciudad vivida.....	136
Apéndice ULTokio.....	149
4. La visión tecnológica de la ciudad.....	171
La ciberciedad.....	173
La ciudad <i>chip</i>	189
Apéndice IV: Houston.....	207
Bibliografía.....	226
Índice de nombres.....	229
Índice de ciudades.....	231
Créditos fotográficos.....	232

Introducción

En 1965, Francoise Choay, actualmente profesora emérita de la Université Paris VIII y, en su momento, pionera en el estudio de la historia del pensamiento urbanístico, escribió *El urbanismo. Utopías y realidades*,¹ un libro que determinó el devenir de dicha materia durante las décadas posteriores. Esta arquitecta belga indicó dos períodos en la historia del urbanismo: el "preurbanismo" (siglo XIX) y el "urbanismo" (siglo XX); a la vez que estableció dos modelos que hacían la función de categorías historiográficas: el "progresista" y el "culturalista". Supuestamente, ambos modelos nacieron en el siglo XIX como respuesta a los requisitos de la incipiente ciudad industrial y siguieron incidiendo en el urbanismo durante más de cien años. Con esta clasificación, Choay consiguió agrupar a la miríada de pensadores que, desde las más diversas atalayas intelectuales, se habían ocupado de la cuestión de la ciudad en el espacio de tiempo comprendido entre la segunda mitad del siglo XIX y la década de 1960, es decir desde Robert Owen, Charles Fourier y John Ruskin, hasta Lewis Mumford, Jane Jacobs y Kevin Lynch.

El texto arrancaba con una sentencia: "La sociedad industrial es urbana. La ciudad es su horizonte".²

El de la sociedad posindustrial también... La intención del presente libro es retomar la tarea iniciada por Francoise Choay en su deseo de explicar los discursos teóricos que subyacían detrás de la práctica urbanística y la arquitectura de las ciudades. Lo que se pretende, en este caso, es extender su análisis a las tres últimas décadas, es decir; estudiar las teorías urbanas más recientes, encuadrarlas en marcos conceptuales más amplios, y recomponerlas en un mapa intelectual que resulte comprensible.

En este sentido, este trabajo comienza donde Choay lo dejó. Jane Jacobs, Kevin Lynch y otros teóricos de la ciudad de la década de 1960 servirán de preámbulo al período histórico que nos interesa: el que comienza a mediados de la década de 1970 con la denominada Crisis del Petróleo y culmina en la actualidad, es decir, el que comprende la irrupción y posterior evolución de lo que se ha dado en llamar "tardocapitalismo" y del modelo sociocultural a él asociado: la "posmodernidad". El objetivo, portante, es analizar cómo afronta la cultura urbanística el nuevo siglo, cuáles son sus instrumentos y sus carencias, sus certezas y sus preocupaciones.

CHOAY, Francoise, *L'urbanisme. Utopies et réalités*, Éditions du Seuil, París, 1965; (versión castellana: *El urbanismo- Utopías y realidades*, Lumen, Barcelona, 1983)-
Ibid., pág. 9.

Pero no sólo consiste en una prolongación temporal del discurso de Choay. En paralelo a esta tarea, y en aras de una mayor coherencia intelectual, ha sido necesario asumir otra: adaptarlo a las pautas de pensamiento contemporáneas. Los modelos y categorías que planteó Choay podrían identificarse actualmente como "metarrelatos", término que utilizó el filósofo francés Jean-Francois Lyotard³ para denunciar las construcciones históricas lineales y coherentes que la modernidad elaboró para conseguir legitimarse social, política y culturalmente. Por ello, en nuestro caso hemos sustituido el concepto de "modelo" por el de "visión". Las "visiones urbanas" nos remiten a formas de mirar, es decir; no tanto a "cómo es" la ciudad, sino a "qué" nos interesa de ella, cómo la filtramos, cómo la proyectamos y cómo nos proyectamos sobre la misma.

Esta multiplicidad de miradas no se traduce en un único metarrelato, sino en multitud de pequeños relatos separados y unidos por sensibilidades diversas. Así, los relatos han sido agrupados en cuatro visiones, en función de las diversas sensibilidades. Cada visión está guiada por una disciplina que define sus preferencias: la historia marca el tono de la visión culturalista de la ciudad; la sociología y la economía el de la visión sociológica; la ciencia y la filosofía el de la visión organicista; y la técnica el de la visión tecnológica. Su entrecruzamiento con la arquitectura y el urbanismo nos informa del impacto que las múltiples realidades contemporáneas —cultura, política, sociedad, economía, filosofía, etc.— están ejerciendo sobre el espacio urbano.

Sin embargo, aquí no acaba la apuesta por los pequeños relatos como forma de aproximación a la ciudad. Si las cuatro visiones urbanas descritas nos remiten a **las** distintas sensibilidades que reglan su estudio, dentro de cada una de ellas se despliegan diferentes intereses que nos conducen a ideologías y afectos aún más específicos. Éstos también han sido agrupados —en este caso en los capítulos que componen cada una de las cuatro partes del libro— y aluden, ahora sí, a "modelos" de ciudad...; pero a modelos que no son universales ni generalizares, sino pequeños relatos limitados en el espacio y en el tiempo, circunscritos a territorios determinados por intereses concretos. El resultado de esta confluencia de sensibilidades e intereses son las doce "ciudades" que componen el texto: la ciudad de la disciplina, la ciudad planificada, la ciudad poshistórica, la ciudad global, la ciudad dual, la ciudad del espectáculo, la ciudad sostenible, la ciudad como naturaleza, la ciudad de los cuerpos, la ciudad vivida, la ciberciudad y la ciudad *chip*.

Finalmente, para concretar físicamente este bagaje teórico, cada una de las cuatro partes del libro se complementa con un apéndice dedicado a una ciudad específica.

LYOTARD, Jean-Francois, *Lo Condition postmoderne. Rapport sur le savoir*, Editions de Minuit, París, 1979; (versión castellana: *La condición posmoderna. Informe sobre el saber*. Ediciones Cátedra, Madrid, 1994, págs.9-12).

El apéndice I, asociado a la visión culturalista, se ocupa de Berlín; el II, vinculado a la sociológica, de Los Ángeles; el III, ligado a la organicista, de Tokio; y el IV, complemento de la tecnológica, de Houston.

Doce ciudades, doce realidades urbanas que confluyen, como si de una sucesión de capas se tratara, en una misma: en la ciudad del siglo xxi..., en la ciudad hojaldre.

I. La visión culturalista de la ciudad

El sentido original del término "culturalismo" aplicado a la ciudad fue propagado por Francoise Choay,¹ un sentido que, aunque con matices, permanece en nuestro texto. Según Choay los orígenes de la visión culturalista se remontan a la segunda mitad del siglo xix, cuando se conformó un hilo intelectual que enlazaba a August W. N. Pugin con John Ruskin y William Morris, y a éstos con Camillo Sitte y Raymond Unwin, ya en el siglo xx. Todos estos autores coincidieron en una misma interpretación: la ciudad era, ante todo, un hecho cultural.

A finales del siglo xix, apostar por la cultura suponía posicionarse contra otro concepto ligado a la emergente sociedad industrial de aquellos años: "civilización". A partir de 1860, los defensores de una y otra manera de entender el mundo se enzarzaron en una agria polémica que duraría casi cien años. Lo que caracterizaba a los "culturalistas", y les diferenciaba de los "progresistas", era su predilección por los valores espirituales de la persona, frente a sus necesidades materiales; por un ciudadano entendido como componente de un grupo humano con identidad y tradiciones, frente a un ciudadano entendido como un ser cuantificable según sus requisitos fisiológicos; por el sentido estético y artístico de la ciudad frente a su lógica funcional.

Como ponen de manifiesto los autores **que** determinaron su propio origen, tras la visión culturalista de la ciudad siempre hubo una palpitante vena nostálgica subyacente. En su encarnizada cruzada contra los sectores más positivistas de la sociedad, demostraron un cierto desprecio, cuando no un abierto rechazo, hacia los nacientes valores de la civilización industrial. Desde el principio, la visión culturalista adquirió compromisos con el pasado, del que rescataba ciertas cualidades que entendía esenciales: la comunidad, la artesanía, la agricultura, la religión, etc. Al ser traducido a coordenadas urbanas, todo ello desembocó en la mitificación de la ciudad tradicional, que fue identificada como una unidad orgánica, expresión espacial de una comunidad formada por individuos que compartían los mismos valores, costumbres e identidades. Es decir la ciudad tradicional era, ante todo, cultura.

Esta poderosa vocación nostálgica determinó el devenir histórico de la visión culturalista: sus momentos de depresión fueron asociados a períodos marcados por la efervescencia tecnológica y economicista; sus momentos álgidos coincidieron con las crisis de los modelos progresistas. El más reciente de estos últimos se produjo en la década de 1970 cuando, espoleada por la Crisis del Petróleo de 1973, la visión culturalista resurgió del ostracismo al que se había visto abocada durante la optimista década de 1960. No es de extrañar que el privilegiado campo de expan-

CHOAY, Francoise, *L'urbanisme. Utopies et réalités*. Editions du Seuil, París, 1965; (versión castellana: *El urbanismo. Utopías y realidades*. Lumen, Barcelona,

sión de este renacimiento fuera la ciudad europea, el entorno urbano contemporáneo donde la presencia del pasado es más evidente, pero también el entorno social, donde la crisis económica de la década de 1970 generó más incertidumbres.

La actual visión culturalista ha heredado de sus ancestros la reivindicación de la tradición y la identidad locales. Sus demonios ya no son ni la civilización ni la sociedad industriales, sino la globalización y la cultura de masas. La defensa de la ciudad tradicional (un concepto que, paradójicamente, hoy también incluye a la ciudad del siglo xix, tan denostada por sus predecesores) sigue siendo el principal estandarte de los culturalistas. A partir de esta base han ido enriqueciendo su discurso hasta conformar un *corpus* teórico actualizado y novedoso cuyos términos han variado según épocas y entornos geográficos. En el sur de Europa se ha centrado en la defensa de la disciplina arquitectónica; en los países anglosajones han interesado más acercamientos de tipo historicista. Otra serie de cuestiones, como las del plan urbanístico, y alguna que otra preocupación, como la de la manipulación de la historia, se sumaron, ya en la década de 1980, a los debates de la visión culturalista. De todo ello nos ocuparemos en los tres capítulos que componen esta primera parte del libro, dedicados a la ciudad de la disciplina, la ciudad planificada y la ciudad poshistórica.

La ciudad de la disciplina

• La refundación "científica" del urbanismo: Aldo Rossi y la Tendenza

En la década de 1960, Europa redescubrió los valores de la ciudad tradicional. A comienzos de dicha década, un grupo de arquitectos milaneses, autodenominado la Tendenza y tácitamente dirigido por Aldo Rossi, comenzó a cimentar las bases sobre las que se tendría que erigir el pensamiento urbano más influyente del último tercio del siglo xx en Europa.¹ Plenamente encuadrable dentro de la visión culturalista de la ciudad, nació como parte de un proyecto cultural mucho más amplio: el revisionismo marxista del político italiano Antonio Gramsci y su intento de construcción una nueva cultura de izquierdas. La Tendenza aspiraba a incorporar la arquitectura y el urbanismo en este proyecto, para lo que se plantearon la necesidad de redefinir ambas disciplinas.

SAINZ GUTIÉRREZ, Victoriano,
*La cultura urbana de la
posmodernidad* Aldo Rossi y su
contexto. Aíran Sevilla, 1999.

¹ De hecho, por aquellos años, se abatían sobre ambas disciplinas grandes incertidumbres. La crisis del movimiento moderno las había dejado huérfanas del sopor-

te de legitimidad social, política y cultural que el gran metarrelato moderno, parafraseando a Jean-François Lyotard,³ les había garantizado durante décadas. La irrupción del pensamiento posmoderno las desvinculó de otros campos del saber con los que tradicionalmente estuvieron conectadas, como la sociología, la filosofía, el arte, la economía, etc. Por tanto, la única manera de integrarlas en los objetivos de la izquierda política era refundarlas como disciplinas autónomas. Nacía así el proyecto de repensar la ciudad desde términos estrictamente disciplinares, es decir nacía la ciudad de la disciplina, la primera capa de la ciudad hojaldre.

Ello suponía una tarea ingente: elaborar una teoría coherente y articulada que se basara sobre principios exclusivamente disciplinares. La opción que planteó Aldo Rossi fue definir una ciencia urbana construida sobre parámetros únicamente arquitectónicos, es decir un urbanismo donde la ciudad fuera considerada desde el estricto punto de vista de la construcción, de su esencia racional. La identidad ciudad-arquitectura quedaba así consagrada como clave de la ciudad de la disciplina. La única área de conocimiento ajena al urbanismo que parecía, no sólo no contradecir sino ser esencial para reafirmar su autonomía, era la historia, ya que, al ser la ciudad un conjunto de edificios construidos en el tiempo, era un ente indeslindable de su evolución. La ciudad tradicional quedaba, así, deificada, no tanto por sus valores sociológicos, sino por ser la fuente de la que manaban los modelos formales y espaciales.

La Tendenza aspiraba a articular una teoría rigurosamente racional que otorgase un estatuto científico al urbanismo, al que calificaron como "ciencia urbana". De esta manera, el valor de la razón pura era relanzado en un momento en que su vigencia comenzaba a cuestionarse desde numerosos ámbitos del saber. En su libro *La construcción lógica de la arquitectura*,⁴ Giorgio Grassi propuso recuperar técnicas de sistematización e investigación racionalistas que habían sido aplicadas a la arquitectura a lo largo de la historia. Buscaba en ellas generalidades, elementos constantes, normas, etc. Contemplado desde las actuales incertidumbres intelectuales, el "ansia de certeza" al que apelaba Grassi puede causar perplejidad. Las llamadas a la observación, la comparación, la descripción, la clasificación, etc., como actividades necesarias para construir un sistema de normas; la cultura de los tratados y manuales que la Tendenza intentaba resucitar remitían al ajejo positivismo decimonónico.

Establecida la base racional de la refundación del urbanismo, el siguiente paso consistió en definir una metodología de análisis que permitiese un conocimiento cierto, constante y general de la ciudad. Ésta nunca se hubiera materializado si la cultu-

LYOTARD, Jean-Francois, *La Condition postmoderne. Rappori sur le savoir*, Editions de Minuit París, 1979; (versión castellana: *La condición posmoderna. Informe sobre el saber*, Ediciones Cátedra, Madrid, 1994, págs. 9-12).
GRASSI, Giorgio, *La costruzione logica della architettura*, Marsilio Editori, Padua, 1967; (versión castellana: *La construcción lógica de la arquitectura*, La Gaya Ciencia, Barcelona, 1973).

ra urbanística italiana no hubiera confluído con la corriente de pensamiento dominante en la década de 1960: el estructuralismo. Concebido por Ferdinand de Saussure en la primera década del siglo xx como un método de análisis lingüístico, y **aplicado por** Claude Lévi-Strauss a la antropología en la década de 1940, el estructuralismo acabó convirtiéndose en un amplio movimiento cultural que se infiltró en campos tan dispares como la psicología, la crítica literaria o el psicoanálisis. El reto que asumía la Tendenza era trasladarlo al estudio de la ciudad y la arquitectura.

El análisis urbano estructuralista se desarrolló como un examen formal basado en la historia. Dando por hecho que la ciudad tenía una estructura, su objetivo era comprender las leyes que la regulaban. Previamente era necesario conocer las letras, y morfemas que componían el texto urbano, sus elementos primarios. Para llevar a cabo esta labor; los autores de la Tendenza recuperaron el concepto de "tipo", inaugurado por Quatremère de Quincy a mediados del siglo xix y recientemente redescubierto por Giulio Carlo Argan. El tipo había sido definido como un elemento urbano irreducible y permanente en una determinada continuidad histórica, es decir; una especie de "letras" del texto urbano.

Aislados, definidos y clasificados los tipos, el siguiente paso en el camino de la revelación de la estructura de la ciudad exigía indagar en las relaciones entre tipología arquitectónica, las "letras", y morfología urbana, las "palabras" y las "frases". Este estudio lo asumió Carlo Aymonino en una investigación sobre Padua publicada en 1970⁶ donde concluyó que la tipología residencial era el factor que garantizaba la permanencia formal de la estructura urbana, dado su carácter estable, y a la vez amoldable a las cambiantes circunstancias históricas y morfológicas. Por tanto, la relación entre tipología edilicia y morfología urbana era operativa, si bien consistía en un vínculo variable en el tiempo, y que **dependía de los** parámetros que la sociedad adoptara para organizarse y expresarse, es decir; de su evolución cultural.

Junto con la reivindicación de la disciplina y la apelación al estructuralismo como método de análisis, el tercero de los pilares sobre los que se asentó el pensamiento urbano de Aldo Rossi fue el argumento de la identidad. Para la Tendenza, la tipología no era simplemente una cuestión formal, sino, también, la manifestación de una manera de vivir. En *La arquitectura de la ciudad*,⁶ el libro más emblemático de este movimiento, Rossi se refería a la ciudad como una expresión social, un producto de la colectividad, lo cual le llevó a hablar del "alma de las ciudades" al referirse a la esencia y el modo de ser que las particulariza. La ciudad de la disciplina cuadraba así su compromiso con la visión culturalista.

AYMONINO, Carlo, *Lo studio de fenomeni urbani*, Officina Edizioni. Roma, 1977.
ROSSI, Aldo, *Architettura della città*, Marsilio Editori, Pádua, 1966; (versión castellana: *La arquitectura de la ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1999⁶).

Estas eran las premisas intelectuales que sustentaban la ciudad de la disciplina a comienzos de la década de 1970, década en que recibió un fuerte espaldarazo avalado por argumentos de carácter económico. La devastación desatada por la Crisis del Petróleo propició la proliferación de los discursos conservacionistas y la descalificación de los desarrollistas. La fe ciega en el progreso, el convencimiento de que la renovación de la ciudad era algo implícitamente positivo, se vino abajo. La convulsa sociedad posindustrial, que en aquellos años comenzaba a tomar cuerpo aprestándose a despedirse de tres décadas doradas de Estado del Bienestar; reclamaba estabilidad y sensatez. A todo ello se sumó la irrupción de los movimientos ecologistas, que entendían la demolición de edificios para construir otros en su lugar como un despilfarro inaceptable. La alternativa pasaba por reutilizar la ciudad tradicional.

Varias Cartas internacionales habían ido definiendo criterios y recomendaciones legales que insistían en esta idea. En 1964 se había firmado la Carta de Venecia, que consagraba la extensión del concepto de patrimonio de los edificios al ambiente urbano e introducía la noción de "reutilización", en el convencimiento de que la conservación de la ciudad tradicional, por sí sola, no garantizaba su futuro. En 1975, la Carta de Amsterdam propuso que esta conservación-reutilización estuviera guiada por un espíritu social, defendiendo que los habitantes originarios permanecieran en los cascos históricos renovados. Finalmente, estos argumentos acabaron por concienciar a las administraciones públicas europeas, que se aprestaron a facilitar los recursos económicos, legales y técnicos necesarios para proteger la ciudad tradicional. La ciudad de la disciplina, que llevaba casi veinte años defendiéndola y se había dotado de un sólido bagaje teórico, se consolidó así como uno de los discursos urbanos predominantes en el amanecer del tardocapitalismo.

La experiencia de Bolonia

Fue Pier Luigi Cervellati,⁷ alcalde comunista de Bolonia, quien ofreció a la Tendencia la posibilidad de hacer confluir análisis y proyecto urbano. En 1971 se aprobó el Plan Regulador del Centro Histórico de Bolonia, cuyo fin era la restauración integral de 450 ha de ciudad donde habitaban 89.000 personas. Dos años más tarde, el Plan Operativo para el Restablecimiento y la Restauración de la Edificación Económica y Popular vino a aportar un objetivo más: sanear y consolidar el sector residencial en las zonas más degradadas. Ambos planes surgían de aquella cultura de izquierdas con la que estaba comprometida la Tendencia, que reclamaba que el cen-

CERVELLATI, Pier Luigi;
SCANNAVINI, Roberto,
Bolonia: política y metodología de la restauración de centros históricos, Editorial Gustavo Gili, Barcelona. 1976.

tro histórico fuera considerado, no sólo como un patrimonio cultural, sino también como un patrimonio socioeconómico que debía recuperarse para la residencia social, para las clases populares que tradicionalmente lo ocuparon y garantizaron su vitalidad. Materializar esta máxima, enunciada por la Carta de Amsterdam, sólo era posible si su transformación era sustraída de los intereses del mercado inmobiliario y se ponía en manos del sector público.

Para alcanzar sus propósitos ideológicos, estos planes siguieron al pie de la letra los postulados de la ciudad de la disciplina. En primer lugar; se investigó Bolonia desde presupuestos estructuralistas. El análisis urbano comenzó con un profundo estudio histórico que abarcaba la edad del bronce, la ciudad romana, las expansiones medievales, las transformaciones renacentistas y barrocas, el desarrollo decimonónico y el vertiginoso crecimiento del siglo XX. Finalizada la investigación histórica, el protagonismo pasó a la tipología. El desmenuzamiento tipológico de la ciudad tuvo como objeto la definición de cada forma urbana total a partir de las formas particulares de cada edificio, es decir, confirmar la relación entre morfología urbana y tipología arquitectónica. Finalmente, Bolonia fue proclamada como el resultado de un proceso histórico unitario y articulado que había desembocado en una estructura que trascendía la variación de usos que se habían producido a lo largo del tiempo.

Culminada la fase de análisis se acometió la de proyecto. La mediación entre investigación e intervención se confió al concepto de "restauración integral". Se trataba de recuperar el casco histórico originario de la ciudad tal como había sido antes de haberse "contaminado" por las intervenciones contemporáneas, lo que suponía la demolición previa de todo lo que comprometiera su supuesta unidad morfológica y figurativa. A continuación, y dado que uno de los objetivos del plan era revitalizar funcionalmente el centro histórico, se planteó la cuestión de la relación existente entre forma arquitectónica y usos compatibles tal como reclamaba la Carta de Venecia. Esta cuestión se resolvió individualizando cuatro categorías tipológicas a las que se asociaron usos permitidos: centros de investigación y cultura en los grandes monumentos, funciones representativas en los palacios señoriales, residencias sociales en las casas convencionales y otras residencias en tipos arquitectónicos no tradicionales. Con estas medidas se pretendía evitar la construcción de macro-complejos terciarios y potenciar las funciones universitarias, culturales, turísticas, representativas, artesanales y, sobre todo, residenciales.

Finalmente, los planes para Bolonia no olvidaron la apelación a la identidad y la memoria colectiva que Aldo Rossi lanzó en *La arquitectura de la ciudad*. Para agru-



par funciones coherentes y compatibles con el carácter de cada zona, la ciudad fue dividida en diez "unidades ambientales", áreas urbanas con formas de vida e identidades homogéneas. A estos barrios, en el sentido tradicional de la palabra, se les adjudicaron servicios urbanos concebidos para que funcionaran como centros de identificación de la colectividad.

La ejecución de estos planes a lo largo de la década de 1970, convirtió a Bolonia en el paradigma de la ciudad de la disciplina. La metodología de análisis y planificación urbana que se utilizó fue reconocida internacionalmente como una contribución esencial a la conservación de la ciudad tradicional, tanto en el orden teórico como en el práctico. A partir de entonces no habría ciudad en Europa que no volviera sus ojos hacia la experiencia boloñesa cuando emprendía la tarea de conservar su patrimonio histórico urbano.

• Las reconsideraciones de la década de 1980 "la ciudad por partes"

En la década de 1980 se planteó la cuestión más espinosa que tendría que afrontar el discurso de la ciudad de la disciplina: la confrontación con los hechos urbanos contemporáneos. Hasta ese momento, el urbanismo científico de Aldo Rossi tan sólo había sido puesto a prueba a gran escala en la culta y próspera Bolonia, un caso excepcional por la perfecta sintonía que la problemática de esta ciudad tenía con los presupuestos de la Tendenza. Pero, ¿qué ocurriría cuando, en vez de un casco histórico, se abordara un trozo de ciudad contemporánea? ¿Cuando, en vez de una ciudad mediana, se tratara de una gran ciudad? ¿Cuando, en vez de monasterios, plazoletas y viviendas, se analizaran complejos industriales, autopistas y centros comerciales? En definitiva, ¿qué posibilidades tenía la ciudad de la disciplina de traspasar los estrechos límites de los cascos históricos italianos para convertirse en un método general de análisis y proyectación de la ciudad?

Cario Aymonino⁸ ya había adelantado los posibles problemas a los que tendría que enfrentarse el urbanismo científico cuando su campo de aplicación no fuera la ciudad histórica, sino la ciudad contemporánea. Muchas eran las diferencias que separaban una y otra realidad: la primera se había desarrollado siguiendo patrones orgánicos, la segunda a partir de una implantación viaria racional que estaba predeterminada por los poderes económicos; en la primera, los tipos respondían a tradiciones formales y constructivas; en la segunda, a la función del edificio, etc. En estas circunstancias, la relación tipología edilicia/morfología urbana dejaba de ser

válida. La forma de la ciudad contemporánea no respondía a fenómenos arquitectónicos, sino a otros de origen económico, político y técnico, por lo que no consistía en una unidad reconocible sólo desde el punto de vista de la arquitectura, sino en un inmenso aglomerado de edificios donde el casco histórico era una pieza exigua y desnaturalizada.

La constatación de la esencia dispar que separaba la urbe tradicional de la contemporánea ponía en crisis el discurso de la ciudad adoptado por la disciplina, al menos tal como había sido avanzado a comienzos de la década de 1970, ya que suponía que el camino trazado por laTendenza nunca desembocaría en una teoría general de la proyectación urbana; pero ello no lo convertía en una calle sin salida. Cuando la aspiración a definir la ciudad contemporánea como una estructura unitaria se desvanecía, Aldo Rossi respondió con un nuevo presupuesto: "la ciudad por partes". No más premisas universalistas, no más apelaciones a estructuras generales..., cualquier acercamiento a la compleja realidad urbana actual tan sólo podía aspirar a abarcar ciertas partes de la misma.

Este cambio de dirección se tradujo en una estrategia: abordar la definición de la ciudad con tácticas arquitectónicas, es decir; suplantando el plan urbanístico, un documento de carácter general, por el proyecto urbano. Los trabajos que tanto Aldo Rossi como Vittorio Gregotti llevaron a cabo en la década de 1980 pondrían de manifiesto esta toma de postura. En su propuesta para la zona portuaria de Rotterdam Kop van Zuid (1982), Rossi planteó una serie de bandas edificadas que cosían el deteriorado tejido preexistente; en el proyecto Cardona (Milán, 1984), Gregotti optó por un macroedificio lineal que funcionaba como una gran articulación urbana donde confluían episodios tan dispares como gigantescos: un parque, una plaza, etc. Ambas propuestas compartían la misma táctica: definir la ciudad desde la arquitectura; ambas propuestas ponían de manifiesto la misma constatación: la profunda crisis en que estaba sumida la figura del plan urbanístico. De ello nos ocuparemos en el siguiente capítulo.

La ciudad planificada

Durante más de setenta años, el Plan General de Ordenación Urbana fue considerado como la columna vertebral del urbanismo, la figura legal encargada de trasladar a la realidad las teorías urbanas del movimiento moderno. La crisis del discurso de laTendenza afectó a este consenso. Posicionarse a favor de "la ciudad por

partes" suponía cuestionar la contingencia del plan en la situación contemporánea y proponer estrategias de intervención menos ambiciosas, más cercanas a la especificidad de las distintas zonas de la ciudad. Como la visión culturalista entiende que, para salvaguardar los valores que patrocina, el espacio urbano debe ser un ente perfectamente regulado, no es de extrañar que la defensa de la ciudad planificada, la segunda capa de la ciudad hojaldre, se convirtiera en una de sus principales preocupaciones.

• La crisis del plan y la "ciudad de los promotores"

Sir Peter Hall,⁹ profesor del University College de Londres, se ha interesado por la evolución que ha seguido el plan general desde finales de la década de 1960, cuando estaba totalmente institucionalizado y se había convertido en una ciencia pseudo-exacta, regida por métodos analíticos procedentes de la ingeniería. La Crisis del Petróleo truncó este prístino modelo urbanístico: las ciudades se inundaron de pobreza y obsolescencia funcional, y el poder político, abrumado por agudas problemáticas sociales, comenzó a apoyar todo lo que significara creación de puestos de trabajo. El crecimiento urbano, uno de los factores que podía dinamizar la economía, dejó de ser algo a controlar para pasar a ser algo que había que fomentar a toda costa.

Aparecieron, así, los primeros reclamos en favor de que la planificación se adaptase a la nueva realidad urbana, una realidad cambiante y conflictiva que no se podía abordar desde los objetivos a largo plazo de los planes generales tradicionales. La reivindicación de que era preciso redefinir los instrumentos urbanísticos heredados del movimiento moderno fue tomando cuerpo. Como acabamos de ver, la Tendencia ya había acometido esta tarea, llegando a proponer toda una nueva teoría urbana... eso sí, de origen marxista. Su marcada orientación ideológica hizo que, salvo casos tan excepcionales como el de Bolonia, el discurso de la ciudad de la disciplina se viera obligado a atrincherarse en los círculos académicos europeos.

HALL, Peter. *Tomorrow's Cities. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwell Publishers, Oxford, 1988; (versión castellana: *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996, págs. 332-351).
Ibid., págs. 353-372.

Los técnicos encargados de hacer frente a la nueva realidad urbana, por tanto, seguían sin disponer de un corpus teórico eficaz desde el que actuar. Ello dio lugar a que, al reactivarse el crecimiento económico en la década de 1980, decidieran arrinconar los planes generales y las normas urbanísticas para lanzarse en brazos de los inversores privados. A partir de entonces, la ciudad empezó a proyectarse caso a caso, de manera parcial, flexible y a corto plazo. La figura del plan fue suplantada por lo que Hall denominó la "ciudad de los promotores".¹⁰ Comenzaba así el

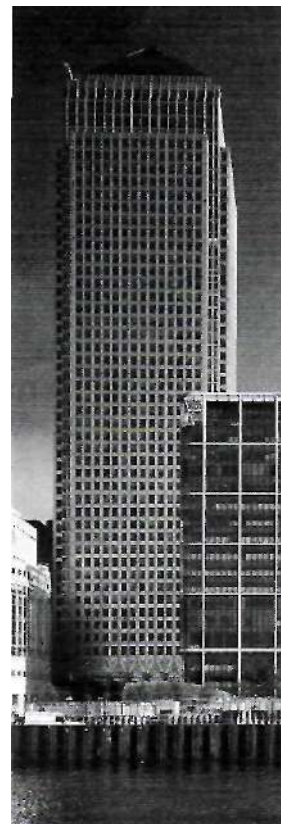
desmantelamiento del sistema de planificación heredado del movimiento moderno. La desregulación tardocapitalista había llegado al urbanismo.

El escándalo que provocó la experiencia de los Docklands londinenses abrió esta nueva etapa. A principios de la década de 1980, el antiguo puerto de Londres era un enorme desierto industrial. En 1981 había cerrado el último de sus muelles, después de que 25.000 empleos directos y 65.000 indirectos hubieran desaparecido en el transcurso de una década. Ante una situación tan dramática, tan sólo cabían soluciones drásticas. Un informe redactado por Hall declaraba que la única forma de reconvertir estas zonas urbanas degradadas por obsolescencia funcional era abrirlas a la iniciativa privada y limitar el papel de la administración a establecer un mínimo control legislativo y burocrático.

Así se hizo en la zona de CanaryWharf. El gobierno británico creó la London Docklands Development Corporation, un organismo que suspendió las regulaciones legales previstas para este sector y las sustituyó por incentivos fiscales orientados a alentar su desarrollo. La idea de crear un nuevo y gigantesco distrito financiero en un área situada a una distancia razonable de la City y en una ciudad global que adolecía de una escasez crónica de suelo de oficinas — 16.000 ha, frente a las 30.000 ha de Nueva York y las 40.000 de Tokio— atrajo a los inversores internacionales. La firma canadiense Olympia & York se hizo cargo de la operación, eso sí, después de que se le permitiera fijar las alturas, las densidades, los usos, etc., y se le asegurara una inversión pública de 900 millones de libras esterlinas en la extensión de la red de metro hasta la zona, requisito indispensable para garantizar la rentabilidad de la intervención.

Tras seis años de obras, conflictos y disquisiciones, la primera fase del flamante complejo financiero de CanaryWharf fue inaugurada en 1991. Londres había conseguido reactivar una de sus áreas urbanas más degradadas y dotarse de uno de los centros financieros más importantes del mundo, lo cual le permitió consolidar su privilegiada posición en el vértice de la pirámide de las ciudades globales. Actualmente trabajan en este complejo 42.000 personas, una cifra que se espera se duplique en 2020. Pero, claro está, esto no es Bolonia: los antiguos obreros portuarios (*blue collars*) han sido sustituidos por flamantes empresarios y profesionales (*white collars*).

A partir de 1981, tras desmantelar el poderoso sistema de planificación urbanística británico y acabar con la Comisión para el Gran Londres (una especie de ayuntamiento metropolitano), la lógica de la "ciudad de los promotores" comenzó a



Londres: torre One Canadá Square en CanaryWharf. Cesar Peñi, 1991.

extenderse por la Gran Bretaña de Margaret Thatcher. La consigna era *market leacl's planning*, es decir; el mercado decide y la administración gestiona. Poco después, esta estrategia se trasladaría al resto del continente europeo. La vertiginosa velocidad de propagación de la "ciudad de los promotores" ponía de manifiesto la gravísima crisis estructural que padecía el plan general, cuyo futuro, sin instrumentos adecuados para salir al ruedo de la lógica económica tardocapitalista, no podía ser más incierto. Algunos predecían su definitiva desaparición, que es lo que parecía estar ocurriendo en ciertas ciudades norteamericanas. Los Angeles, por ejemplo, se rige por la Community Redevelopment Authority una comisión que promueve y gestiona el desarrollo de áreas específicas de la ciudad. Aún más radical es el caso de Houston, una de las capitales menos planificadas del planeta, de la que nos ocuparemos en el apéndice IV.

En Europa, sin embargo, nadie parecía desear la desaparición del plan general. Los errores que se cometieron en Canary Wharf—por la inexistencia de una planificación urbanística adecuada, como el ferrocarril ligero que quedó obsoleto antes de inaugurarse—, pusieron sobre el tapete los peligros que subyacían tras ^"ciudad de los promotores". La experiencia de los Docklands demostró que la concepción y la financiación de ciertos aspectos de la ciudad, como las infraestructuras del transporte, no podían quedar en manos privadas. En 1991, los propios impulsores de esta operación reclamaron reglas urbanísticas más estrictas, un marco legal que garantizara el futuro de sus inversiones.

Por todo ello, la visión culturalista de la ciudad sigue defendiendo la vigencia del plan general y sus métodos de regulación, eso sí, postulando al mismo tiempo una refundación del mismo que lo haga operativo en la sociedad y la economía contemporáneas. Lo que se persigue es no dar la espalda a las dinámicas que están transformando las ciudades, donde ya no son viables ni el rigor, ni las prospecciones de futuro, ni la fijación de objetivos precisos a largo plazo que caracterizaban al plan general heredado del urbanismo moderno. Una vez más, Italia se convertiría en el epicentro de este nuevo debate que ocuparía a la visión culturalista durante las décadas de 1980 y 1990.

• "Las condiciones han cambiado": el mensaje de Bernardo Secchi

En la Italia de comienzos de la década de 1980, la cuestión de la crisis del urbanismo moderno estaba planteada en dos frentes claramente diferenciados: por un

lado los que defendían la vigencia del plan, con el urbanista y consultor del Ayuntamiento de Bolonia Giuseppe Campos Venuti a la cabeza; y, por otro, los que proponían intervenir en la ciudad desde el proyecto arquitectónico de escala urbana, liderados por Aldo Rossi y Vittorio Gregotti. El posicionamiento de Bernardo Secchi, profesor del Istituto Universitario di Architettura de Venecia y director de la revista *Urbanística*, intermediaba entre ambas posturas. A él se debe uno de los esfuerzos más relevantes por adaptar la figura del plan general a las circunstancias socioeconómicas contemporáneas.

En 1984 Secchi escribió en *Casabella* un artículo titulado "Le condizioni sonó cambiate" (Las condiciones han cambiado), donde hacía referencia a una serie de novedosos fenómenos que habían irrumpido en las ciudades europeas —fin del crecimiento urbano, descenso de la población, desmantelamiento industrial, terciarización—. fenómenos bajo los cuales yacía la radical mutación que estaban sufriendo la sociedad y la economía en su tránsito hacia el tardocapitalismo. Para Secchi, había un tema que era crucial en esta nueva encrucijada: la reutilización de la ciudad existente.

Esta cuestión tenía que ver con el estancamiento, y en muchos casos descenso, de la población que estaban experimentando la mayoría de ciudades europeas, una tendencia que venía arrastrándose desde mediados de la década de 1960. Londres llevaba años perdiendo habitantes, al igual que Liverpool, Manchester, París, Lyon, Marsella o Milán. Esta circunstancia determinaba su futuro: "La ciudad y el territorio donde viviremos en los próximos años ya está construido".¹²

Efectivamente, se estimaba que el 80 % de la superficie que necesitarían las ciudades europeas para el año 2020 estaba ya edificado, aunque esto no significaba que no fueran a cambiar. Sin afectar significativamente a la volumetría urbana, se preveía que en las siguientes décadas se produjera una gran demanda de reformas orientadas a elevar la calidad de vida de los ciudadanos: mejores viviendas, equipamientos educativos, culturales, deportivos, comerciales, etc. La ciudad europea, por tanto, cambiaría, pero su principal preocupación no sería el crecimiento físico y poblacional, sino que la calidad de vida de sus habitantes fuera mayor.

El reconocimiento de esta realidad abría un abismo entre las necesidades del presente y la lógica del planeamiento urbanístico heredado del movimiento moderno, cuyo objetivo consistía en ordenar la expansión territorial de las ciudades para acoger nuevos habitantes. En contraposición a esta práctica, Secchi postulaba que

SECCHI, Bernardo, "Le condizioni sonó cambiate", en *Casabella*, 498-499, enero-febrero de 1984.
SECCHI, Bernardo, *Un progetto per l'urbanistica*, Giulio Einaudi, Turín, 1989, pág. 47.

la mejora de la calidad de vida debía acometerse sin dilapidar el territorio agrícola y natural. La única manera de hacerlo, por tanto, era reutilizar la ciudad existente. El problema era que, como se demostró en el caso de los Docklands, el plan general tradicional no contaba con instrumentos apropiados para efectuar este giro, para dar un nuevo sentido a la ciudad consolidada.

Abordar esta cuestión exigía definir un nuevo tipo de análisis urbano. El dictamen era claro: la metodología elaborada por laTendenza no era operativa en la lógica tardocapitalista, es decir, el plan general no podía seguir negando las leyes del mercado. Los obstáculos a superar eran varios. En primer lugar, la enconada defensa de la identidad, tras la que subyacía una solapada resistencia a la globalización, se había convertido en un obstáculo a la hora de analizar las anónimas y cosmopolitas ciudades contemporáneas. En segundo lugar, tampoco era posible explicar su fragmentación desde el rigor de la concepción estructuralista. Las características sociales de cada una de sus partes no se correspondían ya con las funcionales (como demostraban los *yuppies* del Soho neoyorquino, residentes en antiguos almacenes reconvertidos en *lofts*) y las características funcionales no lo hacían con las morfológicas (como ponían de manifiesto los palacios aristocráticos del Marais parisino, recuperados como centros culturales).

Con estos argumentos, Secchi proclamó la necesidad de fundar una nueva metodología de análisis. El reto era abandonar la visión totalizante de la ciudad de la disciplina y utilizar la historia no para fijar lazos estructurantes y globalizadores, sino para buscar huellas, indicios y trazados que, sin negar la diversidad, ayudaran a reestablecer conexiones interrumpidas, a encontrar significados a los distintos fragmentos urbanos. Secchi proponía la estrategia de las "reglas" y las "excepciones". En la ciudad heredada era posible reconocer reglas, maneras de actuar repetidas —modos de asentamiento, subdivisiones del suelo, conexiones interior-exterior tipos arquitectónicos, técnicas constructivas, etc.—, que provienen de códigos sociales y culturales compartidos, es decir que tienen su origen en la identidad y la tradición de las ciudades. En clara oposición a los términos utilizados por laTendenza en su análisis urbano —"estructura", "tipo", "monumento", etc.—."regla" es un vocablo débil que acepta la transgresión y puede articularse de muy diversas maneras. Complementaria de la "regla" era la "excepción", un concepto que alude a enclaves urbanos específicos, lugares irrepetibles e imposibles de explicar desde los códigos que determinan las reglas. Entre ambos, "reglas" y "excepciones", es posible abarcar la ciudad contemporánea en toda su complejidad.

Perfilada la metodología de análisis, la siguiente tarea que debía acometer era la reformulación del plan general. En primer lugar, era preciso redactar planes que no aspiraran a trascender la situación para la que habían sido concebidos, sino que seleccionaran los temas de proyecto a partir de la especificidad del lugar. En segundo lugar, y para evitar la dilapidación del entorno natural, era necesario que redujeran al mínimo la expansión del suelo urbanizable sobre el territorio circundante y pasaran a concentrar el crecimiento en el interior de la ciudad existente, muy especialmente en sus periferias, zonas urbanas incompletas, marginadas y degradadas a las que las nuevas intervenciones podrían dotar de significado. En este caso, la propuesta consistía en "coser y ligar" las diferentes partes, establecer relaciones entre los alienantes barrios especulativos y aquéllos que tenían una identidad propia; y la manera de hacerlo era actuar en las zonas "maleables", áreas obsoletas o marginales cuyas propiedades y funciones se pueden modificar fácilmente.

• Planes de tercera generación y planes estratégicos

Bernardo Secchi denominó "planes de tercera generación" a los que comenzaron a afrontar el reto de reformulación que propuso en la década de 1980. Los diferenciaba, así, de los "planes de primera generación" (década de 1950), cuyo principal objetivo era la expansión urbana; y de los "planes de segunda generación" (década de 1970), influidos por la Tendenza y empeñados en dotar a la ciudad de servicios sociales adecuados. Los planes de tercera generación, en cambio, se caracterizaban por limitarse a modificar la ciudad existente, y porque aspiraban a adecuar su espacio a las necesidades de la sociedad contemporánea.

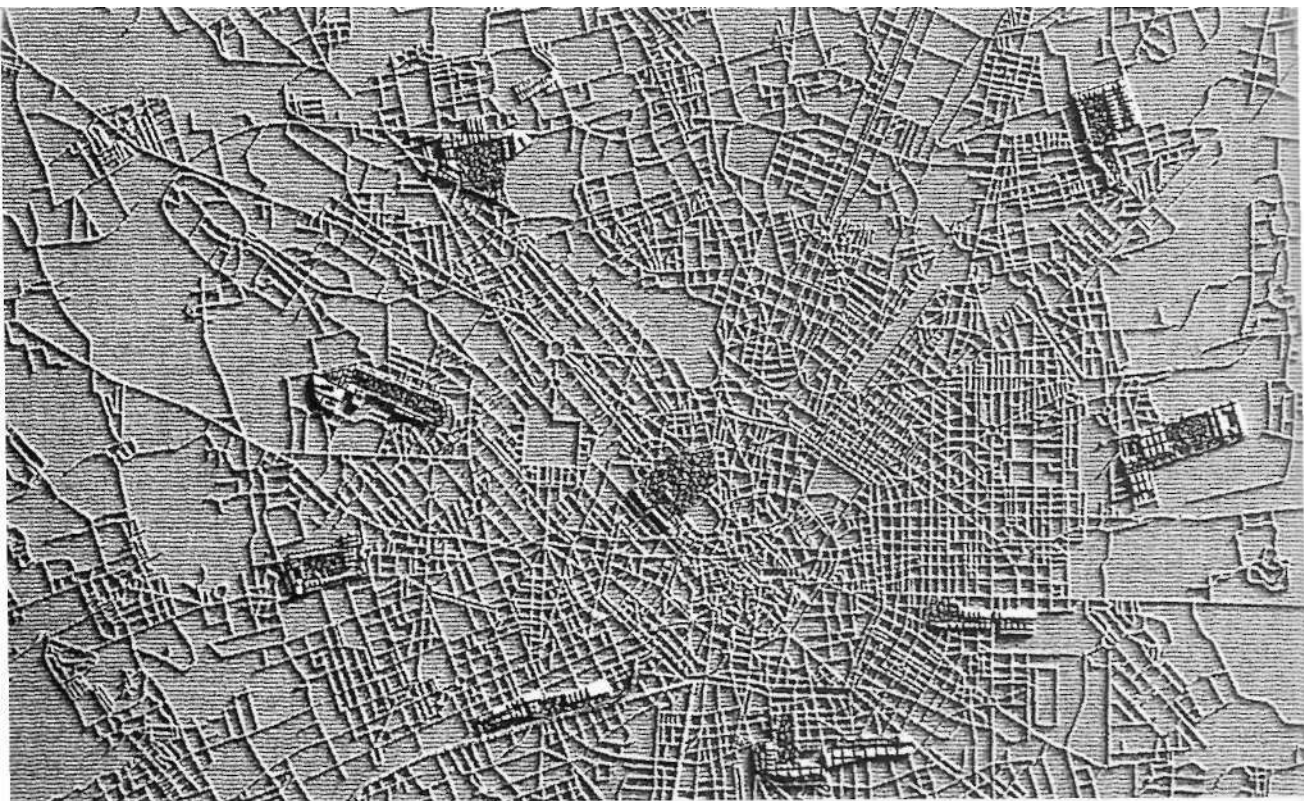
Uno de los primeros planes de tercera generación calificable como tal fue el Plan de Milán de 1980. Como criterio general proponía contener el crecimiento hacia la periferia y concentrarlo en el tejido urbano preexistente. Con este objetivo declaró como "área de recuperación" una serie de enclaves obsoletos, degradados o semiconsolidados. Sobre estas zonas "maleables" dimensionó superficie residencial para albergar 80.000 personas, un número ciertamente escaso, pero aparentemente razonable, en una ciudad que, en los veinte años previos, había perdido 400.000 habitantes. El plan ponía igual énfasis en potenciar el espacio público, cuya superficie pretendía duplicar. El gran demonizado, por el contrario, era el tráfico rodado, al que culpaba de muchos de los males de la ciudad. Para contenerlo, se confiaba, casi exclusivamente, en la mejora del transporte público, especialmente

de la red de metro, renunciando a la construcción de todo tipo de macroinfraestructuras viarias, especialmente de autopistas.

La evolución económica y social de Milán en la década de 1980 puso de manifiesto que también los "planes de tercera generación" deberían afrontar enormes dificultades en su confrontación con la lógica tardocapitalista. Las severas restricciones que impuso al crecimiento del suelo urbano provocó que, en los cinco años posteriores a su aprobación, el precio del suelo se disparara, con la consiguiente repercusión en el coste de la vivienda, que se volvió cada vez más inaccesible a los sectores populares. En segundo lugar, el transporte público se demostró incapaz de absorber, por sí solo, el imparable aumento de la movilidad urbana, por lo que, en una ciudad cuyas infraestructuras viarias estaban claramente obsoletas, el problema del tráfico no hizo más que agravarse. Por todo ello, y apenas tres años después de su aprobación, el Plan de Milán tuvo que revisarse. La modificación de 1983 tuvo como principal objetivo la construcción de 40.000 nuevas viviendas, además de las 80.000 previstas inicialmente. También Incluyó una gran obra de infraestructura: la *passante ferroviaria*, una línea circular subterránea que rodearía la ciudad desde el noroeste al sureste y conectaría entre sí las distintas líneas radiales de metro.

En 1990, con la ciudad de Milán inmersa en una feroz competencia con otras ciudades europeas por atraer empresas y capitales internacionales, se planteó una segunda revisión, en este caso con fines claramente macroeconómicos. El mensaje de Secchi volvió a prevalecer y la atención se centró en las 800 ha de suelo urbano funcionalmente obsoleto que estaban dispersas por toda la ciudad. Intervenir en estas áreas ofrecía la posibilidad de reequilibrar Milán, transformar su Ineficiente monocentrismo en un pollicentrismo donde una serie de zonas de la periferia contrapesaran el abrumador protagonismo del congestionado casco histórico. Con este fin se prescribieron nueve "proyectos de zona" orientados a redefinir sendas áreas industriales obsoletas. Estos proyectos compartían una táctica común: aglutinar las Intervenciones en torno a un parque. Nació así el proyecto Nueve Parques para Milán, dirigido por Pierluigi Nicolln, Raffaello Cecchi, Vincenza Lima y Pippo Traversi.

Las áreas seleccionadas fueron, entre otras, los antiguos terrenos de la fábrica de Alfa Romeo en Portello, donde se pretendía construir un parque ferial y un centro de negocios; la vieja fábrica de gas de Bovisa, donde se ubicaría el nuevo politécnico; las áreas colindantes con la estación Garibaldi, donde se crearía un centro direccional; y la fábrica de Montecatini, donde se edificaría un centro terciario. Pero la estrella de la operación era el programa Bicocca: la creación de un parque científico.



co y tecnológico de 32 ha de superficie sobre las ruinas del complejo fabril de Pire-
11j al norte de la ciudad. Para no contradecir el espíritu del plan, que había consa-
grado la mezcla funcional, dicho uso fue complementado con 5,5 ha dedicadas a
viviendas y comercios. El proyecto se puso en marcha en 1985 con un concurso
internacional, que ganó Vittono Gregotti gracias a un esquema que respondía a su
ya mencionada estrategia de intervenir en la ciudad con proyectos de arquitectu-
ra de escala urbana (un sistema continuo de edificios que articulaban una amplia
red de espacios públicos).

El caso de Milán demuestra las dificultades que encontraron los planes de tercera
generación en su apuesta por alcanzar uno de sus principales objetivos: conectar con
la realidad socioeconómica contemporánea. En la década de 1990, nuevas dinámicas
vinieron a ampliar el creciente vacío existente entre planes generales y realidades
urbanas. El urbanista madrileño José Miguel Fernández Güell¹³ las resume en: des-

Nueve Parques para Milán. Pierluigi
Nicolin, Raffaello Cecchi. Vincenza
Lima y Pippio Traversi.

FERNANDEZ GÜELL. José
Miguel, *Planificación estratégica
de ciudades*, Editorial Gustavo
Gili, Barcelona, 1997.

centralización de las competencias, creciente peso de los movimientos sociales, competencia entre ciudades y nuevas tecnologías, Muchas de estas dinámicas incidían en una tendencia que los "planes de tercera generación" no quisieron asumir hasta sus últimas consecuencias: que los poderes públicos por sí solos no podían controlar el desarrollo urbanístico de una ciudad y que era necesario reorientar su papel hacia tareas menos imperativas, llámese "seguimiento", "asistencia" o "regulación".

En la pasada década nuevas figuras de planeamiento intentaron integrar estos fenómenos: en Gran Bretaña aparecieron los Planes de Desarrollo Unitario, más rápidos en su supervisión que los tradicionales *Structure Plans* o *Local Plans*; en Italia el *Progetto Preliminare*, que mediaba entre el plan urbanístico y el proyecto arquitectónico. Pero quizás la figura que mayor interés ha suscitado haya sido la del Plan Estratégico. Para evitar las Imprevisiones y la falta de orientación constatadas en Milán, plantea esbozar el modelo global hacia el que la ciudad desea encaminarse. Muchas son las diferencias que le separan del plan general: mientras que éste es un producto cerrado en el tiempo y el espacio, aquél es un documento "en proceso" que evoluciona según las circunstancias; si el plan general establece medidas normativas y tecnocráticas, el plan estratégico aprovecha estrategias; mientras que el primero atiende a la oferta de suelo e infraestructuras, el segundo lo hace a la demanda de ciudadanos y empresas; si uno se ciñe al ámbito administrativo municipal, el otro lo supera, etc. Como explica Fernández Güell, muchos de estos conceptos proceden de métodos de programación empresariales. Finalmente, la "ciudad de los promotores" y la ciudad planificada parecen haber llegado a un punto de encuentro.

La ciudad poshistórica

La ciudad de la disciplina y la ciudad planificada son los dos polos de reflexión teórica que han garantizado a la visión culturalista el prestigio del que goza en el ámbito internacional. Pero existe otra cara. A pesar de su enconada defensa de valores trascendentes que remiten a la identidad, la cultura y la ética social, la visión culturalista no ha podido evitar que se viera implicada en los aspectos más controvertidos de la realidad posmoderna.

• El "fin de la historia" en la ciudad contemporánea

En la década de 1970 el discurso urbano de Aldo Rossi y la *Tendenza* comenzó a extenderse por todo el mundo. Los proyectos que, por esa época, firmaban archi-

tectos como Rob Krier, Oswald Mathias Ungers o Josef Paul Kleihues demuestran hasta qué punto la ciudad de la disciplina vino a saciar la sed de certezas, metodologías y criterios que la inestabilidad intelectual posmoderna había generado en la crítica urbana y arquitectónica.

Sin embargo, con su expansión el mensaje se fue tergiversando. Más que una refundación científica del urbanismo, lo que parecía atraer a estos autores externos al panorama italiano era un acercamiento a la ciudad desde el punto de vista de la historia. En Gran Bretaña surgió un movimiento que reclamaba esta interpretación. Su principal guía era Léon Krier que, como Rossi, representaba a la izquierda posterior a mayo de 1968. Paradójicamente, si tenemos en cuenta el uso que más adelante se haría de ellas, sus ideas podían encuadrarse en los territorios más radicales de la visión culturalista de la ciudad.

Léon Krier¹⁴ apelaba a la necesidad de redactar un documento que sustituyera a la Carta de Atenas, un "proyecto ecológico", de carácter internacional y ajeno a los Intereses del capital, que plasmara una visión ética y artística del mundo. La urbe que debía definir este proyecto se miraba en el espejo de la ciudad histórica. Krier la describió como un entorno urbano perfectamente delimitado que no invadiera el territorio circundante. Sus componentes básicos serían los barrios: conjuntos densamente edificados que contarían con un alto grado de autonomía formal y funcional, y cuya dimensión estaría en función de la distancia que una persona puede recorrer a pie. En cualquier caso, deberían tener menos de 10.000 habitantes y estar claramente articulados según una jerarquía de espacios públicos. Cada barrio contaría con una plaza y una calle principal, así como con un potente hito urbano que delimitara su perímetro: un bulvar, un parque, un lago, etc. Por lo que respecta a la arquitectura, las construcciones, de entre dos y cinco plantas, tendrían que alinearse a los viales y evitar que un único bloque ocupara por entero una manzana; los edificios públicos deberían ocupar lugares privilegiados e identificarse como tales por su especial impronta arquitectónica. Por último, los usos deberían mezclarse por parcelas y por plantas. Los artesanos y las pequeñas industrias tendrían un lugar en la trama urbana; esta estrategia estaba orientada a hacer frente a las políticas de las multinacionales.

Para reconducir los salvajes entornos urbanos contemporáneos hacia este idilio pastoral era necesario densificar los suburbios, hacerlos madurar hasta transformarlos en barrios tradicionales repletos de "civilización urbana". También en el centro histórico la premisa de la densidad era fundamental, especialmente en sus

SEJ-, -



Echternach (Luxemburgo): proyecto de ampliación del Liceo Clásico. Léon Krier, 1970.

KRIER, Léon, *Architectnre. Choix ou fatalité*, Institut Français d'Architecture, París, 1996.

zonas obsoletas, indefinidas o degradadas, que habrían de rematarse con tramas urbanas y tipologías arquitectónicas locales.

El modelo así definido por Léon Krier fue magníficamente acogido en Gran Bretaña. A ello contribuyó el inesperado mentor con que contó en este país: el mismísimo príncipe de Gales, enemigo acérrimo de la modernidad arquitectónica, de la que llegó a afirmar que había causado más daño en las ciudades británicas que las bombas de la Luftwaffe. Compartiendo esta opinión, prestigiosos arquitectos se adhirieron al "proyecto ecológico" de Krier, que se promocionó como *neotraditional town planning* (urbanismo neotradicional). De manera semejante a sus antecesores del siglo XIX, estos profesionales pregonaban un mensaje esencial como baluarte contra las nuevas tecnologías y la sociedad de masas.

Quintan Terry fue uno de ellos. Su tarjeta de presentación fue Richmond Riverside, un lujoso conjunto urbano a orillas del Támesis donde aplicó el catecismo de Krier: profusión de espacios públicos, alineación a vial, variedad formal, etc., y una colección de fachadas renacentistas, neopalladianas y victorianas. El interés por la historia no traspasaba este catálogo de alzados: en los interiores no existían ni muros, ni patios, ni distribución alguna que permitiera identificarlos tipológicamente; tan sólo modernos espacios de oficinas, diáfanos e isótropos, dispuestos para ser alquilados (probablemente a alguna de las multinacionales que Krier aborrecía).

Quintan Terry, 1988.



La artificialidad y la falta de prejuicios que demostraban estos *reviváis* urbanos, y su profusión por Europa y Estados Unidos a lo largo de la década de 1980, venían a constatar la importante mutación que el concepto de historia había experimentado en la cultura posmoderna. Fue Jean-Francois Lyotard¹⁵ quien relacionó el fin de la modernidad con el "fin de la historia" o, al menos, con el fin de la Historia Universal de la Humanidad organizada como un metarrelato unitario donde los acontecimientos eran enlazados de un modo coherente a lo largo del tiempo. Frente a este impecable modelo histórico, los intelectuales posmodernos apelaban a una comprensión más problemática del pasado, a un discurso fragmentado en "pequeños relatos" no concatenables de un modo lineal. Se ponían así en crisis secuencias históricas que rara vez habían sido discutidas: más que de la sucesión causa-efecto "ilustración/revolución industrial/Revolución Francesa", los nuevos historiadores preferían hablar de fenómenos diferentes que convergían en aspectos parciales.

Según el filósofo norteamericano Fredric Jameson,¹⁶ el fin de la historia supuso que el individuo perdiera su capacidad para organizar pasado y futuro en una experiencia congruente, lo que derivó en una especie de esquizofrenia colectiva, en la quiebra de los vínculos de la cadena de significantes que generaban sentido en los discursos. Para la ciudad histórica ello significó la deriva hacia un espacio donde miles de fragmentos heterogéneos y aleatorios flotaban sin arraigar, como significantes sin significado ni vinculación entre sí. La catedral de Florencia no representa ya el poder de la Iglesia, el Palazzo Vecchio no representa ya el poder de la burguesía, y la Via dei Calzaioli que los conecta no representa ya el equilibrio de poderes en la ciudad medieval. Catedral, ayuntamiento y calle no son más que tres fragmentos urbanos tan sólo unidos por la línea roja que los enlaza en los planos turísticos.

En su libro *The City of Collective Memory* Marie Christine Boyer, profesora en la Escuela de Arquitectura de Princeton University, alude a Maurice Halbwachs, el sociólogo francés que, en la década de 1920, definió la memoria colectiva como algo que seguía operando en el presente, formando parte de las actividades de los grupos humanos. Sin embargo, según Boyer, si su continuidad con el pasado se rompe, como ha ocurrido hoy en día, aquella se transforma en "historia", en un estereotipo ajeno a la cotidianidad de la gente. Ello convierte "historia" y "memoria" en términos contrapuestos.

La revaluación de la historia en la ciudad contemporánea obedece a esta lógica. El urbanismo neotradicional proyecta escenarios teatrales codificados arquitectó-

LYOTARD, Jean-François,
La Postmodernité expliquée aux enfants, Calixte, Paris, 1986;
(versión castellana: *Lo postmodernidad*. (Explicada a los niños), Gedisa, Barcelona, 2001, pág. 35).

JAMESON, Fredric,
Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism, Verso, Londres, 1991; (versión castellana: *Teoría de la postmodernidad*, Editorial Trotta, Madrid, 2001³, pág. 298).

BOYER, Marie Christine,
The City of Collective Memory. It's Historic! Imaginary and Architectural Elements. The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1994, págs. 367-420.

nicamente que anulan, reformulan y homogenelzan las identidades y las tradiciones locales. El resultado no es el entorno urbano formalmente unitario y éticamente íntegro que anunciaba Léon Krier; sino un conjunto de piezas dispersas e incongruentes. Boyer encuentra claras intenciones políticas en este fenómeno: cada uno de estos escenarios históricamente recreados actúa como un velo que aparta la atención del ciudadano de espacios urbanos menos paradisiacos, pero mucho más reales —guetos, tugurios, zonas obsoletas, etc.—, inhibiendo su deseo de exploración para luchar por una sociedad más justa. Difícilmente una persona que pasea por el tradicional y pintoresco barrio de La Boca, reconvertido en el más reciente reclamo turístico de Buenos Aires, podrá interesarse por la miseria que inunda los hacinados corrales de vecinos que lo circundan. Contrariamente a lo que Krier pensaba, el recurso a la historia en la ciudad contemporánea está siendo utilizado por los poderes económicos, sus principales promotores, para eludir totalidades, proyectos colectivos, éticas públicas... Irrumpe así la vertiente más controvertida de la actual visión culturalista, la de la ciudad poshistórica, tercera capa de la ciudad hojaladre.

Buenos Aires: barrio de La Boca.



- **La manipulación de la historia en los centros urbanos:**
la "rousificación" de Estados Unidos

La ciudad poshistórica encuentra en Estados Unidos su escenario más privilegiado. En este país la manipulación de la historia se ha expandido por igual por centros urbanos y suburbios. En los primeros cuenta con el respaldo de las administraciones públicas, que la utilizan como antídoto contra la degradación física y social del entorno, conscientes de que, en una sociedad ansiosa por conjurar su posmoderno desarraigo, el éxito de este tipo de estrategias está garantizado. En el proceso, administraciones y ciudadanos son engañados, ya que la realidad es que estos paraísos artificiales reconducen el ansia de historia no hacia el rescate de la Identidad, sino hacia el consumo. De hecho, el principal factor que ha inducido la rehabilitación de los cascos urbanos norteamericanos ha sido el turismo, que ha impulsado fenómenos como la "rousificación de Estados Unidos", término acuñado por Peter Hall¹⁸ en alusión a James Rouse, el promotor que, a finales de la década de 1970, transformó el Quincy Market, un antiguo mercado situado en una deteriorada zona del casco histórico de Boston, en un colorista y pintoresco centro comercial repleto de tiendas y restaurantes de lujo. Actualmente es un destino ineludible en los circuitos turísticos por la ciudad, un éxito sin precedentes que extendió las prácticas de Rouse por todo Estados Unidos.



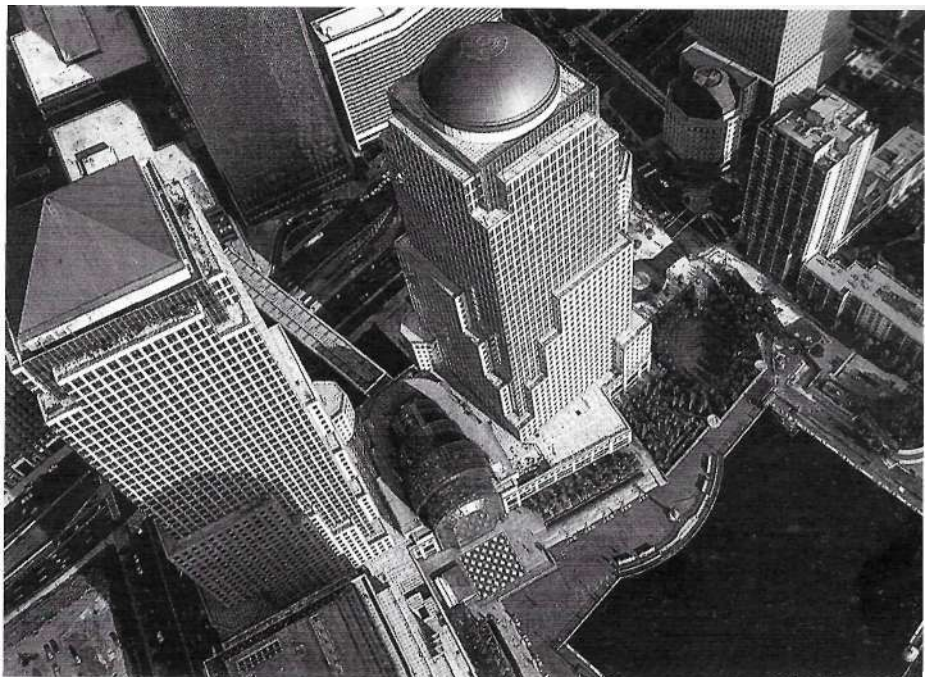
Boston: el Quincy Market.

* HALL, Peter, *op. cit.*, págs. 358-361.

Uno de los ejemplos que hace más visible la manipulación de la historia en las ciudades es la mítica Times Square de Nueva York. Tras ser explotada por el mundo del cine en las décadas de 1940 y 1950 como uno de los centros urbanos de estética más rabiosamente metropolitana del mundo, el destello de sus imponentes carteles luminosos se apagó en la década de 1960. Cines, teatros y salas de concierto fueron cerrando para dejar paso a destartaladas tiendas de *souvenirs* y sórdidos *sex shops* permanentemente merodeados por prostitutas y drogadictos. Consciente del potencial turístico de un lugar tan consagrado por la industria del celuloide, el Ayuntamiento decidió crear un BID (Business Improvement District), una sociedad financiada por el sector privado pero coordinada por la Administración. Con los ingresos que se obtuvieron gracias a un sistema de impuestos propio, pero reconocido por el Estado, debían acometerse tareas de mantenimiento, limpieza y seguridad, y la creación de un nuevo centro dotado de oficinas, hoteles y locales de ocio. Una vez más, la estrategia que se utilizó para revitalizar la zona fue la explotación de su historia, es decir, recrear la estética furiosamente comercial que la hizo famosa en sus años de esplendor. Con este fin, todos los edificios comprendidos entre Broadway y la Octava Avenida fueron forrados con espectaculares pantallas luminosas que obedecían a códigos de colores, escalas, materiales y estilos predeterminados por un gabinete de diseño. De ello resultó una Times Square más Times Square que la original, una perfecta ciudad poshistórica, empaquetada y puesta a la venta como un producto turístico más de Nueva York."

Pero cuando las referencias históricas no existen, ni son mínimamente insinuadas por el pasado de la zona, se pueden inventar, algo que ha ocurrido en Battery Park. A pesar de tratarse de un conjunto de nueva construcción, también puede ser considerado como ejemplo de manipulación de la historia de la ciudad. Situado junto al río Hudson, al oeste del desaparecido World Trade Center este centro financiero sirvió de inspiración a Canary Wharf con el que compartía promotor y precedentes históricos. Y es que, también en este caso, fue el declive del puerto la que convirtió esta franja de terreno en un área degradada que se interponía entre el *downtown* y el río. En 1979 se decidió ubicar en ella el World Financial Center, un denso conjunto urbano formado por seis torres, un jardín de invierno y una plaza adyacente a un puerto deportivo, todo ello proyectado por Cesar Pelli. Marie Christine Boyer denuncia la imposible concentración de hitos urbanos neoyorquinos¹ que se produce en el lugar. Ante la inexistencia de referencias históricas previas, ¹ e^m y su e^cuⁱp⁰ optaron por seleccionar imágenes estereotipadas que remitían a los rascacielos art déco de la década de 1930, intentando reunir, en la esquina





Página anterior:

Nueva York: Times Square de noche.

Arriba:

Nueva York: el World Financial Center en Battery Park. Cesar Pelli, • 1988

Izquierda:

Nueva York: propuesta para la reconstrucción del World Trade Center Daniel Libeskind, 2003.

suroeste de Manhattan, la esencia más popular de la silueta urbana de Nueva York: el edificio Chrysler, el Empire State, el Waldorf Astoria, etc.

El corolario final de esta cadena de proyectos que conforman el Nueva York poshistórico está aún en grado de definición. Nos referimos al futuro World Trade Center que habrá de ubicarse sobre lo que se ha convertido en el lugar más sagrado de la ciudad: la Zona Cero. La alargadísima sombra que proyectan las antiguas Torres Gemelas ha obligado a que la reconstrucción de este enclave haya tenido que compatibilizar planteamientos casi elegiacos con los intereses del capital Inmobiliario. Todo un desafío urbanístico y arquitectónico: honrar a las miles de víctimas, honrar a los cientos de héroes y recuperar la edificabilidad de la zona, el valor del suelo, el prestigio de Nueva York.

De entre las siete propuestas presentadas por los grupos de arquitectos invitados al concurso de ideas, fue seleccionada la de Daniel Libeskind, la que había realizado un mayor esfuerzo para sublimar "el lugar". El proyecto plantea construir un conjunto de torres de oficinas en torno a un espacio de meditación donde eclosionan multitud de motivos simbólicos: los muros de contención de los sótanos de las Torres Gemelas, símbolo de "la resistencia de la democracia"; el Parque de los Héroes, símbolo del renacimiento de la existencia; una cuadrícula de líneas, símbolo de las vidas de los caídos; una aguja de jardines de 1776 pies (541 m) de altura, símbolo de la declaración, ese mismo año, de la independencia de Estados Unidos; y una gran X excavada cuyas aspas serán iluminadas por los rayos de sol a las 8:46 h (cuando impactó el primer avión) y a las 10:28 h (cuando se derrumbó la segunda torre) de cada 11 de septiembre. Muy probablemente esta hiperinflación de símbolos en alusión al primer gran acontecimiento histórico del siglo xxi acabe consolidando lo que el morbo popular ya ha conseguido: que la Zona Cero se convierta en el primer destino turístico de Nueva York. De esta manera, ni siquiera la tragedia del 11 de septiembre escaparía a la trampa de la manipulación de la historia, lo que no parece preocupar al otrora trascendente Daniel Libeskind: "Naturalmente que hay mucha escenografía en el proyecto. No olvide que vivimos en el gran teatro del mundo y dentro de una formidable escena donde todos somos actores".²⁰

• La manipulación de la historia en los suburbios: el *new urbanism*

La manipulación del pasado en las ciudades no se ha circunscrito a los centros históricos, también los suburbios han sido objeto de un fenómeno similar que ha

LIBESKIND, Daniel, "El inventor de la 'Zona Cero', Entrevista a Daniel Libeskind", en *El País Semanal*, Madrid, 25 de mayo de 2003, pág. 76.

inundado de "historia" las anteriormente desarraigadas periferias norteamericanas. La magnitud que este hecho ha alcanzado en las últimas dos décadas se debe, en gran parte, al compacto *corpus* teórico que le ha dado soporte: el del *new urbanism*, colofón de una línea de pensamiento que va de Jane Jacobs a Léon Krier y Vincent Scully, sus grandes mentores,

Al igual que su hermano gemelo británico, el urbanismo neotradicional, el *new urbanism* defiende la traslación del paradigma de la ciudad tradicional a los suburbios, la bestia negra a la que culpa de todos los males que aquejan a la ciudad norteamericana: degradación medioambiental, abandono de los centros históricos, patrones de crecimiento insostenibles, aumento de la criminalidad, estancamiento económico, etc. Incluso de algo tan complejo como la segregación social tienen la culpa los suburbios, ya que el *new urbanism* está convencido de que los asentamientos físicos determinan a la sociedad que los habita.

Para luchar contra todo ello pone sobre la mesa un programa ultraconservador que apela a la recuperación de las tradicionales comunidades del Estados Unidos preurbano: integradas, éticas, felices y en sintonía con la naturaleza, comunidades con las que acabó la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno, importados de la lejana Europa. El rancio trasfondo de esta retórica queda puesta de manifiesto en un folleto promocional de Montgomery Village, una propuesta del *new urbanism* para las afueras de Princeton: "Érase una vez una familia holandesa que se asentó en lo que hoy es el condado de Somerset, Nueva Jersey. Construyeron una granja próspera y, al tiempo que la familia fue creciendo, también lo hizo la zona. Otras familias se mudaron cerca y los negocios florecieron. En los dos siglos siguientes, el área creció hasta convertirse en lo que hoy es Montgomery Village".²¹

El matrimonio formado por Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, profesores de Miami University, aporta, junto con Peter Calthorpe, arquitecto y urbanista californiano, la materia gris del *new urbanism*.²² Su discurso es enormemente parecido al de Léon Krier, tanto que parece que las alusiones a los "padres fundadores" y al "sueño americano" no son más que un maquillaje previo a su puesta de largo ante la sociedad norteamericana. Tan sólo un matiz separa al *new urbanism* de las prácticas europeas: aunque su programa de redención abarca todos los ámbitos del panorama urbano estadounidense, nadie duda que su gran mercado son los suburbios.

Sus enclaves se caracterizan por una cuidadísima definición arquitectónica que explota la predilección popular por la arquitectura tradicional, recuperando momen-

Citado en SOJA, Edward W., *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, Oxford, 2000, pág. 249.

KATZ, Peter et al., *The New Urbanism. Toward an Architecture of Community*, McGraw-Hill, Nueva York, 1994.

tos históricos y referencias geográficas archiconocidas. Así, mientras que los porches y acabados en madera de Seaside (Florida) recuerdan a un poblado norteamericano de principios del siglo xx; las tejas de barro y los estucos pastel de Laguna West (California) remiten a una aldea mediterránea; los muros de ladrillo y las tejas de pizarra de Kentlands (Maryland) a un suburbio londinense georgiano; las contraventanas de lamas y las cubiertas voladas de Windsor (Florida) a un asentamiento costero del Caribe; y la profusión de canales de Wellington (Florida) a la mítica Venecia. Con la excusa de aplicar métodos de diseño que se corresponden con las condiciones climáticas, culturales y técnicas de las zonas donde actúan, pero con la intención de seducir a las clases media y alta estadounidenses, el *new urbanism* explota imágenes ampliamente sancionadas por los medios de comunicación.

Seaside (Florida): Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, 1981

¿Cómo garantizan la aplicación de sus estrictas y pormenorizadas pautas de diseño? Por una doble vía: las que aluden a la definición urbanística mediante ordenanzas propias que ofrecen a ayuntamientos y promotores para que las adopten; las que afectan a la arquitectura privada mediante códigos de diseño escritos e ilustrados que los propietarios se comprometen a cumplir cuando firman la escritura de compra del solar

WINDSOR CODE ARCHITECTURAL STANDARDS WIND BRACH, FLORIDA				
EXTERNAL BUILDING WALLS	MATERIALS	CONFIGURATIONS	OPERATIONS	GENERAL
The following are prohibited: - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Exterior walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.
GARDEN WALLS & FENCES	The following are permitted: - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Garden walls shall be constructed of brick, stone, or concrete.
BALCONIES & PORCHES	The following are permitted: - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Balconies shall be constructed of brick, stone, or concrete.
ROOFS & GUTTERS	The following are permitted: - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Roofs shall be constructed of brick, stone, or concrete.
WINDOWS & DOORS	The following are permitted: - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Windows shall be constructed of brick, stone, or concrete.
OUTBUILDINGS & ACCESSORY STRUCTURES	The following are permitted: - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Outbuildings shall be constructed of brick, stone, or concrete.
LANDSCAPE	The following are permitted: - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Landscape shall be constructed of brick, stone, or concrete.
MISCELLANEOUS	The following are permitted: - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are permitted: - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete.	The following are prohibited: - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete. - Miscellaneous shall be constructed of brick, stone, or concrete.

Windsor (Florida): código *new urbanism*. Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk, 1989.



A pesar de la expeditividad de estos métodos, el *new urbanista* ha cosechado un enorme éxito en los suburbios norteamericanos. Su carta de presentación fue Seaside, una colonia turística construida por Duany y Plater-Zyberk en Florida que no ha dejado de atraer la atención de los medios de comunicación desde que se inauguró en 1981: la revista *Time* la declaró "mejor diseño de 1990" y el príncipe de Gales la puso como ejemplo en su programa de la BBC. A pesar de tratarse de un centro turístico, el objetivo del proyecto urbano y arquitectónico de Seaside fue suscitar un fuerte sentido de comunidad entre sus 2.000 habitantes. Los autores tomaron como modelo las pequeñas ciudades norteamericanas de las décadas de 1920 y 1930, y primaron lo público frente a lo privado. Parques, plazas, calles peatonales... y una batería de edificios de equipamiento —escuela, ayuntamiento, mercado al aire libre, etc.—, ocuparon los lugares más privilegiados de una planta que irradiaba

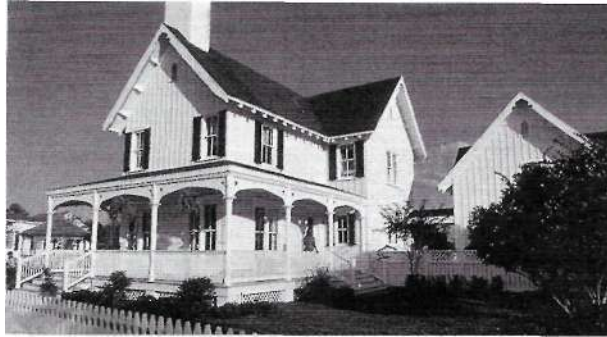
ba de medio octógono. Sus immaculadas calles, delineadas por porches de casas de época, conducían a unas no menos immaculadas playas de arenas blancas. Aunque Duany y Plater-Zyberk no diseñaron los edificios, el estricto código de control adscrito a las escrituras garantizó una coherencia visual y espacial inimaginable en cualquier zona urbana mínimamente real. Seaside es la representación del cielo en la tierra posmoderna.

Su éxito arrasador puso a rodar la bola de nieve del *new urbanism*; eso sí, ayudada por una impresionante infraestructura de apoyo: *decisión makers*, publicaciones como *The Atlantic* o *Travel & Leisure*, grupos de presión ante las administraciones locales, etc. Las propias intervenciones públicas de Calthorpe y Duany eran todo un espectáculo de simulación informática. Finalmente consiguieron que cientos de seashores florecieran por todo el territorio norteamericano, y no sólo en las periferias: muchas ciudades, entre las que destaca Seattle, se sumaron a la bola de nieve a la hora de reestructurar sus degradados centros urbanos.

Pocos son los temas que han escapado al avasallador impulso del *new urbanism*, por el que se ha interesado incluso la industria cinematográfica. En Seaside se grabó *El show de Truman*, una película dirigida por Peter Weir en 1998, cuyo protagonista vivía y trabajaba desde su nacimiento, y sin ser consciente de ello, en un idílico escenario urbano creado por una cadena de televisión para una serie de larga duración. *El show de Truman* mostró algunos de los peligros que se ocultan tras los felices paraísos diseñados por el *new urbanism*: fomento de la artificialidad, imperio de la estética, restricción de las libertades personales...

Celebration, una pequeña pero bucólica ciudad situada a pocos kilómetros de Orlando y promovida por Disney Corporation y AT&T es una especie de epitome de todo ello. Alguien la ha definido como "el parque humano de Disney", un parque temático residencial donde, gracias a un estricto control estético, se ha logrado recrear un virginal pueblo norteamericano estilo "conquista de la frontera". Para conseguirlo, ambas multinacionales del ocio pusieron en marcha todos los resortes a su alcance, especialmente la maquinaria para producir simulaciones. Sobre 2.000 ha de terreno construyeron 8.000 viviendas unifamiliares para un máximo de 20.000 habitantes, el tamaño considerado óptimo para que este último sueño americano funcionara. Frente a la habitual desolación de los aburridos suburbios estadounidenses, en Celebration abundan los paseos, las plazoletas, los cines y los bancos; hay una calle principal repleta de tiendas y restaurantes, un templo presbiteriano, una sinagoga, dos campos de golf y una escuela infantil con planes de estudio elaborados por

Celebration (Florida).

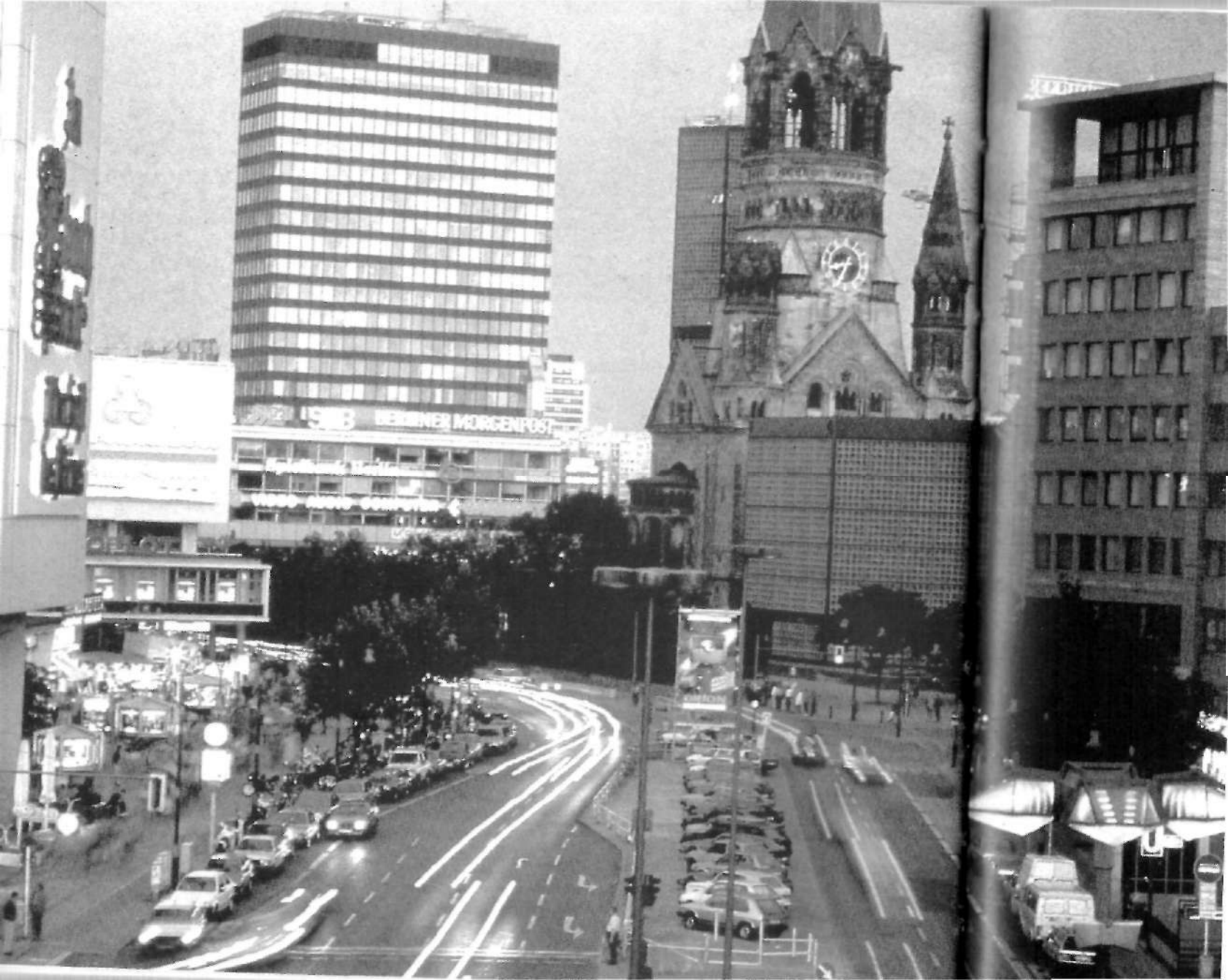


la Harvard University A todo ello hay que añadir un rosario de edificios públicos diseñados por los que Disney considera los mejores arquitectos del mundo: Philip Johnson, Robert Venturi, Michael Graves, Charles Moore y... Aldo Rossi.

La calidad del diseño ambiental de este suburbio no sólo está garantizada por la arquitectura o por la muy cuidada integración entre zonas verdes y edificios. En Celebration todo está codificado. Los letreros, el pavimento, los maceteros, las farolas, las papeleras y los husillos; todo es formalmente armonioso en sí mismo y coherente con lo que le rodea: el color del buzón remite al seto de al lado, éste al banco de enfrente, el cual concuerda con la verja contigua. Se genera así una especie de *unicum*, un modelo puro y sin contaminaciones estilísticas donde diseño y modo de vida están estrechamente enlazados.

A esta lógica, por supuesto, no podían escapar las casas. Al comprar una parcela en Celebration el futuro residente asume una serie de cláusulas en las que se compromete a construir alguna variación de uno de los cinco modelos de viviendas que han sido aceptados en este paraíso terrenal, todos ellos fieles reproducciones de arquitecturas de *shingle style*. Este compromiso incluye, además del control de los colores, los materiales, las texturas, etc., y la obligación de residir en la casa al menos nueve meses al año.

Celebration es un ejemplo químicamente puro de ciudad poshistórica, un entorno urbano cerrado en sí mismo donde la arquitectura, la forma urbana y el estilo de vida han sido diseñados y controlados para recrear un mundo de ensueño. Comparte objetivo con la visión culturalista: combatir el desarraigo posmoderno, generar sensación de historia, de identidad, de cultura; de habitar universos estables y seguros.





Apéndice I. Berlín

Tras la reunificación alemana y la designación como capital del país, Berlín ha sido objeto de la más ambiciosa operación de transformación urbana que se ha producido en Europa desde la segunda posguerra, transformación que ha seguido, puntualmente, los dictados de la visión culturalista: las cuestiones de la disciplina, la planificación y la historia han marcado la pauta. Como resultado, Berlín abandera actualmente un modelo de ciudad que ejemplifica las diferencias que separan la sensibilidad urbana europea de la del resto del planeta. Ello la hace ineludible en el debate sobre la ciudad contemporánea.

• Berlín ciudad de la disciplina

El redescubrimiento de la ciudad tradicional llegó tardíamente a Berlín, un retraso explicable por una historia reciente jalonada más por la destrucción que por la tradición. Muy al contrario que Bolonia, el Berlín contemporáneo no era un organismo urbano coherente donde se hiciera legible una secuencia histórica lineal, sino el hiperfragmentado resultado de una cadena de cataclismos y reconstrucciones. El primer eslabón de la misma lo labraron los bombardeos aliados de la II Guerra mundial; el segundo el Muro de la Vergüenza, una franja de devastación de entre 40 y 100 m de anchura y casi 2 km de longitud que rodeaba Berlín Occidental;" y del tercero fue responsable el urbanismo moderno, que optó por no reconstruir la trama urbana previa a la guerra para reorientar Berlín hacia los preceptos de la Carta de Atenas. Esta cadena de destrucciones se quebró en la década de 1970 cuando, alentada por el discurso de laTendencia, irrumpió la sensibilidad hacia la ciudad tradicional. Berlín comenzó entonces a añorar la ciudad que una vez fue.

Para recrear esta ciudad se organizó la IBA (Internationale Bauausstellung), una exposición internacional de arquitectura celebrada en el todavía Berlín Occidental en 1987. Este evento asumió conceptualmente y al pie de la letra los preceptos de la ciudad de la disciplina en su encrucijada de la década de 1980. La iniciativa partió del SPD, el partido socialdemócrata alemán, que gobernaba en 1979, cuando la IBA se fundó como una sociedad de planeamiento financiada por el Senado berlinés. Si bien fue redefinida cuando los conservadores de la CDU llegaron al poder en 1982, siempre se caracterizó por un sesgo progresista. Bajo el lema "*wohnen in der Innenstadt*" ("vivir en el centro de la ciudad"), se planteó como un programa de

reforma urbana orientado hacia la construcción de viviendas sociales financiadas por la Administración. El objetivo se adscribía a la Carta de Amsterdam: preservar el sector residencial en las zonas más degradadas del centro urbano sin desmantelar por ello el tejido social preexistente.

Pero había más. Tal como reclamaba la ciudad de la disciplina, la IBA era también un intento de superar el urbanismo de la modernidad y retornar a las leyes de la ciudad histórica. Siguiendo el paradigma de "la ciudad por partes", su estrategia consistió en seleccionar una serie de zonas que habrían de convertirse en prototipos de un nuevo modelo de desarrollo urbano. La mayoría estaban en el centro del Berlín Occidental. Algunas, aunque degradadas, conservaban la fisonomía anterior a la II Guerra Mundial, mientras que, en otras, las destrucciones bélicas y posbélicas habían acabado con cualquier vestigio anterior. Por este motivo, la IBA se dividió en dos: la Altbau-IBA (IBA vieja), dirigida por Hardt-Waltherr Hamer, y la Neubau-IBA (IBA nueva), dirigida por Josef Paul Kleihues.

La Altbau-IBA se ocupó de Kreuzberg, un barrio cuyos edificios decimonónicos no habían sido afectados por la guerra, pero al que su situación colindante con el Muro había abocado a una gran degradación física. A finales de la década de 1970, el 50 % de su población era inmigrante, en su mayoría de origen turco. El resto lo componían colectivos sociales, muchos de ellos de cultura alternativa, que habían ocupado las viviendas vacías. El lema de la Altbau-IBA fue "*behutsame Stadterneuerung*" ("renovación urbana respetuosa"), es decir consideración a la identidad de Kreuzberg, respeto a la red de patios y la vegetación preexistente, mínima transformación física, mejora de los espacios públicos, empleo de técnicas y materiales ecológicos, dotación de infraestructuras sociales, etc. Además, para evitar que la población existente fuera suplantada, Hamer asumió el compromiso de consensuar las actuaciones con los habitantes en debates públicos. La influencia del modelo bolonés era evidente.

La Neubau-IBA, por su parte, se centró en dos zonas que, a diferencia de Kreuzberg, habían sido prácticamente arrasadas durante la guerra: Tiergarten Sur; un antiguo barrio diplomático situado al sur del parque del Tiergarten; y Friedrichstadt Sur, una expansión barroca de 1732. A ellas se sumaron dos entornos de menor dimensión: el distrito industrial de Tegel, donde se planteaba la remodelación del puerto y la construcción de una planta de eliminación de fosfatos; y Prager Platz, una representativa plaza burguesa de principios del siglo XX destruida en la guerra y salpicada de anónimos bloques de apartamentos en la década de 1960.



Berlín: Altbau-IBA. Actuaciones en la Luisenstadt.

La primera fase en la recuperación de estas zonas se dedicó al análisis urbano, que otorgó especial atención a la definición planimétrica y estereométrica de los elementos constitutivos de la trama: estructura urbana, tipologías arquitectónicas y relación entre ambas. Superada esta fase, y como estrategia de proyecto, Kleihues propuso el concepto de "reconstrucción crítica": recuperar el anterior tejido histórico, su forma, sus tipologías y su escala, pero con arquitecturas contemporáneas. La "reconstrucción crítica" confiaba al proyecto urbano de base arquitectónica, no al plan general, la materialización de la ciudad de la disciplina. Por ello Kleihues insistió en definir los términos arquitectónicos. Convencido de que la esencia de la arquitectura berlinesa emanaba del racionalismo ilustrado de comienzos del siglo XIX, reclamó sencillez, coherencia constructiva, económica y distributiva, y la vuelta a un lenguaje simbólico que todos entendieran. Esta síntesis, que Kleihues denominó "racionalismo poético", significaba, en Tiergarten Sur, adaptar la suntuosa tipología de la villa suburbana a las viviendas sociales, y en Friedrichstadt Sur rehacer la trama barroca, recuperar las manzanas cerradas con interiores ajardinados y rescatar las ordenanzas decimonónicas que limitaban la altura a 22 m (la máxima alcanzada por las escaleras de bomberos de la época). En ambos casos la monofuncionalidad era tabú: también la mezcla de actividades de la ciudad del siglo XIX, donde predominaba la residencia pero complementada con funciones laborales y comerciales, debía ser rescatada.

Con estas premisas, y tras pasar el filtro de los concursos internacionales, más de cien arquitectos fueron invitados a "reconstruir" Berlín. En Tiergarten Sur Aldo Rossi y Rob Krüger recuperaron la volumetría de la villa suburbana con vocabularios arquitectónicos altamente discutibles; James Stirling construyó un centro científico

Berlin: Neubau-IBA. Edificio en la Lützowstrasse. Vittorio Gregotti, 1987.



que redujo un conjunto de tipologías históricas a meros contenedores; y Vittorio Gregotti inventó "edificios-puerta" que ocultaban "inadecuados" bloques modernos empeñados en no alinearse a vial. En Friedrichstadt Sun Oswald Mathias Ungers presentó dos imponentes moles cúbicas como ejemplo de la traducción de la tradición arquitectónica berlinesa a claves contemporáneas; en Prager Platz, Carlo Aymonino rescató la antigua forma elíptica de la plaza con todo un mani-fiesto de rigidez geométrica; y en Tegel, Charles Moore logró transformar lo que una vez fue un puerto Industrial en un parque de atracciones. Tan sólo las escasísimas excepciones de obras firmadas por Peter Eisenman o Alvaro Siza lograron salvar a la IBA de la debacle. El "racionalismo poético" demostró bordear lo peor de ambos mundos: la depreciación de la arquitectura a mera geometría y el rescate de todo un conjunto de tics historicistas. Esto mostraba que la suposición de que el proyecto urbano garantizaba la calidad de la ciudad de la disciplina era falsa: también desde la arquitectura se podían hacer malas ciudades.

La refundación del urbanismo, planteada en Italia veinticinco años antes, comenzaba la década de 1990, herida de muerte. La puntilla, sin embargo, estaba por llegar. También se clavaría en Berlín, en este caso en un Berlín reunificado que se apres-taba a convertirse en la nueva capital de Alemania.

• Berlín ciudad planificada

Todo cambió en Berlín el nueve de noviembre de 1989. A las 23:30 la televisión germano oriental hizo pública la decisión del gobierno dimisionario de la República Democrática Alemana de abrir las fronteras del país. El anuncio desató el delirio: a la 1:00 de la madrugada, miles de personas bajaban por Unter den Linden en dirección a la Puerta de Brandemburgo, donde saltaron las barreras que cerraban el paso hacia Berlín Occidental sin que la policía opusiera resistencia alguna. El Muro de la Vergüenza, que durante 28 años había estado dividiendo física y psicológicamente la ciudad, acababa de caer. Dos años después, el Bundestag decidió trasladar a Berlín la capital del país, hecho que debía producirse entre 1998 y 2000. Esto suponía desplazar al gobierno, el parlamento y once ministerios desde Bonn; en definitiva, miles de funcionarios que serían seguidos por un séquito de embajadas, representaciones de los Estados Federales, oficinas de prensa, partidos políticos, asociaciones, *lobbies*, etc.

El proyecto Berlín-2000, portante, se originó, y así se presentó ante la opinión pública, como Berlin-Hauptstadt, es decir Berlín-capital. Pero las previsiones de los planes

estratégicos berlineses iban más allá. Las potencialidades de la ciudad eran enormes: capital de un Estado con más de ochenta millones de habitantes, situada en el corazón de Europa y natural punto de encuentro de los países del este, recién incorporados a la economía de mercado, con el resto del mundo. A nadie se le pasaba por alto que adscrito al proyecto político Berlín-capital iba otro de naturaleza mercantil: Berlín ciudad global.es decir, la apuesta por convertir a la capital de la tercera potencia económica del mundo en uno de los nodos del tardocapitalismo.

A comienzos de la década de 1990 esta decisión suponía todo un reto. A diferencia de Nueva York, Tokio o Londres, la metrópolis berlinesa llevaba más de cuatro décadas aislada, con media ciudad inserta en un sistema socialista y la otra subsistiendo gracias a las subvenciones del gobierno federal. En tales circunstancias, había sido ajena a la evolución hacia la globalización. A pesar de ello, los pronósticos de crecimiento que se proyectaban eran asombrosos: se esperaba que, en los próximos veinte años, su población (4,3 millones de habitantes) aumentara en un 14 millones, el parque automovilístico en un 1,8 millones vehículos y que se generaran 600.000 puestos de trabajo, muchos de ellos altamente cualificados. Para acoger tal desarrollo sería necesario construir 800.000 apartamentos y cerca de 22 millones de metros cuadrados de zonas industriales y comerciales, además de las nuevas sedes del poder, centros financieros, infraestructuras de transportes, equipamientos culturales, etc.

La administración berlinesa afrontó estas expectativas con un convencimiento: el crecimiento debía ser regulado por una estricta planificación urbanística. La apuesta por la ciudad planificada reforzaba la opción por la visión culturalista que, a comienzos de la década de 1990, se mostraba más proclive a afrontar con realismo las particularidades socioeconómicas contemporáneas. Muchos de los planteamientos de Bernardo Secchi fueron asumidos por los planificadores berlineses como condiciones de partida. A pesar de que las espectaculares previsiones de crecimiento poblacional y territorial convertían a Berlín en un caso excepcional en el estático panorama urbano europeo, la premisa de la contención se postuló como Incuestionable. La ciudad, 44 años aislada y enjaulada, contaba con una amplia experiencia en "crecimientos interiores". Debido a las restricciones territoriales que sufría, el sector occidental tuvo que crecer dentro de su núcleo urbano; en el oriental, la administración socialista optó por construir macrobloques de viviendas en las numerosas manzanas arrasadas por la guerra. Gracias a ello, el centro de Berlín no sufrió los fenómenos de despoblación característicos de la posguerra; también gracias a ello pudo conservar, prácticamente intacto, un magnífico entorno natural y agrícola.

Para limitar la expansión del suelo urbanizable gran parte del crecimiento demográfico de Berlín tendría que ser asumido por poblaciones vecinas como Potsdam, Brandeburgo o Francfort del Oder. El resto se tendría que encajar en la ciudad preexistente. En este sentido, Berlín contaba con otra ventaja: los innumerables vacíos urbanos que su violenta historia le había legado, entre los que destacaba la tan enorme como infame franja del Muro. El crecimiento interior a costa de estas zonas pretendía "coser y ligar" el desgarrado tejido urbano berlinés, especialmente sus dos centros: el casco histórico, situado en la mitad oriental; y la Kurfürstendamm, en la occidental. Tras más de cuatro décadas de separación, esta estructura bipolar había degenerado en una absoluta bicefalia donde convivían dos polos autónomos y con caracteres muy diversos: el primero solemne y monumental, el segundo animado y cosmopolita.

Por último, como ya había ocurrido en el caso de Milán, también las macroinfraestructuras viarias debían ser limitadas. En el caso berlinés esta condición contaba con un plus de legitimidad: el mal recuerdo que la ciudad guardaba del programa de construcción de autopistas que acabó de destrozar su tejido urbano en la década de 1960. Tan sólo la reestructuración de las redes de ferrocarril y metro ocuparía un primer plano, lo que significaba fomentar el transporte público como alternativa al automóvil privado. La intención era construir un túnel subterráneo en dirección norte-sur que conectara cuatro nuevas estaciones de ferrocarril y albergara dos líneas de metro y una vía rápida para automóviles. En el cruce de este corredor con el ya existente este-oeste, sobre los terrenos de la antigua Lehrter Bahnhof y frente al futuro barrio gubernamental, se construiría la Zentralbahnhof, la estación central.

Todas estas premisas demuestran que el mensaje de Bernardo Secchi estuvo activo en el proceso de reflexión de Berlín ciudad planificada. Sin embargo, lo que finalmente marcó su tono fue la experiencia de la IBA, menos proclive a tomar en consideración la lógica socioeconómica contemporánea. Muchos de los arquitectos que llegaron a Berlín para trabajar en la exposición decidieron permanecer en la ciudad, lo que permitió a Kleihues, padre intelectual de todos ellos, consolidar amplias cuotas de poder en el panorama urbanístico y arquitectónico berlinés. Uno de sus seguidores era Hans Stimmann, director de Obras Públicas del Senado entre 1991 y 1996, y secretario de Estado para el Desarrollo Urbano a partir de entonces. Desde su privilegiada posición de poder defendió la vigencia de los presupuestos de la ciudad de la disciplina: rechazo de la modernidad y defensa de la identidad berlinesa, de sus especificidades arquitectónicas, de una historia urbana

que podía ser recuperada y proyectada hacia el futuro. Stimmann²³ justificaba esta opción basándose en su supuesto progresismo: intervenciones estatales, limitación de densidades, defensa del espacio público, etc., planteamientos que eran difícilmente encajables en el panorama tardocapitalista, pero que no fueron óbice para trasladar el programa de la IBA al proyecto Berlín-2000.

Sin embargo, también en Berlín "las condiciones habían cambiado", y mucho, desde la IBA. Bernardo Secchi¹ ya había mostrado sus reservas respecto a ésta por entender que había magnificado los criterios proyectuales, históricos y morfológicos a costa de obviar las nuevas condiciones sociales, políticas y económicas. El Berlín reunificado, que se aprestaba a dar el salto hacia la globalización, había cambiado radicalmente respecto a la ciudad de 1987, todavía dividida, subsidiada y adormecida en la ensoñación del Estado del Bienestar. En la nueva realidad berlinesa era necesario contar, en primer lugar con la Treuhand-Anstalt, la empresa pública creada para privatizar las propiedades de la antigua República Democrática Alemana y, en segundo lugar con los promotores internacionales.

La primera, propietaria de los bienes inmobiliarios del antiguo Berlín Oriental, decidió poner en venta el suelo urbano del que disponía por bloques de manzana, enormes superficies que tan sólo eran asequibles a grandes empresas. Con este enfoque, la estrategia de la IBA, que consistía en ir reconstruyendo la ciudad de manera quirúrgica, parcela a parcela, dejó de ser operativa. Más conflictivo aún fue el encuentro entre el nostálgico modelo público de la IBA y el descarnado modelo privado de Berlín-2000. Los promotores que compraron estos solares, los denominados *project developers*, construían para compañías desconocidas a las que, posteriormente, alquilarían o venderían los edificios. Su trabajo consistía en adquirir el terreno, gestionar los trámites administrativos, buscar inversores y ejecutar la obra, por lo que no les interesaba ni la arquitectura ni la reconstrucción de la identidad de la ciudad, sino tan sólo amortizar sus inversiones.

La tercera diferencia radicaba en la predilección de los *project developers* por los usos comerciales y de oficinas, y su absoluto desinterés por los residenciales. La administración, empeñada en mantener la mezcla de actividades, tuvo que imponer una cuota mínima obligatoria del 20 % de viviendas, cantidad claramente insuficiente para garantizar vida urbana a todas las horas del día. Posteriormente se comprobaría que también se quebraba la máxima de la Carta de Amsterdam, el respeto a la estructura social preexistente, ya que los nuevos apartamentos tan sólo serían accesibles a los más afortunados económicamente.

STIMMANN, Hans, en M VY
Berlin. Visionen werden Realität,
Jovis, Berlín, 1996, págs. 6-8.
SECCHI, Bernardo, *Un progetto
per l'urbanistica*, op. cit.,
págs. 120-124.

En cuarto lugar el modelo de la IBA, que respondía a un momento en que el precio del suelo era bajo, difícilmente podía encajar en el nuevo mercado inmobiliario berlinés, que se caracterizaba por precios astronómicos. Ante la presión de los promotores, a los 22 m de altura máxima exigidos por las ordenanzas de la IBA hubo que sumar retranqueos que alcanzaban los 30 m, es decir las seis plantas del Berlín tradicional se convirtieron en 13: 4 subterráneas, 8 sobre el nivel del suelo y una adicional para instalaciones. La alta densidad demostró que no respondía a un "compromiso cultural" con la identidad de la ciudad, sino que era el precio que Berlín ciudad planificada tuvo que pagar para conciliar los presupuestos de la IBA con los de la "ciudad de los promotores".

Por último, existía un abismo entre el procedimiento que existía entre la IBA, dirigida y financiada por la Administración, y un Berlín-2000 absolutamente dependiente de las Inversiones privadas. El máximo exponente de este desencuentro se produjo en la operación de Potsdamer Platz, cuyo método de intervención mostró, bien a las claras, quiénes mandaban en la "ciudad de los promotores". Los terrenos, que inicialmente pertenecían al Ayuntamiento, fueron vendidos a tres grandes multinacionales —Daimler-Benz, Sony y A+T—, en algunos casos a la mitad del precio estimado por la comisión de peritos del Estado Federal de Berlín. Así, los poderes públicos se desentendían de la tarea de configurar la ciudad y la dejaban en manos de las multinacionales. Oficialmente, la excusa fue la operatividad: se intentaban evitar las interminables sesiones de debates públicos que se produjeron en la IBA y que dilataron su ejecución. Sin embargo, tras este pretexto se ocultaba la enorme debilidad de la Administración, que llegó a eximir a Daimler-Benz del pago de sus cargas fiscales y a permitir que la densidad máxima de su zona pasara de 4 m²/m² a 5,5 m²/m².

- **Berlín ciudad poshistórica.**

La materialización del proyecto Berlín-2000 ha demostrado que la cuestión de la manipulación de la historia también campa por los territorios europeos. Este hecho no está exento de paradojas, si tenemos en cuenta que, a diferencia de París, Viena o Roma, en el Berlín previo a la caída del Muro no existía continuidad ni física ni histórica, tan sólo fragmentos que remitían de una época a otra. Esa realidad imperfecta fue magistralmente reflejada por Wim Wenders en su película *El cielo sobre Berlín* (1987), donde captó una ciudad plagada de entornos semisalvajes pero impregnada de identidad, de una identidad que no emanaba de sus escasos mo-



numentos, sino de las medianeras, de los solares, de la maleza, de las ruinas, etc. Los numerosos artistas e intelectuales que en las décadas de 1970 y 1980 decidieron asentarse aquí huyendo de la inerte armonía de las capitales europeas, demostraron que también la identidad dispersa e inestable del Berlín de posguerra irradiaba magnetismo.

Tras la caída del Muro esta identidad fue despreciada por casi todos. Embargada por un profundo sentimiento de trascendencia histórica, la flamante capital de la Alemania reunificada decidió romper con su pasado más reciente para reinventarse como lo que no era: una solemne y monumental capital europea. En una ciudad que conservaba tan pocas referencias históricas, el deseo de recuperar un contexto urbano unitario y con carácter suponía tener que elegir un momento de su pasado que funcionase como emblema. Berlín optó por el urbanismo y la arquitectura de comienzos del siglo XIX, es decir, por la tradición prusiana, por la Escuela de Berlín, por Kar! Friedrich Schinkel... modelos urbanos, estilos y arquitectos que habían determinado su impronta anterior a la II Guerra Mundial, el primer eslabón de su cadena de desastres.

Esta fue la dirección que se marcó desde las instituciones para la transformación de Berlín. Para materializarla se establecieron tres modelos asociados a diferentes áreas urbanas, lo que confirmaba la apuesta por "la ciudad por partes" como base del

planeamiento. El primero, aplicado a la Friedrichstadt y la Dorotheenstadt, fue el de la "reconstrucción crítica" heredada de la IBA. Las calles y plazas de estas zonas históricas desfiguradas por las destrucciones bélicas y las actuaciones de posguerra habrían de ser recompuestas recuperando las alineaciones de la antigua trama barroca y la volumetría decimonónica. La concreción arquitectónica volvió a confiarse a los dictados de la "arquitectura crítica", que habría de traducir las tipologías tradicionales berlinesas a claves contemporáneas. El segundo modelo, asociado a los grandes vacíos existentes en el tejido urbano del siglo XIX —el Muro, Potsdamer Platz, Lehrter Bahnhof, etc.—, fue el de la "ciudad europea", que se oponía a la dispersión de los suburbios, la especulación de los rascacielos y la banalidad de los centros comerciales, es decir a las esencias de la ciudad norteamericana. Frente a todo ello se erigía el paradigma de una urbe formalmente densa y compacta, estructurada por calles corredor, plazas y alamedas que constataran el dominio del espacio público sobre el privado, de la civildad sobre el individualismo; una ciudad múltiple y compleja gracias a una mezcla de actividades que garantizara vida urbana permanente. El tercer modelo, a aplicar a las nuevas zonas residenciales de la periferia, fue el de la *Vorstadt*. En este caso, el prototipo elegido fueron las áreas suburbanas berlinesas de finales del siglo XIX, barrios residenciales burgueses de densidad media repletos de plazas, parques e interiores de manzanas profusamente ajardinados. Se pretendía con ello evitar la dispersión suburbial y controlar el crecimiento dentro de unos límites territoriales.

"Reconstrucción crítica", "ciudad europea" y *Vorstadt*, tres modelos orientados a devolver a Berlín al redil de las grandes capitales europeas. Los dos primeros referidos al centro urbano y el tercero a la periferia. Hacemos a continuación un breve repaso por las actuaciones más emblemáticas asociadas a ellos.

En el caso de la "reconstrucción crítica" destacan Friedrichstrasse y Panser Platz. La primera fue, hasta la II Guerra Mundial, la principal arteria comercial de Berlín. La estela de destrucción dejada por las bombas aliadas fue prolongada por un programa de "reconstrucción" socialista que la pobló de anónimos bloques exentos en mitad de las manzanas. Por su condición de eje de la trama barroca de la Friedrichstadt, los criterios de la "reconstrucción crítica" se cebaron sobre la Friedrichstrasse: 22 m de altura máxima, alineación a vial, mezcla funcional, altas densidades, etc.; pero faltaba algo: la antigua división parcelaria de la zona, desaparecida tras las expropiaciones socialistas y no restituida por la Treuhand-Anstalt cuando privatizó los terrenos. Por ello, a las reglas anteriores se le sumó una nueva: los edificios, ahora en manos de un solo propietario, deberían reproducir en fachada el antiguo par-



Berlín: Kontorhaus. Josef P. Kleihues, Vittorio M. Lampugnani y Marlene Dörmle, 1996.

celario. De esta exigencia resultaron experiencias como la de la Kontorhaus, cuyo alzado fue dividido por Kleihues en cinco partes diseñadas por cuatro arquitectos diferentes. El producto es verdaderamente poshistórico: un mosaico de planos de terracota, piedra arenisca, mármol verde, etc., que encierra un mismo edificio, con una misma estructura portante y organizado en torno a un mismo patio.

Aún más comprometido por su significación histórica, fue el caso de Pariser Platz, una de las tres plazas que, junto con Potsdamer Platz y Belle Alliance Platz, conforman el límite occidental de la Friedrichstadt. Como cuna de la Puerta de Brandemburgo y punto de arranque de Unter den Linden, siempre fue uno de los lugares más emblemáticos de Berlín, hasta que fue destruida en 1945. Su poderosa identidad, indeslindable de la de la ciudad, le aseguró una posición preeminente en el proyecto Berlín-2000: servir de sede a embajadas, bancos transnacionales, hoteles de lujo y centros culturales. Ante la relevancia del lugar, los criterios de la "reconstrucción crítica" fueron aquí especialmente restrictivos. Desde el comienzo estuvo claro que era preciso recuperar la volumetría original de la plaza sobre su planta cuadrada, pero, con el objeto de evitar los excesos que se cometieron en la Friedrichstrasse, se promulgó un reglamento específico que estipulaba la obligatoriedad de aplacar con piedra al menos el 50 % de las fachadas y respetar ciertas particiones compositivas que habrían de materializarse con superficies mates y colores orientados hacia el de la Puerta de Brandemburgo. Este reglamento volvió a sacara a luz los perfiles más espinosos de la "reconstrucción crítica", en este caso

por abocar a la arquitectura a un descarado restitucionismo ante la excesiva reducción de los márgenes de maniobra. Ejemplo de ello fue la reconstrucción del

Bottv Haus Sommer Haus

_eermann enmarcando la Puerta
de Brandemburgo, Josef Kleihues,
1996.



desaparecido Hotel Adlon, un mediocre edificio neobarroco, siguiendo criterios no ya "críticos" sino literales. Algo similar ocurrió con las Haus Sommersy Haus Liebermann, los dos bloques gemelos que enmarcan la Puerta de Brandemburgo, y que Kleihues también se limitó a reconstruir a partir de documentos fotográficos.

Por lo que respecta a la "ciudad europea", los mejores exponentes son dos de las operaciones más emblemáticas de Berlín-2000; el Spreebogen, asociado al proyecto Berlín-capital, y la Potsdamer Platz asociada a Berlín ciudad global. Tradicionalmente, el Spreebogen, el "arco" formado por el río Spree sobre el que se asienta el Reichstag, se concibió, sin que nunca llegara a materializarse, como sede de las más altas instituciones del Estado. Tras la caída del Muro, esta idea fue retomada y la zona fue elegida para albergar la cancillería y el parlamento. Las actuaciones que se llevaron a cabo se han orientado en dos direcciones: la reforma del Reichstag, llevada a cabo por Norman Foster, y la construcción del barrio gubernamental, cuya ordenación fue el resultado de un concurso de ideas ganado por Axel Schultes y Charlotte Frank. Su propuesta planteaba una franja edificada de 100 m de anchura y 1 km de longitud que atravesaba el Spreebogen en dirección oeste-este, cruzando dos veces el río Spree y enlazando el distrito de Moabit con la Luisenstadt. Lo que sedujo al jurado fue su sobredosis de simbolismo: los autores la defendieron, en primer lugar, como el grapado de las dos mitades de ciudad anteriormente separadas por el Muro; y en segundo lugar, como la negación del trazado norte-sur propuesto en 1940 para este mismo lugar por Albert Speer, arquitecto de Hitler. En la zona oeste de dicha franja, Schultes y Frank han construido la cancillería, un prisma ceñido por dos bloques lineales de menor altura. La zona este, parte en el Spreebogen y parte en la Luisenstadt, se ha dedicado a funciones parlamentarias y fue desarrollada por Stephan Braunfels como un peine que cruza el río mediante un puente peatonal. Entre ambas un espacio abierto hace las veces de "foro" popular. El resultado final no parece haber convencido a casi nadie: la convencionalidad de la solución y el recurso a un simbolismo tan ingenuo han conducido al crítico británico Charles Jencks²⁵ a denunciar la Incapacidad de Berlín para generar, incluso en un terreno libre de preexistencias urbanas, una idea de nuestra época, un símbolo de la nueva Alemania.

En la década de 1920, Potsdamer Platz fue el nudo de tráfico más congestionado de Europa, un sinónimo de modernidad que sirvió de inspiración a Martin Wagner, Marcel Breuer y Erich Mendelsohn. En 1945 fue arrasada por las bombas aliadas y en 1961 definitivamente aniquilada por el Muro. Tras su caída, el mítico pasado de la zona alentó la idea de convertirla en sede del primer centro financiero de Berlín ciudad global. En 1991 se convocó el concurso de ordenación, cuyo primer pre-



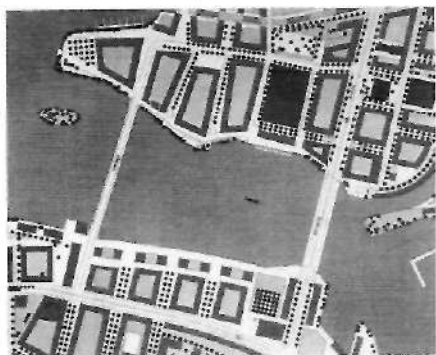
Berlín: propuesta para la Cancillería y el barrio gubernamental del Spreebogen. Axel Schultes y Charlotte Frank, 1993.

JENCKS, Charles, *The Architecture of a Jumping Universe. A Polemic How Complexity Science is Changing Architecture and Culture*, Academy Editions, Londres, 1995, págs. 18-21

Berlin: Potsdamer Platz.



mió recayó en el proyecto de Heinz Hílmery Chnstoph Sattler. Su propuesta recogía tan fielmente los ultraconservadores dictados de la "ciudad europea" que, emplazados en un lugar tan emblemático, resultaba sosa y provinciana. Estalló la polémica y la empresa Dalmier-Benz, uno de los propietarios del terreno, decidió convocar un nuevo concurso cuyo punto de partida era la propuesta de Hilmer y Sattler. En esta ocasión, los ganadores fueron Renzo Piano y Chnstoph Kohlbecker, a los que se les encargó el plan urbanístico. Nuevamente primó el espíritu de la "ciudad europea", materializado esta vez con una densa trama urbana donde el espacio público era protagonista: calles corredor; plazas, alamedas, bulevares, láminas de agua, etc. El único momento de cierta intensidad metropolitana se concentraba en los solares angulares que desembocaban en Potsdamer Platz, donde dos discretos rascacielos superaban las ocho plantas de altura media del conjunto. Finalmente, para lograr sensación de "variedad" y "espontaneidad", los edificios fueron proyectados por arquitectos diferentes. El proyecto Dalmier-Benz se complementó con la hilera de bloques que conforman la franja de A+Tj desarrollada por Vittono Gregotti; y la zona triangular de Sony, proyectada por Helmut Jahn y articulada en torno a una plaza cubierta (el Foro Sony) que en su vértice estaba rematada por un tercer rascacielos.



Arriba:
Berlín: el "Muro de la Vergüenza" en
la década de 1960

Izquierda:
Berlín: ordenación del barrio
Havelspitze en la nueva Vorstadt de
Wasserstadt Oberhavel. Kees
Christiaanse/Astoc Planners, 1995.

Por lo que respecta a la periferia, la versión europea de la ciudad poshistórica se desvía de los modelos del *new urbanism* para optar por soluciones más matizadas. En Berlín, la premisa fue evitar los defectos de los suburbios de las décadas de 1950 y 1960: ausencia de urbanidad, desconexión del entorno, falta de carácter, monotonía, homogeneidad, etc., sensatos argumentos que también derivaron hacia la manipulación de la historia de la ciudad. En este caso fue la *Vorstadt*, la periferia burguesa de finales del siglo XIX, el tema elegido para recrear en los nuevos suburbios. Las intervenciones que se pueden englobar dentro de este concepto son cinco: Wasserstadt Oberhavel en el noroeste, Rudower Feld en el sureste, y Karow-Nord, Französisch Buchholz y Rummelsburger Bucht en el noreste. La Wasserstadt Oberhavel, situada en torno a un lago en cuyo centro se encuentra el islote de Eisweder, es la mayor de las nuevas *Vorstädte* berlinesas. En esta zona, tradicionalmente ocupada por instalaciones industriales que cayeron en desuso, se planteó la construcción de nueve barrios destinados a albergar 34.000 habitantes y 22.000 puestos de trabajo. La herencia de la IBA, que había actuado en el vecino puerto de Tegel, era aquí tan poderosa como en el centro de la ciudad. El diseño de los tres barrios que han terminado de construirse, Pulvermühle, Schultheiss y Havelspitze, reproduce sus directrices: tramas ortogonales, manzanas en U de cinco a siete plantas de altura, espacios interiores ajardinados, códigos de colores y materiales (con especial preferencia por el ladrillo rojo azulado), ventanas verticales y un cuidado pintoresquismo.

Friedrichstrasse, Pariser Platz, Spreebogen, Potsdamer Platz, Wasserstadt Oberhavel, etc., son Intervenciones que han convertido a Berlín en una perfecta ciudad poshistórica, en una colección de escenarios que recrean un pasado filtrado, homogéneo y coherente, el pasado deseado del que la historia privó a la ciudad. El más descarnado ejemplo de cómo la ciudad poshistórica selecciona sus contenidos apostando por ciertos momentos históricos y descartando otros es el del Muro de la Vergüenza. La opción de Berlín por los modelos decimonónicos supuso la fulminante desaparición de sus "heridas de guerra", de las innumerables entrezonas que Wim Wenders llevó a la pantalla en *B cielo sobre Berlín*. La más emblemática de ellas, el antiguo Muro, era, Incluso, algo más, un verdadero "lugar" en el sentido existencialista de la palabra.

Su historia de muerte y división estaba grabada en la conciencia colectiva no sólo de los berlineses, sino de todos los europeos. Numerosos intelectuales propusieron que buena parte del mismo se conservara como un lugar para el recuerdo donde se relatara la memoria más reciente de Europa. La opinión de la mayoría de



Berlín: propuesta para el Memorial del Holocausto. Peter Eisenman. 2002.

la población y de los políticos berlineses, sin embargo, era muy diferente: el Muro representaba un pasado traumático ajeno a la "evolución natural" de la ciudad. Ni la "reconstrucción crítica", ni la "ciudad europea", ni la *Vorstadt* entendían de laceraciones, por lo que se decidió reincorporarlo a la estructura productiva de la ciudad poshistórica. Tan sólo unos cuantos tramos fueron calificados como "lugares del recuerdo" y preservados de la piqueta. Sobre el más singular de ellos, dos hectáreas de terreno situadas al norte de Potsdamer Platz, se pretende construir el Memorial del Holocausto, una emotiva propuesta diseñada por Peter Eisenman que contempla la construcción de 1.500 túmulos de diversas alturas, además de una serie de estancias subterráneas dedicadas a los principales grupos sociales víctimas del exterminio nazi (judíos, gitanos y homosexuales).

Berlín, de ciudad de la disciplina a ciudad poshistórica pasando por el fracaso de la ciudad planificada. Finalmente, el laboratorio berlinés, donde se experimentó con la posibilidad de dar forma a un modelo de desarrollo urbano social, culto y controlado desde la administración, no consiguió elaborar ninguna receta verdaderamente convincente. Eso sí, ha puesto en evidencia las dificultades de la visión culturalista de la ciudad para lidiar en los ruedos urbanos contemporáneos. No es poco.

2. La visión sociológica de la ciudad

Desde sus inicios, la sociología encaminó esfuerzos a intentar comprender los caracteres originarios de la modernidad; pronto descubriría que estaban escritos sobre las ciudades. Nació así la visión sociológica, la identificación de la ciudad con la sociedad que la habita.

Sus orígenes se remontan a mediados del siglo xix, cuando aparecieron los primeros escritos de Karl Marx y Friedrich Engels. Si bien en un principio la teoría marxista se centró en el conflicto campo-ciudad, pronto se reorientó hacia las consecuencias que el proceso productivo capitalista tenía en la vida cotidiana del proletariado urbano. La ciudad se convirtió en el escenario de la lucha de clases, y el pensamiento marxista recondujo los hechos urbanos hacia los motivos que le interesaban: la relación con el mundo del trabajo y la producción, y la actividad social como enmascaramiento de la lógica político-económica del sistema. En este encuadre, la ciudad fue denunciada como una "superestructura", es decir como una interpretación ideológica del mundo que tendía a justificar el orden social capitalista y ocultar la realidad que imponían por sus condiciones de producción. Como respuesta a esta supuesta tergiversación, el marxismo postuló que era necesario ejercer sobre ella una crítica social para revelar su verdadera identidad.

A partir de esta máxima se desarrolló la visión sociológica de la ciudad. En el siglo XX las aproximaciones de Georg Simmel, Max Weber, Werner Sombart, Walter Benjamin y la Escuela Ecológica de Chicago la enriquecieron con componentes no estrictamente productivos —política, personalidad, psicoanálisis, etc.—, en tanto que datos culturales igualmente importantes para entenderla. Estos discursos compartían el reclamo marxista de desenmascarar la superestructura, lo cual impregnó la crítica social urbana de una forma de pensamiento negativo que no cesó en acusar a la ciudad de connivencia con el sistema capitalista. La identificación ciudad/capitalismo/injusticia social quedó así consagrada como eje de la visión sociológica para el resto del siglo xx.

En las últimas décadas del siglo pasado, esta visión ha experimentado un resurgimiento espectacular; propulsado por el estallido de la Crisis del Petróleo y la consiguiente reestructuración del sistema. El nuevo objetivo que ha asumido la visión sociológica de la ciudad ha sido repensar las estrategias de producción y difusión tardocapitalistas, y hacerlo a una doble escala: la internacional y la específicamente urbana. Manuel Castells, catedrático de Planificación Regional en la University of California-Berkeley y el sociólogo marxista más influyente de esta última etapa, ha liderado y reorientado el debate hacia la globalización y el consumo de masas.

En esta parte del libro desarrollaremos los discursos que la visión sociológica ha ido construyendo en torno a estos temas. En el capítulo dedicado a la ciudad global, nos centraremos en la lógica productiva urbana; en el de la ciudad dual, atenderemos a las Implicaciones que dicha lógica tiene para el tejido social; en el denominado la ciudad del espectáculo, a los espacios para el ocio, la cultura y el consumo; y en el de la ciudad sostenible, desarrollaremos las posturas que se postulan como alternativas a los tres modelos anteriores.

La ciudad global

• Reestructuración económica y modo de desarrollo informacional: el espacio de los flujos

Tras la Crisis del Petróleo de 1973 se puso en marcha un proceso de reestructuración económica que fue emprendido a la vez por empresas y gobiernos y que puso fin a tres décadas de Estado del Bienestar. De este período, Manuel Castells¹ ha destacado dos características: la retirada del Estado de la economía y la expansión geográfica del sistema hacía una globalización que abarca al capital, la fuerza de trabajo y la producción. Esta reestructuración no hubiera sido viable si, en aquellos mismos años, no hubiese confluído con un modo de desarrollo denominado "informacional", cuya base eran las nuevas tecnologías: la informática, que revolucionó el procesamiento de información; y las telecomunicaciones, que permitieron la interconexión entre ordenadores y la creación de sistemas de información. Lo que denominamos "tardocapitalismo" es fruto de la confluencia e interacción del proceso de reestructuración económica y el modo de desarrollo Informacional.

De esta síntesis histórica ha surgido una nueva espacialidad que se ha dado en llamar "el espacio de los flujos".² Es decir un sistema integrado de producción y consumo, fuerza de trabajo y capital, cuya base son las redes de Información. La reorganización espacial de las actividades económicas que de él se ha derivado ha afectado especialmente a tres sectores: la Industria, donde la producción se ha transferido de los países avanzados a zonas menos desarrolladas, pero con salarios más bajos; el trabajo de oficina, que ha permitido la relocalización de las empresas en cualquier lugar del mundo; y el sector financiero, en el cual, gracias a un proceso previo de desregulaciones legales, también ha propulsado una expansión global.

CASTELLS, Manuel, *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional* [1989], Alianza Editorial, Madrid, 1995.
Ibid., págs. 190 y ss.

Esta reorganización ha transformado la geografía productiva del planeta. Las diferencias que antes separaban los distintos lugares en privilegiados o perjudicados, según contaran con puertos, carreteras, ferrocarriles, etc., cada vez tienen menos importancia, ya que el acceso al espacio de los flujos no depende tanto de esas infraestructuras como de las mucho más asequibles nuevas tecnologías. Esto no quiere decir sin embargo, que el lugar geográfico no cuente. En su libro *The New Geography*,³ Joel Kotkin, profesor de la Pepperdine University, defiende que hoy en día el emplazamiento es más importante que nunca, es decir, que la decisión acerca de dónde instalar una empresa depende cada vez más de las características específicas de un determinado lugar. La clave para entender esta paradoja radica en la importancia que han adquirido los profesionales altamente cualificados para unas actividades económicas cuya base son la inteligencia y la Información. Sus preferencias respecto al lugar de residencia son determinantes a la hora de decidir dónde ubicar una empresa, lo cual ha generado que la calidad de vida se convierta en el parámetro más sustancial, por delante de los sistemas impositivos, las regulaciones urbanísticas o el coste del suelo. No es de extrañar, por tanto, que los planes estratégicos de las ciudades de todo el mundo insistan en esta cuestión.

Este aspecto explica también que los triunfadores de la nueva geografía generada por el espacio de los flujos sean lugares bendecidos por climas benignos, paisajes atractivos, entornos históricos, etc., cualidades que no pueden ser transmitidas por los cables de fibra óptica. Esta lógica apunta en múltiples direcciones, y una de ellas lo hace hacia las áreas rurales. A finales de la década de 1990, las zonas de más rápido crecimiento tecnológico de Estados Unidos estaban situadas en Estados tan poco urbanos como Colorado, que ahora cuenta con una concentración de profesionales de la alta tecnología más elevada que Massachusetts (cuna de este tipo de industrias). Esta eclosión económica ha ido acompañada de una explosión demográfica: entre 1990 y 1994, un 75 % de las áreas rurales norteamericanas aumentó su población. Tal como indica Kotkin, este fenómeno refleja la singularidad geográfica que caracteriza al espacio de los flujos: por primera vez en la historia se produce una emigración ciudad-campo cuyos protagonistas son los muy urbanitas *white collars*.

Como acabamos de decir, su destino preferente son lugares privilegiados desde el punto de vista paisajístico: las zonas rurales de Nueva Inglaterra, las estribaciones de los Apalaches, y las colinas y valles de las cordilleras montañosas del oeste. Este fenómeno está convirtiendo lo que otrora fueran somnolientas aldeas en importantes centros financieros, de tecnología y de salud. En 1950, Park City era un pue-

KOTKIN, Joel, *The New Geography. How the Digital Revolution is Reshaping the American Landscape*, Random House, Nueva York, 2000.

blo fantasma de 500 habitantes. Hoy supera los 12.000, la mayoría de ellos con altos niveles de renta, y constituye el paradigma de la nueva elegancia rural: sofisticadas residencias, exóticos restaurantes, cosmopolitas galerías de arte, etc. El presidente del Banco Mundial y el ex presidente de Pepsico, además de Harrison Ford y Oliver Stone, tienen casa allí. Park City se encuentra en Utah, un estado donde el 90 % de la población es de origen anglosajón. Quizás no sea casualidad. El hecho de que las nuevas mecas de este éxodo posurbano sean zonas predominantemente blancas, ha hecho sospechar a más de un autor de la visión sociológica de la ciudad que tras esta "vuelta al campo" se oculta una nueva forma de segregación racial.

Pero, mientras que la riqueza económica y social se expande por las zonas rurales, ¿qué ocurre en las ciudades? ¿Qué lugar ocupan en el espacio de los flujos? ¿Es cierto, como muchos auguraban, que éste amenaza con disolverlas? Algunos datos demográficos parecen apuntar en esa dirección. Desde mediados de la década de 1960, las 25 ciudades más pobladas de Estados Unidos perdieron cuatro millones de habitantes, mientras que el país creció sesenta.

Sin embargo, la profecía de la desaparición de las ciudades, tan popular en la década de 1970, ha demostrado ser un *boutade*. La poderosa tendencia descentralizadora que caracteriza al espacio de los flujos es muy paradójica, ya que aparece en sintonía con agudas vocaciones que apuntan en sentido contrario. Para Saskia Sassen,⁴ profesora de Urbanismo en la University of California-Berkeley esta dicotomía centralización-descentralización obedece a una lógica interna del tardocapitalismo que es perfectamente explicable. La clave está, en primer lugar, en que la descentralización de las actividades económicas no ha ido acompañada de una descentralización paralela en la propiedad del capital. Así, la mayoría de las pequeñas empresas locales desparramadas por el globo ejecutan servicios subcontratados por firmas multinacionales, que son las propietarias del capital. En segundo lugar la dispersión territorial que caracteriza a la "cadena de montaje global" exige un control y una dirección altamente centralizados desde el punto de vista espacial. La coordinación de las plantas de producción que Volkswagen mantiene en México, Brasil, Nigeria y República Checa sería inviable si las decisiones no partieran de un mismo lugar: Wolfsburg, Alemania. Ambas razones explican que la predicción según la cual las telecomunicaciones provocarían una radical dispersión de los recursos económicos no se haya cumplido, y que algunas ciudades sigan desempeñando un importantísimo papel en el espacio de los flujos. Son las ciudades globales, la cuarta capa de la ciudad hojaldre.

SASSEN, Saskia, *The Global City. New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton (Nueva Jersey), 1991; (versión castellana: *Lo ciudad global: Nueva York, Tokio, Londres*, Eubea, Buenos Aires, 1999).

En efecto, cuanto más se globaliza la economía, más se concentran las funciones centrales en unas cuantas áreas metropolitanas. Tal como ocurría en el caso de las zonas rurales, también aquí el lugar geográfico cuenta. Uno de los principales factores en la selección de las ciudades globales es la red de telecomunicaciones, una red que no es isótropa. Para rentabilizar las enormes inversiones que requiere su construcción es necesario garantizar que circulen por ella una gran cantidad de flujos. Ésta es la razón por la cual la implantación de las redes de cables de fibra óptica han seguido la misma lógica que la construcción de líneas de ferrocarril en el siglo xix: conectar las metrópolis donde se encuentran los centros de poder. En estos lugares se genera una Información privilegiada que no circula por la red y que es vital para la toma de decisiones de alto nivel. Numerosas empresas se instalan a su sombra, lo que convierte a las urbes que los albergan en grandes emisoras y receptoras de datos, es decir, en ciudades altamente rentables como nodos del espacio de los flujos.

Este factor ha reactualizado el sistema urbano heredado del siglo xix como red de ciudades globales. Manuel Castells⁵ reduce su número a tres: Londres, Nueva York y Tokio. Londres por ser el primer mercado financiero del mundo; Nueva York por ser el principal receptor de flujos de capital y exportador de servicios; y Tokio por ser el mayor prestamista de capital y sede de los bancos más importantes. Para otros autores, sin embargo, esta selección es demasiado reductiva e indican un mayor número de ciudades globales. Lo que es evidente, al menos, es que existen muchas que pretenden alcanzar dicho *status*. Son capitales ubicadas en los grandes ejes de desarrollo tardocapitalista. En Europa serían dos: la tradicional "banana", que nace en Londres, cruza al Randstad holandés, pasa por Bruselas, baja por Francfort del Meno y las ciudades de la cuenca del Rin, alcanza Zúrich y concluye en Milán; y el de la zona sur, en parte emergente, que atraviesa Barcelona, Milán, Munich y Viena. París, Berlín y Madrid quedan fuera de estos ejes, pero las multimillonarias inversiones que sus respectivos gobiernos están realizando en comunicaciones van encaminadas a superar dicha adversidad. En Estados Unidos los tradicionales centros productivos de la época fordista (Nueva York, Chicago, Detroit, etc.) se han puesto en jaque por el denominado *sunbelt* el agresivo "cinturón del sol" que enlaza San Diego, Las Vegas, Phoenix, Dallas, Houston, Atlanta y Miami. Por último se encuentran ambas orillas del Pacífico, el Pacific Rim, una de las grandes novedades de la geografía tardocapitalista. Sus estrellas más luminosas son Tokio, Seúl, Pekín, Shanghai, Hong Kong, Bangkok y Singapur, en la orilla asiática; Los Ángeles y San Francisco en la orilla norteamericana; y Sidney en Oceanía.

• Lógica productiva y espacial de la ciudad global

¿Qué funciones del sistema económico globalizado se desempeñan en estas ciudades? El adjetivo posindustrial con que suele calificarse a la sociedad contemporánea nos ofrece una inicial pista sobre el tema, si bien es necesario matizarla. Es cierto que el primer sector productivo en abandonar la ciudad global fue la industria, a la que el espacio de los flujos asignó nueva ubicación en los países en vías de desarrollo. También lo es que su marcha dejó atrás multitud de áreas urbanas abandonadas. Sin embargo, Alien J. Scott,⁶ profesor de Geografía en la School of Public Policy and Social Research de la University of California-Los Angeles (UCLA), se opone a que se aplique el término "posindustrial" a la ciudad global, pues está convencido de que la Industria sigue siendo el motor de desarrollo del tardocapitalismo. Dos hechos lo demuestran: que los servicios al productor sean, en gran parte, servicios industriales; y que lo que controla el sector terciario en el ámbito global sea la Industria. Por ello, Scott prefiere hablar de procesos de "desindustrialización" (desmantelamiento de industrias obsoletas) y "reindustrialización" (implantación de otras nuevas). Edward W Soja,⁷ profesor de Urbanismo en la University of California-Los Angeles y uno de los más afamados representantes de la denominada LA School de crítica urbana y estudios territoriales, ha calificado estas dinámicas, contrarias pero complementarias, como "desterritorialización" y "reterritorialización", es decir; desmonte de una realidad dada y sustitución por otra nueva.

Los argumentos de Alien J. Scott se ven confirmados por la presencia en las ciudades globales de industrias tan dinámicas como las del sector de la alta tecnología, estrechamente vinculadas con centros de investigación y desarrollo. Estas "fábricas" se concentran en los denominados "parques tecnológicos", impecables centros de producción e investigación que en nada recuerdan a los enormes y contaminantes complejos fabriles de la ciudad moderna. Junto a estas industrias modélicas, avanzadas, limpias y en las que trabaja una persona altamente especializado, convive el polo opuesto: actividades industriales de menor rango que dan respuesta a las demandas más cotidianas de la sociedad posmoderna, actividades que han consolidado en la ciudad global un sector productivo degradado.

Pero posindustrial o no, es evidente que los servicios han sustituido a la Industria como primer sector económico de la ciudad global, un ente cuya principal función, controlar y dirigir la organización económica mundial, es eminentemente terciaria y se ejecuta desde las sedes centrales de las corporaciones y bancos transnacionales. Una segunda actividad, igualmente terciaria, que se desarrolla en la ciudad glo-

SCC Xn", Alien J., *Metrópolis: From Division of Labour to Urban Form*, University of California Press, Berkeley/Los Angeles, 1988.
SOJA, Edward W., *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, Oxford, 2000, págs. 148-153.

bal, la más importante en términos de generación de empleo, es la que se deriva de los servicios avanzados a la producción: asesoramiento legal y financiero, innovación, desarrollo, diseño, *marketing* estudios de mercado, etc., servicios que prestan bancos, entidades financieras, oficinas de asesoría jurídica, firmas de publicidad, gabinetes de auditorías, *management consultings*, etc. En tercer y último lugar cabe mencionar a las empresas que satisfacen los nuevos hábitos de consumo de la sociedad contemporánea; empresas que hacen especial hincapié en la moda, el ocio y la cultura.

Esta lógica productiva ha inducido una profunda reorganización del espacio urbano. El binomio centralización-descentralización que caracteriza al espacio de los flujos vuelve a reproducirse aquí, en este caso con el fenómeno del coprotagonismo del centro y la periferia. Ambos son esenciales para la ciudad global. Desde el primero se ejercen las actividades de control y dirección. Al igual que ocurría con las zonas rurales, los gestores de estas funciones han sido enormemente selectivos a la hora de elegir la ubicación de sus sedes y han optado por lo que se ha dado en llamar "espacios de sobrecentralidad". En ellos se concentran, por un lado, las oficinas centrales de las grandes corporaciones financieras e industriales; por otro, empresas de servicios dirigidas al productor y que requieren un contacto directo con los centros de poder. Con estas dos actividades conviven multitud de servicios de menor rango que garantizan el funcionamiento cotidiano de estas áreas: limpieza, mantenimiento, mensajería, almacenamiento, etc.

Otro de los factores que determina la localización de los espacios de sobrecentralidad también es afín al que fija las ciudades globales en el espacio de los flujos: contar con una infraestructura tecnológica adecuada. A éste se suma un tercero no menos importante: poder presumir de un bagaje histórico apropiado, de un ambiente social, comercial y cultural de calidad que responda adecuadamente a los requisitos de representación, prestigio y apariencia que exigen las corporaciones transnacionales que dirigen el espacio de los flujos. Ambas condiciones apuntan hacia los centros históricos, lugares que suelen contar con la red de infraestructuras más desarrollada de la ciudad, además de con un marcado carácter simbólico. Manhattan en Nueva York, la City en Londres, Marunouchi en Tokio, etc.: sólo enclaves tan selectos como éstos pueden aspirar a desempeñar funciones de sobrecentralidad en el ámbito global.

La componente de descentralización, por su parte, se pone de manifiesto en el esplendor de las periferias de las ciudades globales. Los altísimos precios del suelo,

unidos a los problemas de deterioro ambiental y social que se viven en los centros urbanos, han empujado a muchas multinacionales a descentralizar parte de sus actividades, las menos decisivas y representativas, hacia subse-des ubicadas en zonas suburbanas. En 1974, Sears, Roebuck & Co. construyó en el Loop de Chicago la Torre Sears, un impresionante rascacielos que ostentaba el título de ser el edificio más alto del mundo. Dieciocho años después, abandonaba 37 de las 40 plantas que ocupaba en él y desplazaba a 5.000 de sus trabajadores a Hoffmann States, uno de los más pujantes y lejanos suburbios del noroeste de la ciudad. La misma historia se repetía en Nueva York: la Union Carbide trasladó a 3.200 empleados desde su rascacielos en la elegante Park Avenue hacia anodinos edificios situados en el extrarradio. Y esto no sólo se producía en Estados Unidos, sino que fenómenos similares ocurrían en los encantadores centros históricos europeos. En Londres, la BBC amenazaba con abandonar su muy representativa sede de Regent's Street para mudarse a un anónimo edificio de aluminio en la periferia. A las multinacionales le siguieron ininidad de compañías de menor rango que no podían hacer frente a los altísimos costes de localización de las áreas de sobrecentralidad. Como resultado de esta dinámica, el 90 % del espacio de oficinas que actualmente se construye en Estados Unidos se ubica fuera de los centros urbanos.

• Gran escala y macroinfraestructuras: "metápolis"

El exponencial crecimiento periférico de las ciudades globales ha situado las cuestiones de la escala y las infraestructuras en el centro del debate de la visión sociológica. Tal como argumenta Edward W. Soja,⁸ vocablos tan expansivos como "megalópolis" o "megaciudad" se han quedado cortos para definir estos inmensos territorios urbanos, fragmentados y policéntricos, donde se ha perdido todo foco y todo límite. Por ello, Francois Ascher,⁹ profesor del Institut Français d'Urbanisme, ha propuesto un nuevo término: "metápolis".

Su reflexión partió de la constatación de que las grandes ciudades contemporáneas no crecían ya por dilataciones, sino por la integración en su funcionamiento de zonas alejadas, no contiguas y no metropolitanas. Este fenómeno está indudablemente vinculado al uso del automóvil, pero también, y muy especialmente, a la aparición de los transportes colectivos de alta velocidad —como el TGV— que han permitido que miles de personas trabajen a centenares de kilómetros de su lugar de residencia. Ello ha favorecido la discontinuidad de la urbanización y la irrupción del denominado "efecto túnel", es decir, de enormes vacíos metropolita-



nos (los lugares donde el tren no efectúa paradas) que separan densos núcleos de actividad urbana. El resultado es la metápolis, un espacio geográfico cuyos habitantes y actividades económicas están integrados en el funcionamiento cotidiano de una gran ciudad, pero, a la vez, profundamente heterogéneo y discontinuo, cuyos principios organizativos derivan de los sistemas de transporte de alta velocidad. Estos sistemas determinan jerarquías territoriales donde las estaciones del TGV y los aeropuertos, más que las autopistas, asumen el protagonismo.

La metápolis pone de manifiesto la importancia que las infraestructuras territoriales tienen en la articulación de la ciudad global. Líneas de metro, trenes de alta velocidad, aeropuertos, autopistas, conducciones de abastecimiento, cableado de telecomunicaciones, antenas, satélites, etc., son su *sme qua non*. En pocas zonas del planeta este hecho se hace más patente que en el delta del río Perla. Rem Koolha-

Delta del río Perla:
Shenzhen-Hong-Kong

KOOLHAAS, Rem, et al,
Mutaciones, Actar, Barcelona,
2000, págs. 309-335. •

as¹⁰ y su taller de proyectos de Harvard University, el "Harvard Project on the City", han estudiado esta región del sur de China donde coexisten seis metrópolis: Guangzhou, la antigua Cantón; Shenzhen y Zhuhai, dos ciudades nuevas pertenecientes a Zonas Económicas Especiales; las ex colonias de Hong Kong y Macao; y Dongguan. Entre todas suman 12 millones de habitantes, pero se espera que en el año 2020 este territorio se haya convertido en una inmensa metápolis de 36 millones cuyo funcionamiento tan sólo podrá ser garantizado por macroinfraestructuras. El proceso ya está en marcha: en 1996 la zona contaba con 350 km de autopistas, actualmente están en construcción 1.500, además de varios puentes que unen ambas orillas del delta (uno de ellos, entre Zhuhai y Hong Kong, de 90 km de longitud). En el área existen, además, cinco aeropuertos, el más grande de los cuales, el de Chek Lap Kok en Hong Kong, mueve 38 millones de pasajeros al año.

Los fenómenos que se están produciendo en el delta del río Perla escapan a las teorías y metodologías urbanísticas que defiende la visión culturalista de la ciudad. No sólo se trata de la escala, sino también de los tiempos inducidos por un desarrollo urbano imparable. Para alojar a los 24 millones de personas que se espera que lleguen a la zona en las próximas dos décadas, cada año se construyen 700.000 km² de ciudad. Los productos resultantes de esta dinámica revelan concepciones urbanas y arquitectónicas totalmente novedosas, concepciones que Koolhaas ha denominado "arquitectura Photoshop": la reproducción mecánica de un número limitado de opciones combinables entre sí.

Esta radical simplificación de la arquitectura y el urbanismo es consecuencia de la ausencia de un adecuado marco teórico desde el cual abordar realidades urbanas como las del delta del río Perla. Responsables de ello son, en cierta medida, los teóricos de la visión culturalista, que tradicionalmente han despreciado este tipo de fenómenos.

En los últimos años, sin embargo, se ha extendido el convencimiento de que es esencial que los arquitectos y urbanistas encajen intelectualmente estos "engendros" si no quieren quedar fuera del modo operativo contemporáneo y ser confinados en las torres de marfil de la teoría disciplinar. Es preciso que asimilen las leyes propias del sistema, establezcan criterios de organización del proceso de transformación urbana en los tiempos reales en que se plantea. Esto se ha traducido en una puesta en valor de las respuestas técnicas frente a los culturalistas, respuestas que rigen los proyectos urbanos de profesionales tan reconocidos como Rem Koolhaas, Ben van Berkel o MVRDV.





La ciudad dual

Fiel a sus fuentes ideológicas, la visión sociológica de la ciudad no ha olvidado su vocación de crítica social, orientada hacia el desenmascaramiento de la superestructura capitalista y la denuncia de las injusticias. Este papel ha adquirido un creciente protagonismo tras varias décadas de globalización que han propagado desigualdades sociales desconocidas en Occidente desde el final de la II Guerra Mundial. Como apunta Saskia Sassen," la realidad ha demostrado que la polarización social es intrínseca al orden tardocapitalista, donde los trabajos a cambio de bajos salarios son claves para el crecimiento económico. ¿Qué sería de Chicago sin los miles de mexicanos que se ocupan de la limpieza, la seguridad o las tareas domésticas? ¿Qué sería de París sin los miles de magrebíes que se ocupan de los jardines, las lavanderías o los supermercados? A pesar de la pujanza de sus respectivas ciudades y de que su trabajo es fundamental para garantizar su funcionamiento, la mayoría de ellos viven hacinados en cochambrosos apartamentos de barrios ultradegradados. El declive social, portante, ha dejado de ser un Indicativo de decadencia para convertirse en un complemento del desarrollo. La ciudad global nos descubre, así, su segunda naturaleza: la de ciudad dual, quinta capa de la ciudad hojaldre,

La radical transformación que ha experimentado el mercado laboral es lo que ha instalado la lógica de la desigualdad en la ciudad contemporánea. Para algunos ha supuesto la desaparición de la estabilidad en el empleo y el consiguiente aumento de las subcontratas, el trabajo informal, el trabajo a tiempo parcial y la pobreza. Para otros, ha supuesto la oportunidad de acceder a empleos excepcionalmente bien remunerados. Los trabajadores de poca cualificación se aglutinan en tres sectores: la industria poco tecnificada, las labores rutinarias de oficina y los servicios no especializados. Los profesionales altamente cualificados se concentran en el sector de las finanzas. La conjunción de unos y otros ha disparado la polarización social: si, entre 1945 y 1975, nueve de cada diez salarios norteamericanos alcanzaban un nivel medio, hoy lo son cinco de cada diez,

Ello ha puesto en crisis la estructura social heredada del Estado del Bienestar, que se caracterizaba por el imperio de una inmensa clase media con leves variaciones hacia arriba o hacia abajo. Actualmente, la clase alta ha aumentado espectacularmente por la aparición de "nuevos ricos", personas que han llegado a la cumbre gracias a actividades económicas muy diversas. Entre ellos y la clase media se sitúan los profesionales anteriormente mencionados que, en ciudades como Nueva

York, llegan a suponer hasta el 30 % de la población. Sigue la clase media, que sufre un drástico adelgazamiento, y la clase baja, que experimenta el proceso inverso. E último peldaño de la achatada pirámide social de la ciudad dual lo conforma ya "nueva pobreza", antiguos obreros expulsados del mercado laboral por la desmustrialización y recludos en guetos urbanos de los que no pueden escapar debido a las dificultades que encuentran para acceder a la educación y las nuevas tecnologías.

La esencia bipolar de la ciudad dual se refleja en el espacio urbano, al que la visión sociológica señala como parte activa de la segregación. Clase social, raza y nacionalidad son los argumentos que alimentan su espacialidad, De ellos nos ocuparemos en los siguientes apartados.

Lucha por el territorio y fortificación de la ciudad: comunidades cerradas y espacio público

Uno de los lugares donde la ciudad dual muestra más radicalmente su condición bipolar es en los centros urbanos norteamericanos. Un prolongado proceso de decadencia que comenzó cuando la clase media los abandonó en la posguerra dio lugar a que, a finales de la década de 1960, tan sólo estuvieran habitados por sectores sociales de bajo poder adquisitivo, fundamentalmente proletarios, inmigrantes y marginados. El libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*,² escrito en 1961 por Jane Jacobs, periodista y editora de la revista *Architectural Forum*, tuvo mucho que ver en que esta situación revirtiese. El espectacular impacto social y mediático que causó su enervada defensa de los valores de la ciudad tradicional, provocó que algunas capitales comenzaran a implementar fórmulas para rehabilitar barriadas declaradas históricas. La primera en hacerlo fue Filadelfia, que logró, no sólo recuperar sino convertir en una de sus zonas más atractivas, el deprimido distrito de Oíd City, junto al río Delaware. Otras ciudades se aprestaron a seguir el ejemplo: Pittsburgh, Cincinnati, Baltimore, Atlanta, etc. Esta cadena de actuaciones convirtió la rehabilitación de los cascos históricos en un negocio potencial que desató las expectativas de la iniciativa privada. En la década de 1980 ya eran numerosos los locales de ocio, cultura y consumo que se habían instalado en estas zonas. Los centros urbanos empezaron entonces a renacer a percibirse como áreas renovadas y atractivas que, en muchos aspectos, ofrecían una calidad de vida superior a la de los lejanos suburbios. La clase media comenzó entonces a contemplar la posibilidad de retornar a ellos.

JACOBS, Jane, *The death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, Nueva York,

1961; (versión castellana: *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Península, Madrid, 1973-).

En Estados Unidos, la reivindicación del patrimonio social como elemento indelible del patrimonio urbano no se produjo, por lo que la rehabilitación fue acompañada de masivos desplazamientos de población. Los pioneros en volver a residir en los cascos históricos fueron los *yuppies*, jóvenes profesionales que trabajaban en distritos financieros cercanos. Estos personajes típicamente posmodernos, seres sofisticados, cosmopolitas y con pretensiones culturales, encontraron en sus viejos edificios originales residencias que les diferenciaban del resto de los mortales. Su llegada desató una imparable espiral de crecimiento del precio de las viviendas que, paradójicamente, acabó convirtiendo al centro urbano en un espacio residencial de lujo, inaccesible para las clases obreras, las únicas que habían permanecido en él tras la diáspora de las décadas de 1950 y 1960. Los antiguos residentes, pobres y de edad avanzada, así como los comercios tradicionales fueron sustituidos por jóvenes adinerados y tiendas de estilo. Este proceso de expulsión de la población originaria y posterior suplantación por otra de un poder adquisitivo mayor ha sido denominado como "gentrificación". Los lujosísimos *lofts* construidos en los anteriormente abandonados distritos históricos de Nueva York, San Francisco, Baltimore o Washington son una muestra ejemplar de la magnitud que este fenómeno ha alcanzado en las ciudades contemporáneas.



Nueva York: barrio del SoHo.
epítome del proceso de
"gentrificación".

La visión sociológica de la ciudad lo ha convertido en uno de sus temas favoritos, paradigma de la lucha por el territorio en la ciudad dual. La gentrificación ha sido denunciada tanto por la injusticia social que supone como por las nefastas consecuencias espaciales que acarrea. Para más inri, en su promoción trabajan, mano a mano, los sectores público y privado. La Administración se encarga de adecuar las calles y reparar las infraestructuras, así como de ofrecer ayudas para la rehabilitación de inmuebles. Los promotores acometen la restauración de los edificios, que son reconvertidos en *lofts* o apartamentos de lujo. Al trasplante de población le suele preceder la ocupación de la zona por tiendas "de estilo", galerías de arte, estudios de danza, restaurantes exóticos, etc., parafernalia necesaria para revestirla con el *glamour* distinción que los *yuppies* reclaman.

Ejemplos emblemáticos del proceso de gentrificación de los cascos históricos son los del Marais en París, Kreuzberg en Berlín o Notting Hill en Londres, este último espoleado por el éxito de la película de Roger Mitchell, una demostración de cómo cultura mediática y tendencias urbanas son indisolubles en la ciudad contemporánea. Igualmente singular es el caso descrito por Neil Smith,¹³ profesor de la Rutgers University en su artículo "New City, New Frontier": el Lower East Side de Nueva York. En la década de 1970 esta zona, situada en la orilla sureste de Manhattan, no era más que un enclave empobrecido, plagado de desahuciados edificios decimonónicos. La administración, en vez de ofrecer subsidios que ayudaran a su población a salir del pozo de miseria en que se encontraba, optó por subvencionar la rehabilitación privada de edificios. Al mismo tiempo, emprendió una campaña de acoso al mundo de la droga, la prostitución y la delincuencia, campaña que fue ampliamente contestada por los antiguos habitantes y que llegó a poner en jaque a la policía de Nueva York. Cuando, finalmente, drogadictos y prostitutas fueron desplazados, la misma Administración comenzó a adecuar los espacios públicos. Tras una milagrosa transformación arquitectónica y urbanística, ofreció locales gratuitos en edificios recién rehabilitados a artistas que ganasen menos de 24.000 dólares anuales. Ellos fueron la avanzadilla de lo que Smith denomina "la conquista de la nueva frontera". A lo largo de la década de 1980, la vanguardia artística de Nueva York se trasladó a la zona, arrastrando tras ella galerías de arte, clubes deportivos, restaurantes internacionales y tiendas *chic*. Actualmente, el otrora tétrico y peligroso Lower East Side es un lugar sofisticado que hace las delicias de los *yuppies*, empleados en los cercanos distritos financieros del centro de Manhattan.

Pero no todo es *glamour* en los centros urbanos. La gentrificación ha provocado que en su relativamente reducido entorno espacial se vean obligados a convivir los

SMITH, Neil, "New City, New Frontier: The Lower East Side as Wild, Wild, West", en SORKIN, Michael (ed.), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, P+11 and Wang, Nueva York, 1992, págs. 61-93; (versión castellana: *Variaciones sobre un parque temático*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004).

dos extremos del amplio arco social contemporáneo: los profesionales más cualificados, que se concentran en las áreas renovadas; y las minorías marginadas, que se atrincheran en los ultradegradados barrios todavía no afectados por el proceso de aburguesamiento. Esta cercanía espacial explica que los cascos históricos norteamericanos sean, no sólo las zonas más fragmentadas desde el punto de vista social y étnico, sino también las más conflictivas. En la ciudad dual se ha desatado una lucha por el territorio, donde al avance de los conquistadores —clases media y alta—, se enfrentan sectores marginales que se resisten a abandonar los enclaves en los que, en su día, fueron confinados. Ejemplos como el del Lower East Side demuestran la violencia con que dicha lucha se desarrolla.

Este hecho trae a colación otro de los grandes temas de la visión sociológica de la ciudad en la contemporaneidad: la seguridad y el control. La lucha por el territorio está convenciendo a los más afortunados de la necesidad de proteger sus enclaves con muros, barreras, guardas de seguridad y sofisticados sistemas de detección electrónica. La iniciativa partió de las Home Owners Associations de Estados Unidos, asociaciones de propietarios que querían defender la paz (y la alta rentabilidad) de sus exclusivas zonas residenciales frente a los "peligros" que les rodeaban. Su principal reivindicación era conseguir que las declararan *community*, un estatuto que según la legislación norteamericana les permite autogestionarse. Dado que, como denuncia Mike Davis,¹⁴ profesor de Teoría Urbana en el Southern California Institute of Architecture, en Estados Unidos *community* significa homogeneidad de clase y raza, en clave de clase media alta y blanca, es evidente que su intención no declarada era segregarse del resto de la ciudad. Surgieron así las "comunidades cerradas", enclaves cuyos servicios y espacios públicos están consagrados al uso exclusivo de sus acomodados residentes. Estas comunidades son las protagonistas de lo que Davis ha denominado "el archipiélago carcelario", es decir; la transformación del espacio urbano en una sucesión de islas fortificadas, en un territorio fragmentado en infinidad de enclaves amurallados.

La lógica social de las comunidades cerradas ha sido descrita por Joel Garreau,¹⁵ profesor en la School of Public Policy de la George Mason University. Las *communities* son entidades jurídicas privadas que cuentan con todos los servicios de una ciudad convencional: policía, bomberos, recogida de basuras, etc. A falta de Ayuntamiento, ¿quién regula todo esto?: las Home Owners Associations, a las que Garreau no ha dudado en calificar como "aberrantes gobiernos en la sombra".¹⁶ Dichas asociaciones acumulan poderes casi ilimitados: Imponen tasas, dirimen disputas, ofrecen protección policial, dispensan servicios de salud, construyen carrete-

DAVIS, Mike: "Fortress Los Angeles: The Militarization of UrbanSpace", en SOB.KIN, Michael (ed.), op. cit., págs. 154-180.

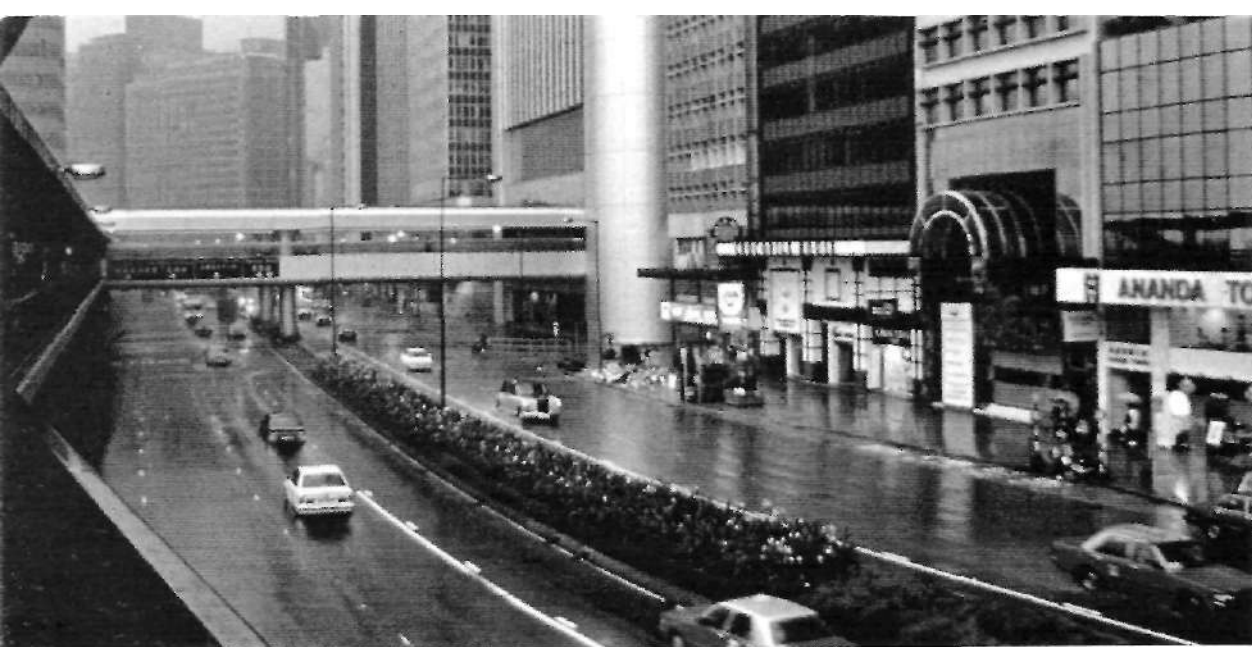
GARREAU, Joel, *Edge City. Life on the New Frontier*, Doubleday, Nueva York, 1991. *Ibid*, págs. 179-208.

ras, organizan el transporte público, editan periódicos, recogen la basura. a3as-e-
cen de agua y electricidad, determinan reglas estéticas y... ofrecen los mejores ser-
vicios sociales de Estados Unidos. Su poder conoce pocos límites y los abusos e
invasiones de los ámbitos de decisión personal no son nada extraños. Las asocia-
ciones de propietarios pueden, por ejemplo, prohibir la construcción de una sina-
goga o determinar qué tipo de personas tienen derecho a residir en la *community*.
En este sentido, la cantera de anécdotas es inagotable: algunas han prescrito qué
clase de coche está permitido aparcar en la calle, qué vegetación hay que plantar
en el jardín, cuántos animales domésticos y de qué tamaño se pueden tener, si se
admiten niños, o la edad mínima de los residentes (como ocurre en Leisure World,
Phoenix, donde no se aceptan personas de edad Inferiora 45 años). La inmoralidad
que subyace bajo este tipo de imposiciones aumenta cuando se examina la más que
discutible legitimidad sobre la que se sustentan las asociaciones de propietarios. Sus
miembros rara vez son elegidos democráticamente y cuando lo son no prima la
regla "un hombre, un voto", sino una relación de proporcionalidad que depende
del tamaño de la propiedad que cada ciudadano representa. Es el precio que hay
que pagar por el privilegio de habitar en alguna de las islas paradisíacas del archi-
piélago carcelario.

Otra de las víctimas de la obsesión por la seguridad y el control es el espacio públi-
co. Trevor Boddy,¹⁷ profesor de Historia de la Arquitectura en la Carleton Univer-
sity de Ottawa, ha analizado el fenómeno de las conexiones peatonales aéreas y
subterráneas que, en la década de 1980, Invadieron los centros de las ciudades nor-
teamericanas. Inicialmente, este entramado de pasarelas y túneles que conectaban
hoteles con estaciones de ferrocarril, torres de oficinas con centros comerciales,
paradas de metro con establecimientos de ocio, etc., fue justificado como respues-
ta a las inclemencias climáticas de ciudades como Minneápolis, Cagary o Montre-
al. El tiempo, sin embargo, vendría a demostrar que su proliferación respondía a la
psicosis de la sociedad contemporánea por la seguridad. Estos artefactos extendí-
an al espacio público los sistemas de control que utilizaban en el privado, lo cual
permitía a los "ciudadanos de bien" de la ciudad dual moverse por los centros
urbanos sin necesidad de pisar sus calles y plazas, es decir; sin necesidad de entrar
en contacto con la pobreza, la delincuencia, la marginalidad, etc.

BODDY, Trevor "Underground
and Overhead: Building the
Analogous City", en SORKIN,
Michael (ed), *op. cit.*,
págs. 123-153.

Pero los sistemas de control no se limitaron a invadir los túneles y pasarelas de esta
"ciudad análoga", También los centros comerciales supieron explotar la contempo-
ránea obsesión por la seguridad con un fin bien claro: canalizar hacia su interior la
vida urbana que anteriormente se desarrollaba en el espacio público. Un ejemplo



Arriba:
Hong Kong pasarelas aéreas en la
"ciudad análoga".

Izquierda:
Berlín: centro comercial Arkaden en
Potsdamer Platz.

paradigmático es lo que ha ocurrido en la muy culturalista Berlín, más concretamente en su buque insignia: la Potsdamer Platz. Los verdaderos protagonistas de su tan alardeado espacio público no son ni las alamedas, ni las plazas, ni las calles • callejones que se multiplican por doquier; sino Arkaden y el Foro Sony. El **primero** es un pasaje comercial que atraviesa la zona en dirección norte-sur una calle pagada de tiendas, cafeterías, terrazas, jardineras, puentecillos y escaleras mecánicas. Una cubierta de vidrio protege este "espacio público" del duro clima berlinés, y **una** legión de cámaras, sensores y alarmas de otras amenazas que acechan fuera. El Foro Sony, por su parte, es un enorme "espacio público" peatonal e interior de 4.000 m². Su diseño, del que es responsable Helmut Jahn, también incide en las características más intrínsecas de los hechos urbanos: pintoresquismo, densidad, multiplicidad, "espontaneidad", etc., para conformar un escenario sugerentemente iluminado y repleto de árboles, bancos, veladores, cabinas de teléfono y demás mobiliario urbano.

Tanto Arkaden como el Foro Sony muestran cómo control y comercialismo van de la mano en la colonización del espacio público de la ciudad dual. La visión sociológica insiste en denunciar la perniciosa artificialidad que se oculta tras lo que Paul Golderberg, crítico de arquitectura del *NewYorkTimes*, ha calificado como "entornos urbanoides", es decir, entornos que ofrecen una experiencia urbana filtrada: reproducen la ciudad real pero evitan sus aspectos más desagradables. En estos lugares no llueve, no hace frío, no cruzan coches, no hay contaminación, no hay suciedad, no hay ruidos, etc., pero tampoco mendigos, ni carteristas, ni drogadictos, ni prostitutas. Ahí está la clave de su éxito, consiste en una ciudad seleccionada que acaba con la mezcla social y racial para homogeneizar en clave de clase media, a la población que se encuentra en ellos. Para muchos grupos sociales, especialmente los más jóvenes, estos espacios comerciales están sustituyendo a las plazas y parques públicos como lugares de encuentro. Es lo que Boddy ha calificado como "la suburbanización del centro", la reproducción de los uniformes, monótonos y herméticos centros comerciales de las periferias, en los cascos históricos.

• Razas y nacionalidades: conflictos en la ciudad dual

Las desigualdades económicas no son las únicas que alimentan la ciudad dual. Tan importantes como aquéllas son las diferencias de raza y nacionalidad. Esta realidad está íntimamente vinculada al fenómeno de la inmigración, que cada año afecta a entre dos y tres millones de personas en todo el mundo.¹⁸ Esta corriente migratoria obedece a la demanda de mano de obra no cualificada por parte de los secto-

res industriales poco tecnificados y los escalafones inferiores del sector servicios. Los emigrantes, portante, son necesarios para la lógica productiva tardocapitalista. La bipolaridad socioeconómica que caracteriza a la ciudad dual encuentra así una evidente correspondencia con la cuestión racial.

Las grandes metrópolis son el destino prioritario de los inmigrantes. En Estados Unidos, más del 30 % llegados desde 1965 tuvieron como meta dos ciudades: Los Angeles y Nueva York. El fenómeno es de tal envergadura que, en algunas urbes, los habitantes de raza blanca se han convertido en minoría, como está a punto de ocurrir en el valle de San Francisco, una zona donde en la década de 1960 el 90 % de la población era blanca mientras que actualmente el 41 % pertenece a alguna minoría étnica.

El atrincheramiento de los inmigrantes en guetos raciales, un fenómeno que ya aquejó a las grandes ciudades norteamericanas, se ha reproducido en las pasadas décadas. Sin embargo, una nueva componente diferencia a la última generación con respecto a las anteriores. Mientras que los irlandeses, italianos, chinos y rusos que llegaron a finales del siglo xix y comienzos del siglo xx buscaron cobijo en barrios étnicos situados en los centros urbanos (Chinatown, Little Italy, LittleTokyo, etc.), el fenómeno de la gentrificación ha obligado a los nuevos inmigrantes a asentarse en las periferias más degradadas de las ciudades. Son enclaves de las décadas de 1950 y 1960 que entraron en decadencia por congestión, polución, malos servicios, etc., y que, tras ser abandonados por la clase media, fueron ocupados por los recién llegados. Es el caso de los suburbios del norte de Houston (hoy barrios mejicanos) o del cinturón periférico de Atlanta, ejemplos ambos del nuevo *melting pot* norteamericano."

La invasión de la periferia por las últimas oleadas de inmigrantes viene a sumarse al desalojo de la clase obrera de los centros urbanos y su toma por las clases media y alta. Estos hechos muestran los procesos de desterritorialización y reterritorialización que están reconstruyendo la espacialidad de la ciudad dual. En el apartado anterior vimos que, en el caso de los centros urbanos, esta dinámica no estaba exenta de violencia. En unas ciudades cuyo funcionamiento está basado en la coexistencia de grupos sociales muy distintos pero unidos entre sí por débilísimos lazos comunes, la irrupción del conflicto es inevitable. Lo mismo ocurre con los guetos raciales, que frecuentemente se transforman en zonas salvajes en permanente ebullición. Sucesos como el del distrito londinense de Tottenham (un barrio de población negra, escenario en 1985 de un repentino estallido racial que plagó la zona de

motines y saqueos) alimentan los miedos, fobias e inseguridades que la llegada masiva de Inmigrantes provoca en la población nativa. La traducción de este temor a forma urbana es la segregación étnica, el Intento de controlar la amenaza a lo desconocido eliminando cualquier tipo de contacto con él. El resultado es, una vez más, la proliferación de las comunidades cerradas, recintos clausurados y autodefendidos que están alterando brutalmente el espacio urbano contemporáneo.

En 1970, tras los violentos levantamientos raciales que acababan de sacudir las ciudades norteamericanas, Richard Sennet,²⁰ profesor de Sociología y Humanidades en la University of New York, comenzó a investigar la cuestión de la segregación urbana, y aportó luz a un discurso enormemente novedoso para el momento: el del reclamo de la conflictividad y el desorden. Partió de un convencimiento políticamente incorrecto: la multiculturalidad es, en sí misma, una cuestión problemática desde el punto de vista social. Las diferencias son extrañas, difíciles de entender por lo que crean hostilidades. Intrínsecamente, portante, una comunidad multicultural es una comunidad conflictiva. Según Sennet, para que las ciudades volvieran a ser lo que siempre fueron, es decir, y como defiende la visión culturalista, un tejido social, histórica y funcionalmente continuo, era necesario perder el miedo al conflicto, conseguir que los ciudadanos olvidaran su obsesión por las experiencias controladas y purificadas, y se vieran obligados a tolerar las ambigüedades, las incertidumbres...

Ello requería del apoyo de una muy determinada espacialidad urbana. Sennet entendía que el planeamiento debía olvidar su tradicional fijación por el orden funcional y la coherencia formal e interesarse por espacios multifuncionales, desordenados, descontrolados y densos. En un entorno urbano semejante, donde la cercanía física era obligada, el ciudadano se transformaba en un ser activo que debía lidiar con las diferencias para sobrevivir, en miembro de una "comunidad de supervivencia", comunidades múltiples pero no coherentes, conflictivas pero no violentas, es decir el antónimo de las comunidades cerradas.

Es lo que ocurre en los escasos enclaves multirraciales que aún permanecen en los centros urbanos de la ciudad dual, lugares problemáticos pero infinitamente más tolerantes que las purificadas urbanizaciones de la periferia. En el Raval barcelonés, el Kreuzberg berlinés o el Marais parisino, los diferentes se han visto obligados a establecer una tregua. A diferencia de lo que ocurre en los guetos de los segregados suburbios norteamericanos, la violencia rara vez ha aflorado en ellos porque sus habitantes han aprendido que la conflictividad que, día a día, respiran en sus calles es algo consustancial a la vida urbana contemporánea.

SENNET, Richard, *The Uses of Disorder Personal Identity and City Life*, W. W. Norton, Nueva York/Londres, 1970; (versión castellana: *Vida urbana e identidad personal. Los usos del desorden*, Península, Barcelona, 2001).

La ciudad del espectáculo

La ciudad dual ha sido definida como un espacio para la desigualdad, la segregación y el conflicto. Sin embargo, la apariencia externa de las ciudades contemporáneas no tiene nada que ver con realidades tan penosas. Todo lo contrario, se nos presentan como un deslumbrante universo de luces y colores tras el que difícilmente se intuyen los escenarios descritos en el capítulo anterior. Es la ciudad del espectáculo, la sexta capa de la ciudad hojaldre, creada y dirigida por la moderna industria del ocio, la cultura y el consumo.

- Ocio, cultura y consumo:
la disneylandización de la ciudad contemporánea

Fue la izquierda intelectual francesa la que descubrió el gran filón que representaba la semiotización de la ciudad, un filón que la visión sociológica ha explotado para denunciar las mistificaciones que se ocultan tras el deslumbrante espacio urbano contemporáneo. Pionero en este sentido fue el filósofo Jean Baudrillard,²¹ quien se interesó por la tendencia a la simulación que caracteriza a la sociedad de masas. Según él, las esencias de los hechos humanos han desaparecido de las ciudades. La vida en ellas está cada vez más exenta de experiencias auténticas y cada vez más plagada de hábitos precodificados. Esta creciente artificialidad ha provocado en sus habitantes una inmensa nostalgia por lo real. Ante la ausencia de naturaleza, el ciudadano posmoderno anhela bosques y cataratas; ante la ausencia de contacto social, añora pasiones y emociones. Ello explica que busque sensaciones fuertes, experiencias en vivo y en directo, ya sean deportes de riesgo o *reality shows*.

En la ciudad esta exigencia ha inducido una enloquecida dinámica de simulaciones que ha desembocado en lo que Baudrillard denomina "el tercer orden de simulacros", el que irrumpe en el momento en que, tras ser duplicado una y otra vez por los medios de comunicación de masas, lo real desaparece y lo que queda es una copia exacta del original, una imagen hiperreal. Es lo que ocurre cuando la verdadera Little Italy, con sus inmigrantes, sus penurias y sus carencias, es reemplazada por la imagen que la gente tiene de Little Italy, con sus terrazas, sus *camerieri* y sus *spaghetti alla siciliana*, una imagen hiperreal que duplica la original y enfatiza hasta el artificio sus más pulcras esencias materiales.

i. BAUDRILLARD, Jean, *L'Echange symbolique et l'homme*, Éditions Gallimard, París, 1976.

Cuando este fenómeno se expande por el espacio urbano nace la ciudad del espectáculo, donde lo real ha dejado paso a lo hiperreal, a la pura materialidad, a la fría superficialidad. De ahí su vivacidad cromática y luminosa, un esplendor radiante e intenso que puede llegar a ser alucinatorio y desembocar en lo que Fredric Jameson²² ha denominado "euforia posmoderna". Y es que en la ciudad del espectáculo todo es tátil y visible, pero ha sido vaciado de cualquier significado profundo (lo que le interesa de Little Italy son sus formas, no sus contenidos). Se desactivan así los grandes temas que acompañan al pensamiento negativo característico de la visión sociológica: la segregación, la injusticia, la rebellón, etc. El habitante de la ciudad del espectáculo tan sólo está interesado en absorber por los sentidos, sin cuestionarse críticamente su situación en el mundo.

Jameson entiende que la euforia posmoderna ha generado una nueva forma espacial: el "hiperespacio". Los edificios de la ciudad del espectáculo funcionan como múnadas, envolturas que encierran un interior protegiéndolo del exterior. En su ensimismamiento, el edificio-múnada demuestra una gran indiferencia por la ciudad que le rodea, a la que no pretende transformar. En el interior, sin embargo, se cargan las tintas. Un envolvente despliegue de simulacros se dispone a conseguir que el visitante experimente la incapacidad de representarse en el espacio que le rodea, que flote en un estado de debilidad psicológica que le hace altamente vulnerable a los intereses comerciales que promueven el hiperespacio. La radical separación interior-exterior que representa la múnada, y el énfasis en la interioridad como ambiente fantástico y alucinatorio que representa el hiperespacio, confluyen en los edificios relacionados con la nueva industria del ocio, la cultura y el consumo. En el presente apartado nos ocuparemos de ellos.

En la década de 1980 se puso de manifiesto el imparable crecimiento que la industria del ocio estaba experimentando en las ciudades. Los sociólogos lo achacaron a la llegada a la madurez de la denominada "generación X", los niños de clase media nacidos durante el *baby boom* de la década de 1960. Esta generación, que había crecido ajena a las dificultades de la posguerra, había incluido el ocio entre sus actividades cotidianas, junto al trabajo, la cultura y el consumo. Exigía por ello formas de entretenimiento urbanas, accesibles en el día a día. También exigía una creciente sofisticación tecnológica que colmara sus expectativas de sensaciones fuertes, hiperreales.

En la década de 1990 pocos fenómenos atrajeron tanto la atención de los autores de la visión sociológica de la ciudad como los parques temáticos, una de las expre-

.JAMESON, Fredric, *Postmodernism, or, the Cultural Logic of Late Capitalism*, Verso, Londres, 1991; (versión castellana: *Teoría de la Xstmodernidad*, Editorial Trotta, Madrid, 2001⁵, págs. 53-92).

siones más espectaculares del ocio actual. Dichos autores demonizaron Disneylandia, a la que presentaron como paradigma del imperio de simulación que domina la cultura posmoderna. Sin embargo, su impacto sobre la ciudad del espectáculo ha sido enorme. Walt Disney siempre mostró gran interés por la ciudad del pasado, donde persistían los viejos valores de la sociedad estadounidense. No es de extrañar, portante, que decidiera reproducirlas como copias hiperreales. En 1954 abrió en Anaheim (Los Ángeles) Disneyland, su primer parque temático. Desde su inauguración, la principal atracción fue Main Street, una reproducción a escala 5/8 de la típica calle principal de una pequeña ciudad estadounidense. Su éxito consagró la táctica de simular los hechos urbanos de manera hiperreal, táctica que Disney comenzó a expandir por el planeta con creciente escala y sofisticación. En su segundo parque temático, DisneyWorld (Orlando), la Main Street fue reemplazada por un Hollywood Boulevard que remedaba la floreciente arteria de Los Ángeles de la década de 1930, no la decrepita y peligrosa avenida en que se convirtió posteriormente. Seguirían París.Tokio, Hong Kong, etc. El enorme éxito de la fórmula que se utilizó en estos parques (tematizar un recinto poniendo las más avanzadas tecnologías al servicio de la simulación), hizo que se extrapolara a los espacios para la cultura, el consumo e, incluso, a la forma urbana. Para todos ellos, Disneylandia se convirtió en una referencia ineludible, todos comenzaron un proceso de disneylandización.





- I A N N I G A N , John, *Pontos/ City:
Pleasure and Profit in the
Postmodern Metropolis.*
Routledge, Londres, 1998,
págs. 81-100.

La propia Disney Corporation se encargó de extender dicha fórmula a cines y teatros IMAX. Posteriormente se infiltraría en el ámbito de la comida, John Han- nigan,²³ profesor de Sociología en la Toronto University, denomina *eatertainment* a la actividad que se realiza en los restaurantes temáticos —Hard Rock Café, Planet Hollywood, Fashion Café, etc.—, donde comer es algo secundario con respecto al

entretenimiento. También el juego se apuntaría a esta dinámica. Los casinos de Las Vegas se disneylandizaron a pasos agigantados, como lo demuestra la última generación de edificios construidos para tal fin: New York, New York (que reproduce los rascacielos más emblemáticos de Manhattan), París (que reproduce la Torre Eiffel y el edificio de la ópera) o Bellagio (donde se puede pasear en góndola por los canales de "Venecia"). La disneylandización afecta igualmente al espacio público de esta ciudad, que ha comenzado a ser invadido por sofisticados espectáculos promovidos por los casinos. Las erupciones volcánicas o las batallas navales a las que se puede asistir paseando por su famoso Strip evidencian cómo Las Vegas, la ciudad de más rápido crecimiento de Estados Unidos, tiende a convertirse, toda ella, en un gran parque temático, en el paradigma mundial de la ciudad del espectáculo.

Por último, dentro de las actividades de ocio cabría destacar el papel que el turismo está desempeñando en la disneylandización de la ciudad del espectáculo. Hasta ahora, con objeto de promover esta práctica que la sociedad posmoderna ha convertido en una necesidad vital, las ciudades se habían conformado con explotar sus áreas históricas, las cuales, como vimos en la parte dedicada a la visión culturalista, no han dudado en tematizar para realzar su atractivo. Muchos son los ejemplos de operaciones donde las ciudades recrean sus mitos más conocidos como si de un parque temático se tratara: la Times Square en Nueva York, el Covent Garden en Londres, el French Quarter en Nueva Orleans, etc. Sin embargo, en los últimos años, las estrategias para atraer el maná del turismo han sobrepasado los límites de los ultracongelados-ultraartificiales cascos históricos, para extenderse por zonas urbanas auténticas y vivas donde se desarrollan determinados estilos de vida. Es lo que ha ocurrido en San Francisco con Castro y en Manchester con el Gay Village, distritos donde se concentra la población homosexual; o en Nueva York con Harlem, donde los domingos afluyen autobuses repletos de turistas para asistir; como si de un espectáculo de Broadway se tratara, a los oficios religiosos de la población negra. En todos estos lugares, lo que una vez fue verdadero y cotidiano está dando paso a lo simulado y lo superficial, es decir; la realidad está dando paso a la hiperrealidad.

La segunda actividad económica disneylandizada en la ciudad del espectáculo es la cultura. La metamorfosis sufrida por los museos en las últimas tres décadas es un buen ejemplo de ello. Fue el Centre Pompidou de París, construido en 1977 por Richard Rogers y Renzo Piano, el que marcó la pauta de una nueva generación de museos denominados "mediáticos". El popularmente conocido como Beaubourg,

tue calificado por Baudrillard⁷¹ como "hipermercado del arte", un espacio social donde la cultura contemporánea era triturada, recortada, comprimida y puesta a la venta en forma de pósters, postales y catálogos. En los museos mediáticos la cultura ha convergido con el entretenimiento y el consumo, de los que ha asimilado sus estrategias comerciales. Las salas para exposiciones se alternan con cafeterías, librerías, tiendas de *souvenirs*, etc. Quienes deambulan por ellas no son eruditos solitarios, sino masas de personas dispuestas a embotellarse en colas interminables para ver la exposición de moda de la temporada, personas que encuentran en el museo un lugar divertido para pasar la mañana del domingo.

Para el editor y crítico inglés Deyan Sudjic,⁷⁵ los museos mediáticos se han convertido en los hitos urbanos de la posmodernidad. De hecho, es uno de los pocos edificios de carácter simbólico que la ciudad del espectáculo ha respetado: ¿qué metrópolis puede aspirar a ocupar un lugar entre las estrellas de la globalización si no cuenta con museos de categoría internacional? Londres y París compiten por erigirse en centro cultural de Europa: Londres utilizando parte de los Ingresos de la lotería nacional para ampliar y mejorar su red de espacios culturales —la Tate Modern, ampliación del Victoria and Albert Museum, ampliación de la National Gallery, remodelación del British Museum, etc.—; París convirtiendo este tipo de edificios en el eje de sus operaciones de transformación urbana —reforma del Museo del Louvre, Ópera de la Bastilla, la Cité des Ciencias de La Villette, transformación del Musée d'Orsay, etc. —. A la vista de los pingües beneficios comerciales y turísticos que la cultura ha reportado a estas dos ciudades, la epidemia de museos, salas de conciertos, óperas y demás se ha extendido por Europa y Estados Unidos. Berlín potencia su denominada "Isla de los Museos" y abre espacios culturales tan sorprendentes como el Jüdisches Museum; Frankfurt, que no se resiste a languidecer a la sombra de la nueva capital alemana, promueve todo un distrito museístico en el barrio de Schumankai, junto al río Meno; Dallas, en su enconada competencia con Houston, construye el Meyerson Centén una sala de conciertos situada en una zona reservada para espacios culturales; Los Angeles, en su contienda con Nueva York, hace lo propio con el MoCA, rival del MoMA; y el Museo Guggenheim ha puesto en los escaparates de las agencias de viaje el nombre de Bilbao. Pero el programa cultural más ambicioso emprendido por una ciudad en los últimos años ha sido el de Viena con su MuseumsQuartier. La capital austríaca pretende rentabilizar las sinergias generadas por sus tradicionales, y hasta ahora dispersos, centros culturales, compilándolos en un distrito museístico de más de 60.000 m², el mayor complejo cultural de Europa. Entre sus espacios destaca el ArchitekturZentrum, el Art Cult Centre, el Museum Moderner Kunst, el Leopold Museum y la Kunsthalle.

BAUDRILLARD Jean, *L'Effet Beaubourg*, Éditions Galilée, París, 1978.

SUDJIC, Deyan. *The 100 Mile City*, Harcourt Brace & Company, Orlando, 1992, págs. 125-142.

La tercera actividad económica protagonista en la ciudad del espectáculo es el consumo. En los nuevos espacios comerciales, la estrategia de generación de sinergias es clave. Los enormes centros comerciales de las urbes contemporáneas se han convertido en macroespacios arquitectónicos donde confluyen tiendas, restaurantes, lugares de entretenimiento, centros culturales, etc., evidencia física de cómo la sociedad posmoderna ha desdibujado las fronteras que antes separaban ocio, consumo y cultura. Es lo que John Hannigan ha denominado *shopentertainment*

El West Edmonton Mall, situado en Edmonton (Canadá), es el mayor centro comercial del mundo. Con una superficie que duplica la del casco urbano de Glasgow, tan sólo puede recorrerse en varios días. En su interior, consumo y entretenimiento son absolutamente indisolubles, entre otras cosas porque el 40 % de su superficie está destinada a esta última actividad. La fórmula Disney rige este inmenso hiperespacio: réplicas de la Quinta Avenida de Nueva York, de Times Square, de calles de Nueva Orleans, de la carabela Santa María, etc., además de pistas de patinaje, parques acuáticos, campos de golf, escenarios para actuaciones, etc.



Edmonton: interior del West Edmonton Mall.

SL • Competencia entre ciudades, ciudades en venta

Otro de los fenómenos típicamente tardocapitalistas estimulados por la ciudad del espectáculo es la competencia entre ciudades. La razón que la alienta es el deseo de acceder al exclusivo club de las ciudades globales, deseo que les ha abocado a lanzarse al mercado como si de un producto más se tratase.

En otra época, esta aspiración hubiera resultado mera ilusión para ciudades que no contaran con un tejido productivo extenso y consolidado, con acceso a las redes de transporte, con un mercado laboral y de consumidores avanzado, etc. En la contemporaneidad, sin embargo, gracias a la relativa libertad que las nuevas tecnologías ofrecen a las grandes empresas para elegir su lugar de ubicación, son muchas las ciudades que podrían alcanzarla. Como ya hemos comentado, los motivos que impulsan a las multinacionales a establecerse en uno u otro sitio son cada vez más accesibles: calidad de vida, buenos restaurantes, precio de la vivienda, etc., lo que ha generado enormes expectativas en ciudades sin tradición histórica en los circuitos económicos internacionales; ciudades que han comenzado a competir por atraer empresas e industrias transnacionales que les garanticen un lugar preferente en el espacio de los flujos.

Una de las estrategias más habituales en la competencia entre ciudades es la especialización, es decir, la explotación de elementos y circunstancias que las diferencian de las demás. Rem Koolhaas²⁶ habla de "ciudades de diferencia exacerbada", ciudades donde lo que cuenta es la oportunista explotación de las carencias de sus competidoras: centros de convenciones, hoteles, parques temáticos, distritos financieros, museos, etc. También se pueden aprovechar déficits menos concretos. Zhuhai, por ejemplo, una de las ciudades del delta del río Perla, ha optado por la explotación de sus abundantes zonas verdes para competir con la vecina y ultracongestionada Hong Kong. En cualquier caso, son dinámicas que obligan a las ciudades a estar en permanente estado de adaptación según los cambios que se produzcan en sus competidoras, lo que convierte a la "ciudad de diferencia exacerbada" en un modelo urbano altamente inestable.

La segunda estrategia de concurrencia que nos interesa incide en la espectacularización: la publicidad. La competencia entre ciudades se transforma entonces en "venta de ciudades". Costosísimas campañas publicitarias de ámbito planetario difundiendo eslóganes como el archiconocido *I love NY*, van encaminadas a promocionar las capitales en el mercado global. Uno de los casos más extremos de venta de ciudades, aunque en este caso más cabría hablar de "compra de ciudades", es el de Atlanta, sede de Coca-Cola y CNN. En 1993 el Ayuntamiento contrató al publicista Joel Babbitt como director de *marketing* y publicidad. Entre sus agresivas propuestas despuntaron las de adjudicar nombres de calles a corporaciones multinacionales (Broad Street hubiera pasado a denominarse Coca-Cola Boulevard), adherir logotipos de multinacionales a los camiones de basura, vender la exclusiva de los taxis oficiales a una marca de automóviles, o esponsornar un globo espacial de 16 km de diámetro que daría vueltas a la tierra emitiendo logotipos de empresas, una especie de "luna publicitaria" que sería visible para el 60 % de los habitantes del planeta. Pocos de los proyectos de Babbitt pudieron llevarse a cabo. Entre los que sí lo hicieron, destaca la nominación de Visa como "tarjeta de crédito oficial de Atlanta", una operación que reportó a la ciudad tres millones de dólares."

KOOLHAAS, Rem. TRD Pearl River Delta", en KOOLHAAS, Rem, et al., *op. cit.*, pág. 334.
 30YER, Marie Christine, *The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, en MIT Press, Cambridge Mass.), 1994, págs. 146-150.

Atlanta ha utilizado, además, una tercera táctica muy común en la promoción de ciudades: la celebración de un gran evento. Es lo que hizo en 1996 con la organización de los juegos Olímpicos. El objetivo era vender la ciudad como símbolo de la prosperidad del *sunbelt* y desterrar las connotaciones racistas y de atraso socio-económico con las que antaño se asociaba al sureste norteamericano. Cuatro años antes, Barcelona había utilizado el mismo método, en este caso para difundir

internacionalmente la imagen de una España democrática, moderna y económicamente avanzada, y acabar con el tópico del subdesarrollo franquista. Las exposiciones universales celebradas en Sevilla, Lisboa o Hannover tuvieron un objetivo similar

Pero la fama no es gratis. La caza de los beneficios de la globalización tiene un precio que han de pagar los habitantes de la ciudad del espectáculo. Las ingentes sumas de dinero que requiere la ejecución de estos proyectos, normalmente concentrados en lugares emblemáticos, se deducen de los presupuestos para vivienda social, transporte público, fomento del empleo, etc. Las prioridades de la ciudad del espectáculo son la calidad visual y la estética. Cien años después, la lógica del *embellishment*, patrocinada por el movimiento City Beautiful, vuelve a campar por los territorios urbanos de todo el mundo.

- **La puesta en valor de la ciudad del espectáculo:
de las lecciones de Las Vegas a la estetización de Sarajevo**

Como no podía ser de otro modo, teniendo en cuenta las fuentes ideológicas que la alimentan, la visión sociológica siempre ha mostrado una actitud crítica hacia la ciudad del espectáculo. En las últimas décadas, sin embargo, se ha fraguado un discurso paralelo que pone en valor ciertos aspectos de aquella. Sus artífices han sido arquitectos interesados en responder a la lógica sociocultural posmoderna; a las exigencias monádicas de los nuevos espacios para el ocio, la cultura y el consumo; al deseo de hiperrealidad y simulación de la "generación X"; profesionales interesados en afrontar desde la arquitectura y el urbanismo los requisitos comerciales y mundanos de la ciudad del espectáculo, y hacerlo de una manera digna.

Fueron Robert Venturi, Steven Izenour y Denise Scott Brown quienes, con el libro *Aprendiendo de Las Vegas*,²¹ inauguraron una nueva y revolucionaria mirada hacia los "elementos de mala reputación" que pueblan la ciudad del espectáculo. Su punto de partida fue una crítica a la postura que la modernidad mantuvo ante estos hechos urbanos cotidianos, que rechazó por entenderlos como expresión de los valores más degradados de la sociedad de consumo. Frente a esta actitud, Venturi, Izenour y Scott Brown reivindicaron una puesta en valor de dichos elementos, realidades urbanas probablemente "Incorrectas" según los puristas cánones estéticos de la modernidad, pero tras las que se ocultaba un gran filón. Aplicando las técnicas del estructuralismo lingüístico, Venturi supo descubrir en el "arte

VENTURI, Robert; IZENOUR Steven; SCOTT BROWN. Denise, *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1977; (versión castellana: *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1998).

inciendo de Las Vegas (Robert
e~_r, Steven Izenoury Denise
Scott Brown). Elementos de mala
:: / L; 5n.



comercial popular", en "lo feo y lo ordinario", íconos cargados de simbolismo, una arquitectura-cartel cuyos valores comunicativos eran mucho más importantes que los espaciales. Los modelos estaban por doquier en la ciudad del espectáculo. No es de extrañar que se fijara en Las Vegas, de la que llegó a afirmar: "La carretera 91 atraviesa Las Vegas y es el arquetipo de la vía comercial, fenómeno que se da aquí en su forma más pura e intensa. Creemos que la documentación y el análisis cuidadoso de su forma física es tan importante para los arquitectos y urbanistas de hoy como lo fueron los estudios de la Europa medieval y la Grecia y Roma antiguas para las generaciones precedentes".²⁹

<OOLHAAS, Rem, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, Oxford University Press, Nueva York, 1978: (versión castellana: *Delirio de Nueva York. Un manifiesto retroactivo para Manhattan*, Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2004).

El siguiente paso para la puesta en valor de la ciudad del espectáculo lo dio Rem Koolhaas con *Delirio de Nueva York*.³⁰ Este libro analizaba el Manhattan de entre 1910 y 1940, al que definía como un producto de la "cultura de la congestión", es decir, de la hiperinflación de signos, mensajes y fantasías. Según Koolhaas, la metrópoli provoca ansiedad por experimentar realidades que, si no existen, es necesario fabricar. Es lo que hacen las ciudades del espectáculo al crear artificiales paraísos hiperreales: parques temáticos, cines IMAX, centros comerciales, etc., lugares don-

de se producen experiencias de ficción ajenas a la dura cotidianidad metropolitana, lugares donde el ciudadano colma el vacío que siente ante la escasez de experiencias intensas. El paralelismo que existe entre la reflexión de Koolhaas y el discurso de Baudrillard es evidente, pero hay una discrepancia que los separa y que acerca al primero a Venturi: mientras que Baudrillard entendía que la ciudad del espectáculo era perniciosa, la "cultura de la congestión" de Koolhaas la celebra y la reconoce como base de la sociedad contemporánea.

Finalmente, Bernard Tschumi³¹ ultimó la puesta en valor de la ciudad del espectáculo introduciendo una novedosa componente ideológica: su esencia superficial y cambiante, la debilidad de sus formas, era expresión de la renuncia a cualquier deseo de dominación sobre los habitantes. La ciudad del espectáculo se convertía, así, en una expresión democrática de la sociedad contemporánea.

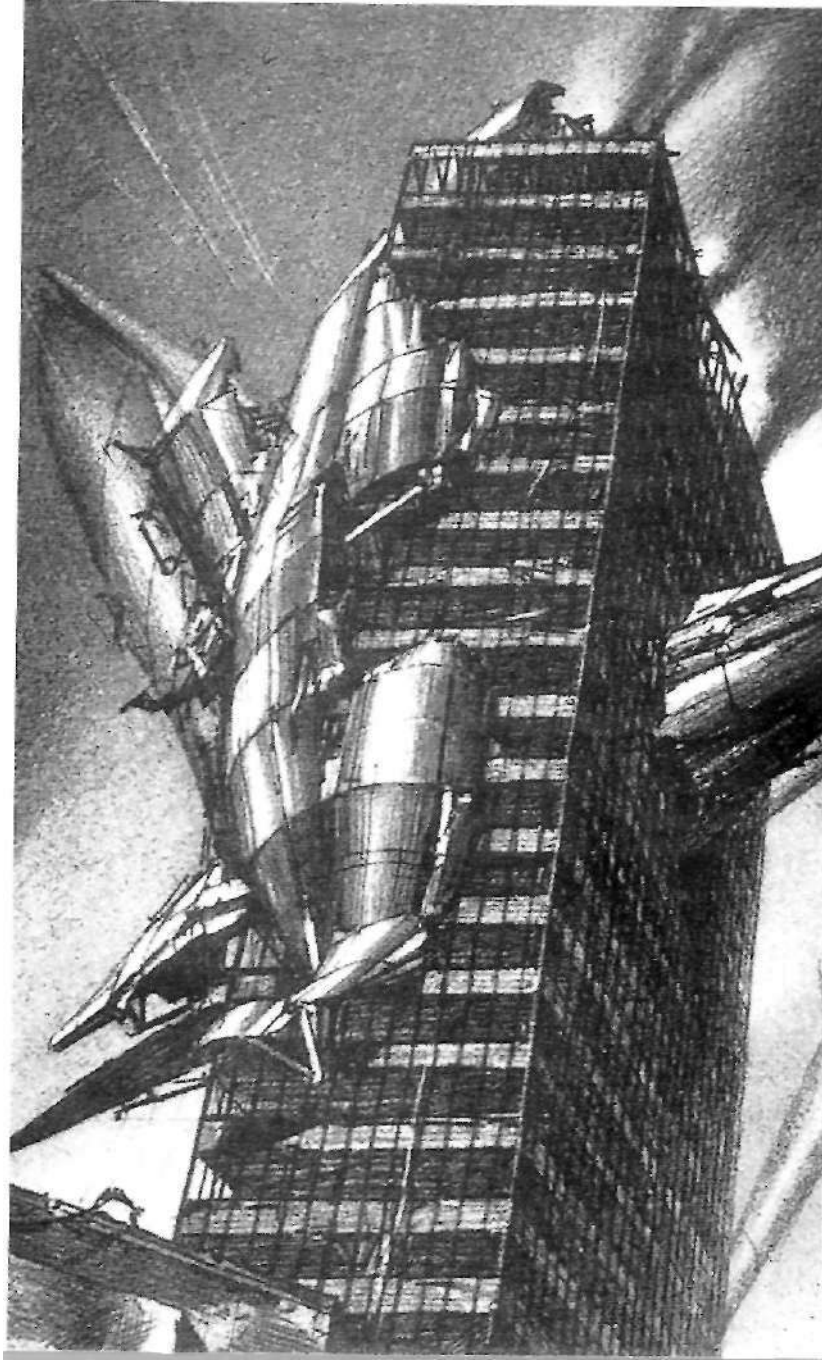
En la década de 1990, esta puesta en valor fue contestada por la visión sociológica de la ciudad. Los presupuestos de Venturi, Koolhaas y Tschumi, según los cuales la "cultura de la congestión" desencadenaba nuevos significados urbanos y arquitectónicos, fue contundentemente rechazada con un contra-argumento: a más información, menos significado. En su libro *La an-estético de la arquitectura*,³² Neil Leach, profesor de la University of Nottingham, postuló que el énfasis en la imagen estaba anestesiando a los ciudadanos contemporáneos. Retomando una línea de pensamiento que fue inaugurada por Charles Baudelaire y que posteriormente desarrollaron Georg Simmel y Walter Benjamin, Leach recuperó el argumento de que el bombardeo de imágenes que se produce en la ciudad del espectáculo acababa narcotizando a las personas, mentalmente embotadas por exceso de información. Se cumplía así el principio "a más información, menos significado".

Esta cuestión entraña peligros de gran envergadura. Cuando la ciudad se reduce a un reino estético, todo, incluso sus aspectos más crueles, se convierte en aceptable. Es lo que ocurre con las fotografías urbanas de última generación: nos fascinan las destaraladas fachadas del Kowloon de Hong Kong, y esto nos hace olvidar a las miles de personas que viven tras ellas en condiciones deplorables. De esta manera, el efecto anestésico se extiende al sufrimiento humano. En otros casos, Leach llega a hablar de "arquitectura fascista". En su libro *War and Architecture*³³ Lebbeus Woods no tuvo reparo en estetizar, en clave futurista, la catástrofe de Sarajevo, argumentando que el caos originado por las destrucciones bélicas abría la puerta a una nueva forma de pensar y entender el espacio. La martirizada capital bosnia se convertía así en el último y más cruel punto de referencia de la ciudad del espectáculo.

TSCHUMI, Bernard: "Algunos conceptos urbanos", en SOLA-MORALES, Ignasi de; COSTA, Xavier (eds.), *Presente y futuros. Arquitectura en las grandes ciudades*, CoHegi Oficial d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1996. págs. 40-43.
LEACH, Neil, *The Anaesthetics of Architecture*, The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1999; (versión castellana: *La an-estético de la arquitectura*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2001).

WOODS, Lebbeus, *War and Architecture/ Rat i arhitektura* (Pamphlet architecture, 15), Princeton University Press, Princeton (Nueva Jersey), 1994.

«ejsWoods: estudio para
: i i e.c



Este ejemplo pone de manifiesto en qué medida los contenidos políticos y sociales pueden llegar a ser absorbidos y negados por el imperio de la estética. Una sociedad inundada de imágenes reduce su sensibilidad social, se hace complaciente con las injusticias y elude los compromisos con el prójimo. Como decíamos al comienzo de este capítulo, la fastuosidad de la ciudad del espectáculo enmascara las miserias de la ciudad dual. Pero no debemos olvidar que, a pesar de su luminosa fachada, Las Vegas sigue siendo la capital mundial del crimen y la corrupción.

La ciudad sostenible

En 1974 se hizo público el Informe del Club de Roma, un documento donde se anunciaba que el modelo de desarrollo económico vigente en Occidente conducía al agotamiento de los recursos naturales del planeta. Casi veinte años después, la amenaza no sólo persistía, sino que había comenzado a materializarse. La Conferencia de la ONU sobre el Medioambiente y el Desarrollo, denominada "Cumbre de Río" y celebrada en Río de Janeiro en 1992, divulgó datos que confirmaban que la lluvia ácida estaba devorando los bosques; que el agujero de la capa de ozono estaba induciendo un cambio climático; que la contaminación estaba disparando el "efecto invernadero"; que los residuos estaban saturando bahías y ríos; que a mediados del siglo **xxi** escasearían los alimentos en numerosos puntos del planeta; que lo mismo ocurriría con el agua, cuya demanda se duplicaba cada veinte años; y que seguía presente la amenaza de una nueva crisis energética. ¿Quién había forjado esta espada de Damocles que pendía sobre el planeta? La ciudad, entre otras cosas.

En efecto, estas catástrofes se debían, en buena parte, a que el modelo de desarrollo urbano occidental, basado en un exacerbado consumo de recursos y energía (tres cuartas partes de la energía mundial), en la emisión masiva de residuos (tres cuartas partes de la contaminación mundial), en la movilidad privada y en el consumo territorial, se había trasladado a las áreas geográficas con mayor crecimiento poblacional de la tierra: China y el sureste asiático. Ante semejante constatación, la sociedad contemporánea empezó a tomar conciencia de que las ciudades se estaban convirtiendo en máquinas depredadoras del medio ambiente, lo cual legitimó y propagó el mensaje de la ciudad sostenible, séptima capa de la ciudad hojaldré y el más reciente de los discursos de la visión sociológica.

• Desarrollo urbano sostenible e integrado

El discurso de la sostenibilidad entiende a la ciudad como un ecosistema que consume recursos y genera residuos, un organismo vivo estrechamente interrelacionado con el territorio que lo rodea tanto a escala regional como global. Varios conceptos se encargan de calibrar la magnitud de esta imbricación. La denominada "huella ecológica" mide la superficie natural necesaria para producir los recursos que demanda una ciudad determinada. Los datos derivados de este concepto demuestran que, hoy en día, ninguna ciudad es sostenible en sí misma. Por ejemplo, la absorción del dióxido de carbono que emite Barcelona requiere una superficie forestal equivalente a 65 veces su término municipal; y el abastecimiento de agua, un lago de hasta ocho veces esa dimensión. Teniendo en cuenta que, según todas las previsiones, en 2025 la población urbana del planeta alcanzará los 5.000 millones de habitantes, no es difícil predecir lo que esto supondrá para el medio ambiente si no se toman medidas correctoras.

El informe de la ONU "Nuestro futuro en común" propuso el término "desarrollo sostenido" como un concepto a aplicar a la economía. Su definición tenía raíces claramente antropológicas: "enfrentarse a las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de las futuras generaciones de enfrentarse a las suyas". Para los defensores de la ciudad sostenible, la sostenibilidad debe convertirse, también, en el principio rector del urbanismo. Tal como lo define el arquitecto e historiador catalán Albert García Espuche,³¹ un desarrollo urbano sostenible es el que establece un acuerdo entre ciudad y medio ambiente según el cual algunos de los privilegios de los que goza la población urbana son sacrificados en favor de opciones que puedan ser sustentadas indefinidamente por los sistemas naturales. En otras palabras, consistiría en alcanzar un equilibrio ciudad-entorno natural, donde la presión de la primera sobre el segundo no sobrepase determinados límites.

Parajaume Terradas,³⁵ profesor de la Universitat Autònoma de Barcelona, un urbanismo regido por el principio de la sostenibilidad ha de partir de un análisis que contemple aspectos como el medio físico de la ciudad (geología, hidrología, clima, etc.); las poblaciones biológicas (animales, plantas y seres humanos); el metabolismo material y energético (energía entrante y residuos salientes); la evolución histórica del ecosistema urbano, etc. En segundo lugar, y dependiendo de los resultados, debe plantearse como objetivo reducir la huella ecológica, para lo cual es imprescindible restringir el gasto energético, reciclar materiales, disminuir la contaminación, usar energías renovables, etc.

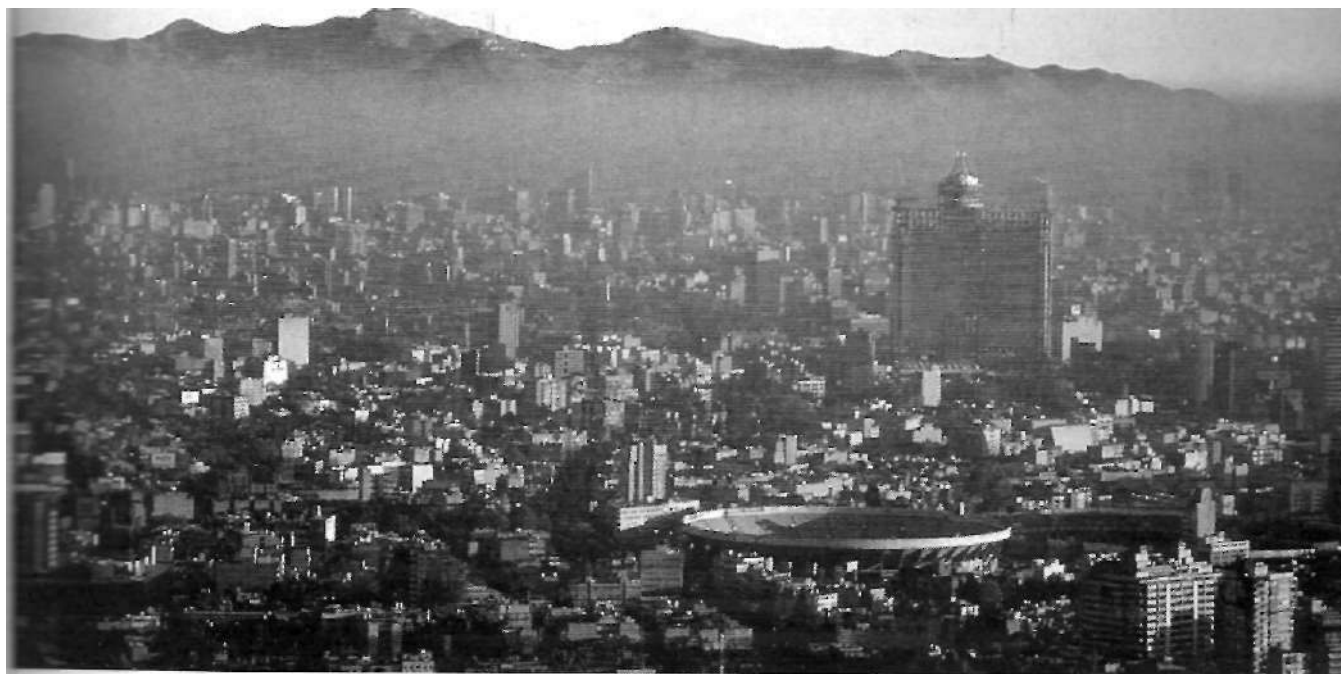
E-ARCIA ESPUCHE, Albert:
Model de ciutat, model de
: ccjccicV".en GARCÍA
ESCUCHE, Albert; RUEDA,
:- .ador (eds.) *La ciutat*
•zsenible, Centre de Cultura
Contemporània de Barcelona,
Sa-cefona, 1999, págs. 5-12.
"FERRADAS, Jaume,
-ecosistema urbà", en
E-ARCIA ESPUCHE, Albert;
' _EDA, Salvador (eds.), op. cit.
:ags. 75-84.

El arquitecto paisajista Michael Hough,³⁶ profesor en la Facultad de Estudios Medioambientales de la York University (Canadá), va más allá y plantea que un desarrollo urbano sostenible también debe contribuir a la mejora del medio ambiente. Ello es posible porque las actividades humanas y el hábitat construido alientan la aparición de numerosas formas de vida en la naturaleza. Si se establece un sistema Integrado ciudad-naturaleza, los desechos del desarrollo urbano pueden contribuir positivamente al medio ambiente. Surge así un segundo concepto que suele ir asociado al de sostenibilidad: la "integración".

Para conseguir que un desarrollo urbano sea sostenible e integrado es preciso conectar urbanismo y ecología. Según Hough, el diseño que resulta de esta fusión debe valorar las zonas no cuidadas de la ciudad: zonas donde existe una fauna y vegetación naturalizadas (las "malas hierbas") altamente resistentes a las dinámicas urbanas; debe hacer visibles una serie de procesos (abastecimiento de agua y de electricidad, desagües, lluvias, etc.) **que, aunque suelen pasar desapercibidos, conectan la ciudad con su contexto natural; debe** apostar por la economía de medios, es decir; por obtener un máximo beneficio con un mínimo de energía, lo que supone optar por alternativas baratas y efectivas, en vez de por infraestructuras de envergadura y costosas. A este respecto habría que aludir a la conveniencia de recuperar tradiciones arquitectónicas y de diseño urbano locales, tradiciones que son fruto de siglos de adaptación a las condiciones climáticas y culturales del entorno.

Numerosos son los casos citados por Hough como ejemplos de diseño urbano sostenible e integrado. Algunas ciudades se han centrado en la explotación de la horticultura y la silvicultura (la traslación de las formas de gestión de los bosques naturales a las zonas verdes de la ciudad), procesos autosostenibles y de bajo coste. Pionera en este sentido fue la ciudad holandesa de Delft que, ya en la década de 1970, puso en marcha una alternativa ecológica a los tradicionales mecanismos de urbanización. La actuación se centró en el barrio de Giljes Estáte y consistió en rodear las **edificaciones con un desestructurado paisaje natural** que recordaba la informalidad del campo. Otras ciudades utilizaron el diseño urbano sostenible e integrado **para recuperar áreas abandonadas u obsoletas**. Es el caso de la cuenca del Rhur, el antiguo pulmón industrial de Alemania convertido, tras la dramática crisis de la década de 1970, en un desolado paisaje plagado de fábricas arruinadas y terrenos contaminados. En 1988, con objeto de regenerar económica y ambientalmente la zona del río Emschen el gobierno de Westfalia decidió organizar una Exposición Internacional de Arquitectura, la IBA-Emscher Park. Aplicando criterios de sostenibilidad, se logró renaturalizar los ríos y los arroyos, restablecer la biodiversidad

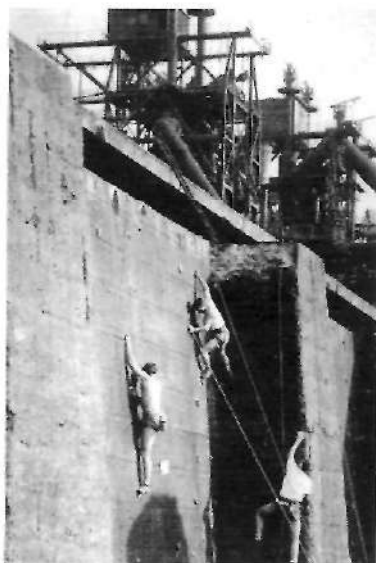
HOUGH, Michael, *Cities and Natural Process*, Routledge, Londres, 1995; (versión castellana: *Naturaleza y ciudad. Planificación urbana y procesos ecológicos*, Editorial Gustavo Gó, Barcelona, 1998).



ce México: capa de smog.

Z i jz-z:

•ce- Park (Alemania): práctica de
:: en la antigua acería



sidad, construir nuevas áreas residenciales y zonas de ocio, y recuperar; reconvirtiéndolo para otros usos, el inmenso patrimonio arquitectónico industrial de la zona.

• Sostenibilidad y ética social en el Tercer Mundo

Por sí sola, la fusión entre urbanismo y medio ambiente no ofrece pautas conceptuales que justifiquen su inclusión dentro del ámbito de la visión sociológica. Pero el discurso de la ciudad sostenible también se nutre de otras fuentes. En sus orígenes compartió los temas que habían alimentado la sensibilidad poscolonial de las décadas de 1960 y 1970: el Interés por las culturas nativas, el rechazo del uso de las nuevas tecnologías y la crítica al sistema económico. Hoy en día, al poscolonialismo se han sumado la epistemología posestructuralista, el feminismo posmoderno, los grupos antirracistas, los movimientos antiglobalización, etc. El medio ambiente se ha visto así complementado por la propensión hacia las culturas del Tercer Mundo, por la crítica a la sociedad de consumo, por la defensa de las minorías, por el rechazo del poder tecnológico, etc. De esta manera, la ciudad sostenible sobrepasa el ámbito del urbanismo para reclamar un nuevo marco donde ciudad, sociedad, economía y medio ambiente estén integrados en un todo. Por ello, la ciudad sostenible se ha convertido en uno de los escasísimos estandartes contemporáneos de la ética urbana, lo que justifica su inclusión en la visión sociológica de la ciudad,

El posicionamiento pro-social de la ciudad sostenible responde al fracaso de las políticas de igualdad sobre las que se edificó la ciudad moderna, políticas que han demostrado su ineficacia en las condiciones socioeconómicas contemporáneas. La decadencia que arrastran los partidos políticos y los sindicatos obreros es una prueba del galopante descrédito que sufre el decimonónico argumento de la lucha de clases. En este sentido, el discurso de la sostenibilidad intenta perfilar nuevas estrategias en pro de la justicia, estrategias que ya no apelan al enfrentamiento de capas sociales, sino a la solidaridad y la conciencia colectiva hacia los grupos menos favorecidos. Contra la globalización: políticas culturales locales, democracia participativa, derechos civiles, etc. Dentro de la visión sociológica, portante, la ciudad sostenible se opone a la ciudad global (paradigma del tardocapitalismo) y a la ciudad del espectáculo (paradigma de la sociedad de consumo), al tiempo que aspira a convertirse en alternativa a la ciudad dual (paradigma de la Injusticia social). Esta última, es decir, los problemas urbanos que se derivan de la pobreza, la marginalidad, la confluencia de razas y nacionalidades, centra las preocupaciones de los

defensores de la ciudad sostenible, convencidos de que el desempleo, la conflictividad social y las deficiencias educativas y sanitarias acentúan la degradación de: medio ambiente. Para quien lo dude, ahí están las enormes crisis ecológicas de metrópolis como Ciudad de México, Yakarta o Lagos.

El compromiso con la pobreza urbana y el interés por las culturas nativas ha orientado el discurso de la ciudad sostenible hacia las urbes del Tercer Mundo. La cuestión de la gran escala, a la que hicimos referencia en el capítulo dedicado a la ciudad global, afecta muy especialmente a estas ciudades. Actualmente, de las diez más pobladas —Tokio, Sao Paulo, Nueva York, Ciudad de México, Shanghai, Bombay, Los Angeles, Buenos Aires, Seúl y Pekín— tan sólo tres pertenecen al Primer Mundo, y en 2015, de las 33 más pobladas tan sólo seis pertenecerán a él.³⁷ Estos datos demuestran que el futuro medioambiental del planeta se está jugando en las megapolis del Tercer Mundo.

Teniendo en cuenta los abismos socioeconómicos que separan estas áreas urbanas de las europeas y estadounidenses, no es de extrañar que los argumentos y las estrategias que se plantean difieran radicalmente. En las primeras, donde el 50 % de la población vive en chabolas que carecen de las infraestructuras más básicas, los defensores de la ciudad sostenible dan prioridad a cuestiones como la economía de medios, la agricultura urbana, la vivienda social, la autogestión comunitaria, el reciclaje de basuras, etc. Como ha demostrado la ciudad indonesia de Bandung, esta última actividad puede dar sustento a numerosas familias, además de generar beneficios medioambientales y de ahorro energético. Otras urbes asiáticas han puesto el acento en la agricultura y la acuicultura urbanas, que les permiten producir alimentos sin recurrir a la Importación. En China las pequeñas parcelas agrícolas de Pekín o Shanghai abastecen a sus poblaciones del 85 % de los vegetales que consumen. Por su parte, los estanques urbanos, donde se crían peces y se cultiva arroz, satisfacen el 20 % de las necesidades de pescado de todo el país.

Pero la región del mundo donde el discurso de la ciudad sostenible ha suscitado un consenso más generalizado es Latinoamérica. Su buque insignia es Curitiba, una ciudad brasileña de dos millones de habitantes que ha sabido articular ejemplarmente compromiso social y desarrollo urbano sostenible e Integrado. El artífice del denominado "milagro suramericano" es Jaime Lerner, arquitecto y alcalde de la ciudad de manera discontinua desde 1971 hasta 1992. Las estrategias de desarrollo urbano sobre las que cimentó su fama internacional reflejan de manera diáfana los dictados de la ciudad sostenible. Las antiguas canteras fueron transformadas en



Curitiba: red de transportes integrada. Jaime Lerner, Abrão Assad, Carlos Ceneviva, 1996

ajardinados centros culturales: una de ellas alberga la Universidade do Meio Ambiente, otra un teatro de ópera suspendido sobre un lago y la tercera un auditorio al aire libre. Las zonas inundables, anteriormente ocupadas por chabolas, se utilizaron para construir parques y estanques. El problema del chabolismo fue afrontado con soluciones imaginativas, pero siempre consecuentes con el principio de la economía de medios: reparto gratuito de pequeños solares y huertos, ofrecimiento de asesoramiento técnico, financiación de materiales y regalo de dos árboles (uno frutal y otro ornamental) por cada casa autoconstruida terminada. Además se construyeron 14.000 viviendas sociales, 30 bibliotecas de barrio (modestos edificios prefabricados denominados "faros del saber"), 20 teatros, 74 centros culturales, escuelas y centros de salud. Para los habitantes de los barrios de *favelas*, la mayoría de ellos desempleados, Lerner diseñó originales políticas de promoción de empleo. Por ejemplo, la basura que anteriormente se abandonaba en los márgenes de los arroyos, fue objeto de un programa de recogida e intercambio por bonos de autobús, paquetes de comida y cuadernos escolares. Actualmente, el 96 % de los residuos de Curitiba se reciclan; esto ha permitido ahorrar

grandes sumas que, de otro modo, se hubieran tenido que destinar a la construcción de vertederos.

Pero, sin lugar a dudas, la cuestión estrella en la regeneración medioambiental de Curitiba ha sido la del transporte, más concretamente la apuesta por un transporte público de calidad y el auge del automóvil privado. Una de las primeras medidas que tomó Lerner fue la peatonalización de una importante zona del centro de la ciudad. Acción que posteriormente fue respaldada con la construcción de 160 km de carriles para bicicletas. Desde el planeamiento, el crecimiento de Curitiba fue canalizado hacia cinco grandes ejes viarios donde se concentraron los bloques residenciales y de oficinas. Dichos ejes constaban de tres vías de tráfico paralelas: las dos laterales para automóviles privados y la central para autobuses, los protagonistas de una red de transportes en cuyo diseño la economía de medios había sido parámetro obligado. Los autobuses de Curitiba se componen de tres vagones y tienen capacidad para 260 pasajeros. Las paradas tienen forma de cápsula vidriada, son gestionadas por el conductor y están a la misma altura que la plataforma interior del vehículo, con el que además se comunica a través de numerosas puertas. Estas características han permitido que el proceso de entrada y salida de los vehículos sea especialmente ágil. La implantación de esta red, que funciona como un auténtico metro a cielo abierto, ha resultado ser cuatrocientas veces más barata que construir un ferrocarril subterráneo convencional.

Los beneficios que el desarrollo urbano sostenible e Integrado ha aportado a Curitiba están a la vista. Hace veinte años la ciudad disponía de 0,5 m² de zona verde por habitante, hoy cuenta con cien veces más; las tres cuartas partes de los trabajadores usan el transporte público; un 30 % de los ciudadanos ha renunciado al automóvil; y la contaminación está entre las más bajas de Brasil (un 25 % menos que la media). Pero no sólo ha consistido en ventajas ecológicas, pues Curitiba demuestra que la conexión entre mejora medioambiental y mejora social, con tanto ahínco defendida por los teóricos de la ciudad sostenible, es cierta. Tras tres décadas de sostenibilidad, el índice de criminalidad ha descendido, el 96 % de la población está alfabetizada, hay un tercio menos de pobres que la media nacional y la esperanza de vida ha alcanzado los 62 años.





Apéndice II

Los Ángeles

Si Berlín pretende cobijarse del diluvio de la globalización en el cálido refugio de la "ciudad europea", Los Angeles se postula como paradigma de la ciudad tardocapitalista. En las dos últimas décadas el consenso en torno a esta idea parece haber cuajado entre los más prestigiosos autores de la visión sociológica de la ciudad, un grupo de investigadores neomarxistas de los departamentos de Urbanismo y Geografía de la University of California-Los Angeles que conforman la LA School. En el presente apéndice nos ocuparemos de los temas que centran sus reflexiones.

• Los Ángeles ciudad global

"Desplegada ante mí, una de las metrópolis industriales más grandes que el mundo ha visto jamás, un expresivo punto álgido de la tercera revolución urbana".³⁸

El relato de Los Angeles ciudad global no puede eludir una de sus particularidades más sorprendentes: la escala. Tanto desde el punto de vista territorial como demográfico, todo lo referente a ella está tintado de connotaciones épicas: su superficie es similar a la de Irlanda, su crecimiento poblacional el más rápido del Primer Mundo, su Producto Interior Bruto mayor que el de la India, su consumo de electricidad el más elevado del planeta, etc. Para comprender esta desmesurada criatura urbana es necesario comenzar por abordar lo siguiente:

Desde que, en 1791, fuera fundada como Nuestra Señora de Los Angeles, la ciudad no ha parado de crecer. Con un 15 millones de nuevos habitantes por década, ninguna otra región del planeta ha acogido más inmigrantes durante el siglo xx. Destacan dos períodos especialmente eclosivos, de 1900 a 1920 (cuando pasó de 240.000 habitantes a 2,6 millones habitantes) y de 1940 a 1970 (de 3,3 a 10 millones). Actualmente, la región metropolitana de Los Ángeles cuenta con más de 16 millones de habitantes y se estima que sobrepasará a la de Nueva York a finales de la década de 2000.

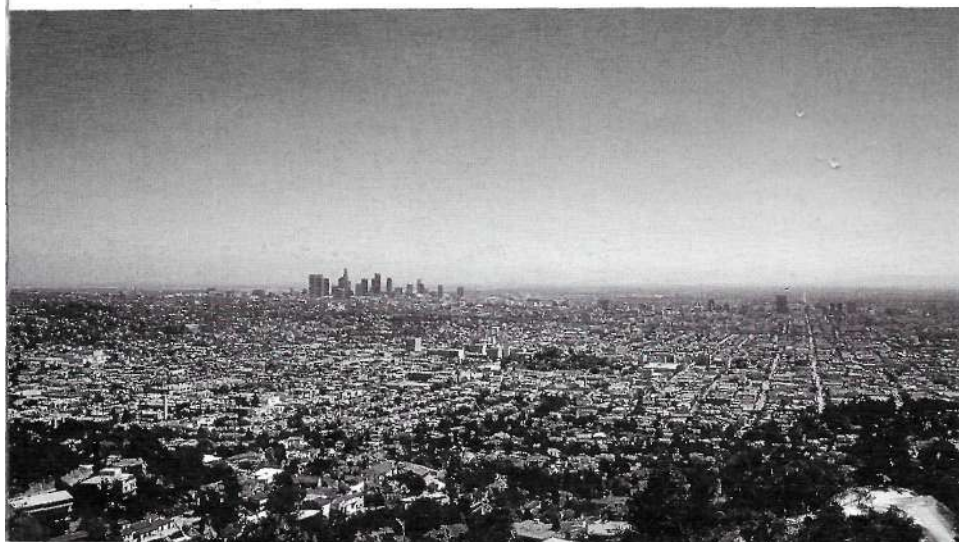
Los datos territoriales no son menos espectaculares. Debido a su bajísima densidad (2,500 habitantes/km²), Los Ángeles se extiende casi 160 km en las direcciones este-oeste y norte-sur, colmando la cuenca que, encajada entre la costa y la sierra

de Santa Ana, arranca en las montañas de Santa Mónica y termina en el condado de Orange. Más al norte la ciudad continúa, atraviesa el totalmente urbanizado San Fernando Valley y comienza a devorar el desierto, el Alto Mojave, por el Antelope Valley. Ésta es, de momento, la última frontera de Los Angeles.

Los Angeles es un organismo urbano tremendamente singular. Su inmenso territorio no conforma, ni mucho menos, una unidad administrativa, sino que comprende 63 ciudades y 6 condados. Esto es fruto de una particular forma de crecimiento donde muchos centros secundarios comenzaron a desarrollarse antes, y más rápidamente, que el pueblo de Nuestra Señora de Los Angeles. Varias veces reconstruida y desplazada de sitio debido a catástrofes naturales, la antigua población española nunca logró convertirse en un claro referente territorial. La consolidación de este fenómeno y su prolongación en el tiempo derivó en la megalópolis actual: sin centro, sin límites, sin comienzo, sin final, un territorio urbanizado abierto, centrífugo, discontinuo, hiperfragmentado y sin jerarquía. El arquitecto y crítico estadounidense Richard S. Weinstein ha calificado a Los Ángeles como "la primera ciudad americana",³⁹ la pionera en separarse de los modelos urbanos europeos para responder a las singularidades socioculturales (el requisito del contacto con la naturaleza) y económicas (los requisitos del liberalismo) de Estados Unidos.

100

Quien se empeñe en encontrar alguna "estructura" que arroje luz sobre este magma urbano tendría que acudir indefectiblemente, a la red de autopistas. Su trazado



Los Ángeles: sin centro, sin límites, sin comienzo, sin final...

SOJA, Edward, op cit, pág. 120.
WEINSTEIN, Richards.: "The First American City", en

reproduce el de las líneas de ferrocarril de finales del siglo xix, posteriormente transmitido a la red de tranvías. Actualmente atraviesan la ciudad 15 autopistas: 4 de norte a sur, 4 de noroeste a sureste y 7 de oeste a este. Esta inmensa red, permanentemente ampliada y siempre colapsada, ha convertido a Los Angeles en la capital mundial del automóvil, un hecho que ha impregnado la cultura y la forma de vida de sus habitantes. Sin ellos, la vida no sería posible, como tampoco lo sería sin otra serie de macroinfraestructuras, como los tres acueductos que traen agua desde la Sierra y las Montañas Rocosas, y han evitado que la ciudad se convierta en un desierto; o el sistema de colectores de hormigón que ha reformulado su hidrología natural para evitar que, de vez en cuando, se convierta en una laguna.

Ésta es la "materia prima", la base física y humana sobre la que, en las dos últimas décadas, se ha erigido una de las ciudades globales más pujantes del planeta. Alcanzar semejante estatuto supuso superar un enorme reto, ya que, a comienzos de la década de 1980, Los Angeles no era más que un centro económico regional-secundario, a años luz de Nueva York y menos importante que Chicago o San Francisco. Sobre ella pesaba, además, una severa crisis industrial que había arrasado el otrora imponente paisaje fabril de la autopista de Long Beach, el segundo más extenso del mundo tras el de la cuenca del Ruhr, en Alemania.

Ante tan desolador panorama, Thomas Bradley, elegido alcalde en 1973 (el primero de raza negra de una gran ciudad norteamericana), decidió reorientar Los Angeles hacia la economía global. Su estrategia fue apostar por el Pacific Rim, una maniobra aderezada con un discurso altamente simbólico, pues se postuló como la reparación de la histórica segregación de Estados Unidos respecto a Asia. Adjunto, se lanzó un mensaje subliminal: si el Atlántico fue el océano del siglo XX, el Pacífico lo sería del xxi; es decir, si Nueva York fue la capital del siglo xx, Los Angeles lo sería del xxi.

Con este argumento comenzó a "venderse" la ciudad. Los Angeles fue publicitada en Asia, Europa y África, abrió oficinas comerciales en Japón y China (sus mercados preferentes), recibió a multitud de dignatarios extranjeros y consiguió que, en ella, abrieran sede 61 consulados. Para reforzar esta operación, acogió los juegos olímpicos de 1984, que la dieron a conocer en el ámbito internacional. Finalmente, logró dar la vuelta a su obsoleta estructura productiva. La apuesta por el Pacific Rim funcionó: en pocos años, casi la mitad del tráfico comercial entre ambas orillas del Pacífico pasaba por Los Angeles, entre otras cosas gracias a su estratégica ubicación y a los competitivos precios de su puerto y su aeropuerto, que habían sido ampliados. El renacimiento económico que todo ello comportó supuso la creación de

13 millones de empleos, lo que convirtió al sur de California en la nueva locomotora de Estados Unidos.

La estrella productiva del ascenso de Los Angeles a ciudad global fueron los servicios, especialmente el sector denominado FIRE (Finance, Insurance, Real Estate: Finanzas, Seguros y Propiedad Inmobiliaria), liderado por bancos y multinacionales japonesas. Asociados a él, eclosionaron los gabinetes jurídicos, de Ingeniería, de arquitectura, de publicidad, etc. A finales de la década de 1980, Los Ángeles superó a San Francisco como principal centro financiero de la costa oeste y se convirtió en el segundo del Pacific Rim. tan sólo por detrás de Tokio.

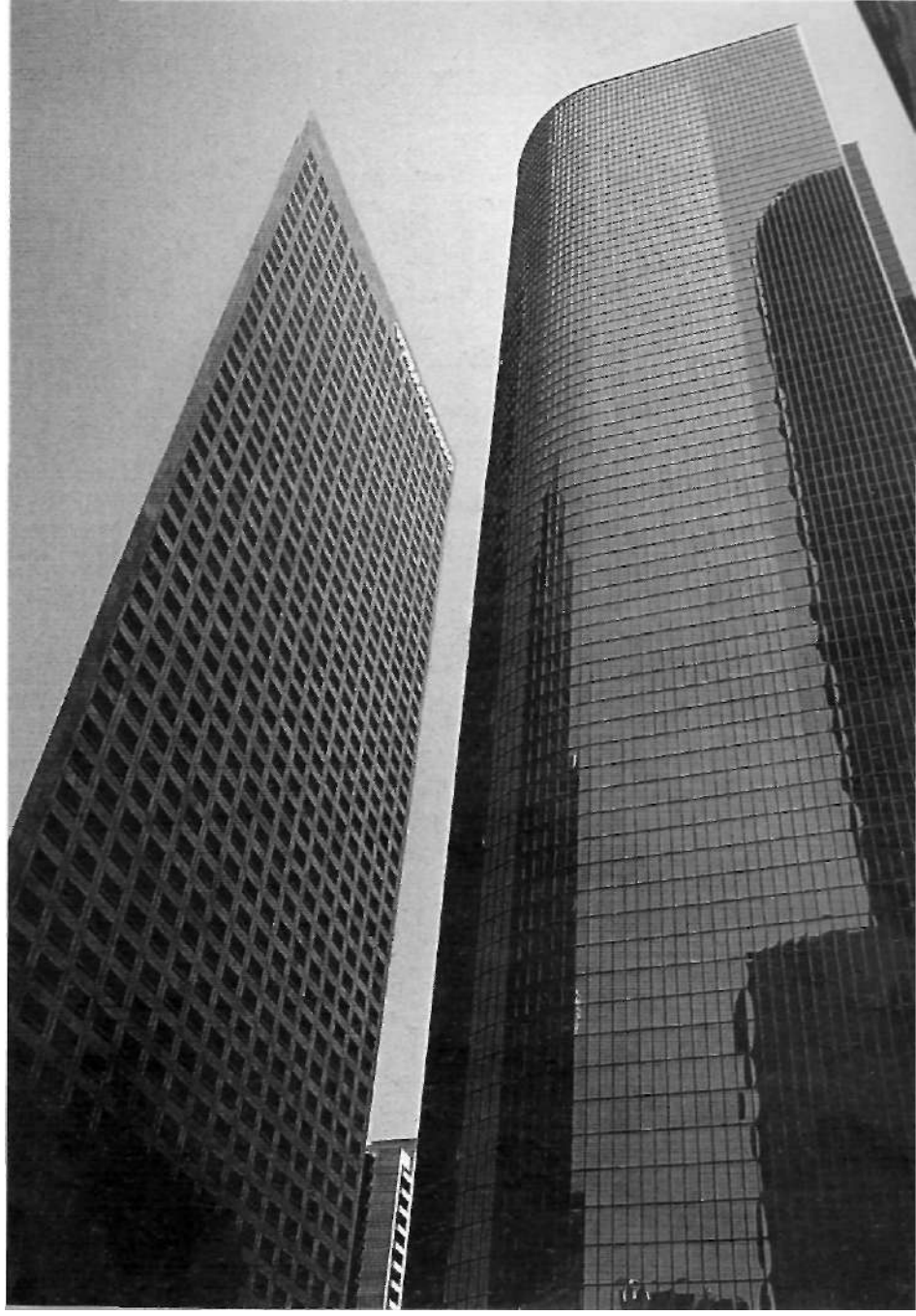
Pero la eclosión de los servicios no significó la puntilla de la industria, que experimentó un inusitado auge que confirma que el apelativo "posindustrial" es inadecuado para calificar la lógica productiva tardocapitalista. En este caso, la protagonista fue la alta tecnología que se desarrolló en torno al sector aeroespacial. Esto no significaba, sin embargo, que todo fueran pulcros parques tecnológicos poblados de ingenieros y científicos altamente cualificados. En el polo opuesto del espectro industrial florecieron sectores como el de la confección, el textil y las industrias auxiliares de la alta tecnología, "industrias basura" enclavadas en arcaicos centros fabriles y con prácticas laborales que rayaban la explotación. Con ellas, el Tercer Mundo se infiltró en Los Angeles.

Esta radical reconversión productiva puso en marcha un no menos drástico proceso de reterritorialización funcional que se caracterizaba por el abandono de determinadas zonas, las "perdedoras", y la recanalización de las inversiones hacia otras, las "ganadoras". La relativa homogeneidad de la ciudad fordista dejó paso, así, a un espacio urbano diferenciado y flexible donde, como afirma Roger Keil, profesor de la Facultad de Estudios Medioambientales de la York University: "Todo es potencialmente utilizable de todas las maneras".⁴⁰

Los Angeles manifestó su proverbial capacidad para encajar este tipo de procesos que en las densas ciudades europeas suelen saldarse de manera traumática. Todo ello gracias a lo que es la pesadilla de los culturalistas: un tejido urbano extremadamente escuálido, plagado de solares, aparcamientos, nudos de autopista, etc., una superficie porosa e inestable que demostró su habilidad para adaptarse a cualquier cambio. También ayudó la peculiar, y no menos flexible, "cultura urbanística" de Los Angeles, otra de las pesadillas para los culturalistas. El crítico e historiador inglés Reyner Banham llegó a sentenciar que la idiosincrasia de la ciudad era tan ajena al

⁴⁰ KEIL, Roger *Los Angeles. Globalization, Urbanization and Social Struggles*, John Wiley & Sons, Chichester 1998, pág. 149.

Los Ángeles: el nuevo *downtown*



planeamiento que, de existir destruiría su peculiar fisonomía. Sea por idiosincrasia o por estrategia, la verdad es que Los Angeles no cuenta con planes urbanísticos de ámbito regional, aunque sí con una miríada de planes locales que han funcionado como factor de competencia entre ciudades, condados y distritos en el proceso de reterritorialización inducido por la globalización. Manejándolos a su antojo, los gobiernos municipales han intentado atraer inversiones privadas y garantizar a sus comunidades estatus preferentes de empleo y funcionalidad económica. El resultado ha sido, como comentábamos, una ciudad de "ganadores" y "perdedores".

Entre los primeros destaca el *downtown*. En la década de 1970, Los Angeles no contaba con distritos financieros, una carencia que ninguna que aspire a ser ciudad global puede permitirse. El *downtown* de la década de 1930, el corredor Broadway-Sprmg, se había convertido en una zona altamente degradada, y tan irrelevante desde el punto de vista funcional y simbólico que Banham afirmó: "En términos de vida cotidiana, los 181 km² del centro actual, la mayor parte de lo que contiene el quebrado paralelogramo encerrado por las autopistas de Santa Mónica, Harbor, Santa Ana y San Bernardino, podría desaparecer de la noche a la mañana sin que la mayor parte de los ciudadanos se diera cuenta".⁴¹

El nuevo distrito financiero de Los Angeles se creó gracias a una operación liderada por capitales japoneses y canadienses, que contó con la inestimable colaboración del sector público, canalizada a través de la Community Redevelopment Agency. Se localizó al oeste del centro tradicional, sobre la antigua zona residencial de Bunker Hill, y supuso el desalojo de miles de personas humildes, la destrucción del tejido urbano preexistente y su sustitución por un conglomerado de macro-rascacielos que ocupan manzanas enteras. Desde el punto de vista simbólico, Bunker Hill y el Central Business District, hoy en día el segundo distrito financiero más importante del Pacific Rim, han conseguido dotar a Los Angeles de dos cosas de las que siempre careció: un centro y un ícono que explote el mito de la ciudad americana, tan del gusto de los inversores japoneses.

En el entorno del *downtown*, la tradición y la historia determinaron el proceso de reterritorialización. Little Tokyo y Chinatown se vieron inundadas de inversiones japonesas y chinas respectivamente. Otras ciudades del área supieron explotar su base sociocultural para adaptarse a las necesidades de la globalización. West Hollywood, donde reside una activista y acomodada población homosexual, consiguió atraer prestigiosas firmas del mundo de la moda y el diseño a costa de vender el mito de la creatividad y el vanguardismo (habitualmente asociado a la comunidad

BANHAM, Reyner, *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies* [1971], University of California Press, Berkeley/Los Angeles/Londres, 2001, pág. 190.

gay), y aprobar unas estrictas ordenanzas urbanas que lo recreaban. Un segundo grupo de "ganadores" se encontraba más allá, en el elegante Westside, tradicional competidor del antiguo centro urbano. El corredor Wilshire-Santa Mónica se convirtió en sede de infinidad de empresas de servicios al productor; y la zona de aeropuerto captó numerosas corporaciones aeroespaciales, así como a la floreciente industria multimedia, lo que le ha valido el seudónimo de "costa digital". Por último, el tercer grupo de "ganadores" se encontraba en los suburbios más apartados, muestra de que centro y periferia comparten estréllate en la ciudad global. Protagonistas de su éxito fueron los parques tecnológicos, que buscaban territorios alejados de los antiguos paisajes industriales y cercanos a zonas residenciales exclusivas. Destaca el condado de Orange, que jugó magistralmente sus cartas urbanísticas para conformar una red de tecnópolis flexible pero perfectamente articulada, un paradigma de la difusa territorialidad urbana tardocapitalista que le habla de tú a tú a Silicon Valley.

El papel de "perdedores" le tocó a antiguos distritos obreros, actualmente poblados por Inmigrantes, que no contaban con los recursos sociales, económicos, históricos o paisajísticos que atraen al capital global. También en este caso hay que distinguir entre áreas centrales y periferia. Entre las primeras destacaban las denominadas *hub cities*, una franja de ciudades distribuidas a lo largo de la autopista de Santa Ana, al este de Los Ángeles. A finales de la década de 1980, tres de ellas, Cudahy Belle Gardens y Huntington Park, se encontraban entre las más pobres de Estados Unidos. El único espacio que el universo funcional de la ciudad global les permitió ocupar fue bastante sórdido: el de los casinos, clubes y demás establecimientos relacionados con el juego; actividades que la clase media blanca asocia con la corrupción y el crimen y que están prohibidas en sus barrios. Y no se equivocan demasiado: los Ingresos que el juego aportó a las *hub cities* llegaron acompañados de una legión de bandas criminales.

Los perdedores de la periferia fueron ciudades que, como estrategia para sobrevivir a la globalización, apostaron por modelos de desarrollo urbano-económico que fracasaron. Un ejemplo es Moreno Valley, 100 km al este del centro. Su táctica para seducir empresas consistió en agilizar los trámites burocráticos y suprimir los impuestos municipales. Ello atrajo a miles de residentes convencidos de que la zona se convertiría en una mina de empleo. Pero el capital es caprichoso y las expectativas no se cumplieron. Actualmente, los habitantes de Moreno Valley deben pasar horas al volante para llegar a sus puestos de trabajo. Cuando retornan a casa encuentran una ciudad exenta de impuestos, pero con nefastos servicios públicos.

- **Los Angeles ciudad dual**

La configuración de Los Ángeles como ciudad dual arranca de una radical reforma del mercado laboral que disparó exponencialmente sus dos polos. Por un lado, los profesionales altamente cualificados, alrededor de un 10 %, que trabajan en los sectores económicos que han hecho posible el sueño de la ciudad global: el FIRE, los servicios al productor y las industrias de alta tecnología. Actualmente, la región de Los Ángeles congrega a la mayor colonia mundial de ingenieros, científicos, matemáticos, diseñadores e informáticos. Por otro lado, los trabajadores poco cualificados, que se concentran en el sector servicios de categoría más baja —hoteles, restaurantes, limpieza, etc.—, las "industrias basura" —sobre todo del vestido y el textil—, las tareas no cualificadas de las industrias de alta tecnología —ensamblaje de piezas— y la economía informal —especialmente venta callejera—. En todos estos casos los empleos están mal pagados, son precarios y se realizan en nefastas condiciones laborales y sanitarias. Los ocupan trabajadores procedentes de las más recientes olas migratorias, trabajadores que conforman la casta inferior del mercado laboral tardocapitalista: los *working poors*.

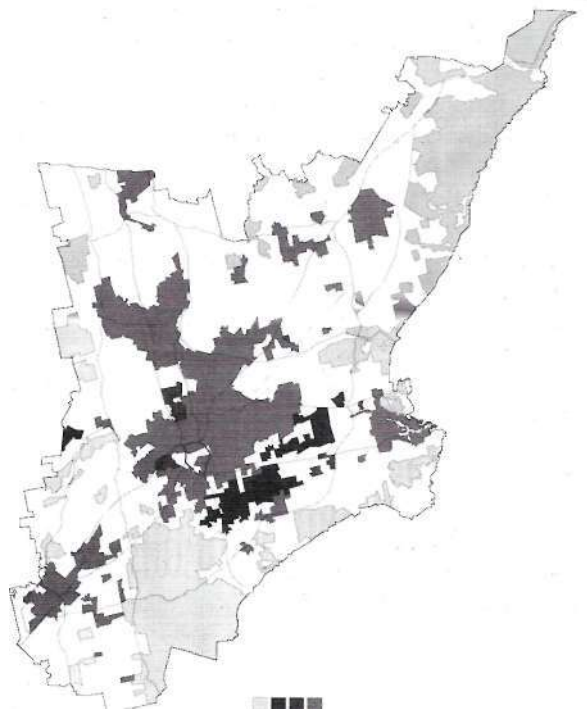
Esta polarización se refleja especularmente en la estratificación social de Los Ángeles ciudad dual. En la década de 1980 se triplicó el número de ricos (pasando del 9 % al 26 % de la población); los pobres crecieron un tercio (del 30 % al 40 %); y la clase media sufrió un anoréxico adelgazamiento (del 61 % al 26 %). Actualmente, la ciudad lidera la clasificación de desigualdad del Primer Mundo. Para más inri, este fenómeno ha confluído con el desmantelamiento de los programas públicos de vivienda, sanidad, educación, fomento del empleo, etc., lo cual ha extendido la miseria a magnitudes desconocidas desde la Gran Depresión de la década de 1930. Hoy en día, el 41 % de los habitantes del condado de Los Ángeles vive por debajo del umbral de la pobreza, se han contabilizado más de 100.000 sm-hogar, la cuarta parte de los menores están desnutridos y la mortalidad infantil se acerca a la del Tercer Mundo. También lo hacen las apocalípticas escenas que se pueden contemplar en numerosas zonas de la ciudad: colas de miles de personas ante centros de caridad; mendigos arrastrando sus pertenencias por las aceras; drogadictos y prostitutas deambulando por los parques; inmigrantes durmiendo, cocinando y "aseándose" en las pestilentes márgenes del río Los Ángeles...

La generalización de la pobreza en el antiguo centro urbano ha producido un efecto paradójico: la minimización del fenómeno de la gentrificación. Su explicación, sin embargo, obedece a una lógica aplastante: la zona ha sufrido tal grado de degrada-

ción física y social que se ha convertido en estéril para ser reconvertida **en clave yuppie**. Ello no exime a Los Angeles de conflictos. Las luchas por el territorio proliferan por doquier si bien obedeciendo a otra clave: la de la segregación racial.

Los Angeles es una de las ciudades más diversas del mundo en términos raciales: en su región habita el 20 % de los inmigrantes de Estados Unidos y más del 40 % de los residentes del condado ha nacido en el extranjero, la inmensa mayoría en el Tercer Mundo. Mercado laboral y estructura racial son indeslindables. En líneas generales, se puede aseverar que blancos y asiáticos compiten por la cima del mercado laboral, e hispanos y negros por la base, con desventaja para estos últimos, que han sido excluidos de las "industrias basura" y los servicios poco cualificados. Como consecuencia de ello, a finales de la década de 1980 el índice de paro entre la población negra rondaba el 40 %, lo cual determinó su estancamiento demográfico. A este hecho hay que sumar la huida de los blancos hacia los suburbios más alejados y la incesante llegada de hispanos y asiáticos. Todo ello ha inducido una drástica transformación de la estructura racial: en 1970 el condado de Los Angeles contaba con un 75 % de población blanca, un 14 % hispana, un 8 % negra y un 3 % asiá-

Los Angeles: distribución del territorio según razas.



tica; en 1990 el 50 % era blanca, el 33 % hispana, el 8 % negra y el 9 % asiática; en 2010 el 36,1 % será blanca, el 44,3 % hispana, el 8,1 % negra y el 15 % asiática.

Esta revolución demográfica ha desencadenado una lucha territorial que se caracteriza por la conquista o cesión de posiciones según etnias. Los blancos, tradicionalmente asentados en el Westside (Santa Mónica, Palos Verdes, etc.) y las estribaciones de las montañas de Santa Mónica (Beverly Hills, Bel Air, etc.) han expandido su territorio gracias al *white flight*, la huida hacia áreas suburbanas de última generación situadas en los márgenes del condado de Los Angeles y en los condados vecinos de Ventura, San Bernardino y, muy especialmente, Orange. En estas zonas se encuentran algunas de las ciudades con el crecimiento demográfico y económico más acelerado de Estados Unidos.

El enclave tradicional de los negros, South Central, situado en el corredor industrial que enlazaba el *downtown* con el puerto, ha perdido densidad y ha comenzado a menguar por el este ante la imparable presión hispana. En el resto de la ciudad, los negros han sido totalmente segregados: 53 de las 88 ciudades del condado de Los Angeles cuentan con menos de un 1% de población negra, y en el de Orange no alcanzan el 0,6 %.

Los hispanos, por su parte, han sido los grandes conquistadores. El centro de su imperio es el Eastside, el cuadrante sureste del condado, una zona que no deja de expandirse hacia el sur a costa del gueto negro y donde, en poco más de una década, muchas ciudades han pasado de tener un 75 % de población blanca (normalmente obrera) a un 95 % de población hispana. También es hispano el antiguo centro urbano y zonas colindantes con el actual *downtown* como Westlake y Pico-Union, donde se registran las mayores densidades de población de la ciudad (25 veces por encima de las de Bel Air). Con miles de personas viviendo en garajes o cobertizos construidos en patios traseros, estas áreas se han ganado el apelativo de "el Tercer Mundo de Los Angeles".

Los asiáticos, por último, han sumado a sus asentamientos tradicionales (Little Tokyo, Chinatown, etc.) una serie de enclaves que demuestran un no menos vigoroso empuje demográfico. Al oeste del centro de la ciudad ha surgido Koreatown (poblada por coreanos de clase media y media alta) y en la periferia Monterey Park (la Chinatown del San Gabriel Valley), Westminster (la Little Saigon del condado de Orange) y amplias zonas de Long Beach (habitadas por colonias vietnamitas y camboyanas que trabajan en los más bajos escalafones de las cercanas Industrias de alta tecnología).

La estricta segregación racial de Los Ángeles encuentra en el crimen y la violencia una de sus más contundentes formas de expresión. Ante el abandono por parte de la sociedad (es estadísticamente cierto que un adolescente negro de South Central tiene tres veces más posibilidades de acabar en la cárcel que en la universidad), muchos jóvenes han nutrido el fenómeno de las bandas callejeras, preám-

Los Ángeles: Justice Riot (1992).



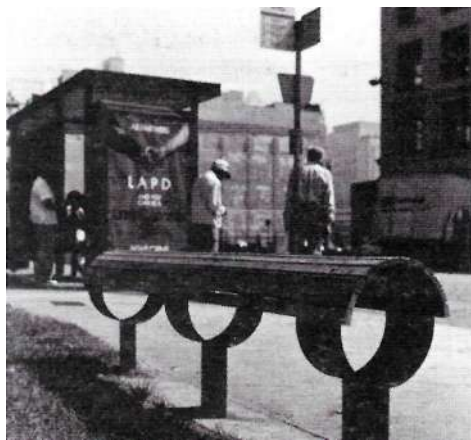
bulo del proceso de fragmentación del espacio urbano de Los Ángeles en compartimentos estancos y hostiles entre sí. Se han identificado 300 bandas, la mayoría de ellas de raza negra. Los Crips, que se disputan con los Bloods el dominio de South Central, dirigen el negocio del crack y han convertido a la ciudad en el mayor centro de distribución de cocaína de Estados Unidos. Su "ejemplo" ha cundido entre los jóvenes hispanos del entorno de Mac Arthur Park, donde la cultura de las bandas se propaga como la pólvora.

Éstas tienen mucho que ver con las revueltas que, periódicamente, sacuden la ciudad, poniendo en evidencia sus graves patologías sociales. La mayor rebelión urbana del siglo xx en Estados Unidos se produjo en Los Ángeles en 1992, y se conoce como la *Justice Riot* porque su lema fue "no justice, no peace" ("si no hay justicia, no hay paz"). Como respuesta a la absolución judicial de los policías que apalearon brutalmente a Rodney King, un ciudadano negro detenido por conducir en estado

ebrio, entre 50.000 y 200.000 personas se lanzaron a la calle para saquear e incendiar cientos de establecimientos comerciales, todo ello según un movimiento centrífugo que fue desde el centro hacia los suburbios.

Ante semejante escenario no es de extrañar que control y seguridad se hayan convertido en las prioridades de Los Angeles ciudad dual. Mike Davis ha transformado esta cuestión en el eje de su discurso. Por capilaridad y de múltiples maneras, el control se ejerce sobre cada centímetro cuadrado de Los Angeles: redadas policiales, toques de queda, helicópteros dotados de rayos infrarrojos, videocámaras que vigilan el espacio público, cierre nocturno de playas, cancelación de festivales callejeros, matones contratados como guardas de seguridad, patrullas de vecinos armados, detectores de metales en las entradas de los colegios, armas personales en las casas o programas como "Neighborhood Watch" (vigilancia vecinal), una densa red de vecinos, encabezados por "capitanes de manzana" que se comprometen a vigilar las propiedades de los demás residentes e informar a la policía acerca de cualquier persona o movimiento sospechoso. El último eslabón de la cadena de controles que atenaza Los Angeles son las prisiones de alta seguridad que la rodean y que han convertido al sistema penitenciario de California en el tercero del mundo.

La obsesión por el control refleja lo que Davis ha denominado la "ecología del miedo", un fenómeno que está influyendo en el diseño urbano y arquitectónico: "La Vuelta de 1992 popularizó la previsión de los diseñadores de la "fortaleza *downtown*". Mientras las ventanas eran destrozadas a lo largo de todo el viejo distrito financiero, Bunker 1-11 hacía honor a su nombre. Pulsando unos pocos interruptores en sus consolas de control, los cuerpos de seguridad de las grandes torres ban-



Los Ángeles: banco de autobús en el *downtown*.

carias pudieron impedir cualquier acceso a sus costosos inmuebles. Puertas de acero a prueba de balas se deslizaron sobre las entradas situadas a nivel de calle, las escaleras automáticas se pararon instantáneamente y las cerraduras electrónicas bloquearon los pasajes peatonales. Como apuntó el *Los Angeles Business Journal*, la comprobada eficacia de las defensas del *downtown* durante la revuelta estimuló la demanda de nuevos y más elevados grados de seguridad física".⁴²

Efectivamente, la rebelión de 1992 convenció a muchos de que las fuerzas de orden, por sí solas, no eran capaces de defenderles. Urbanistas, arquitectos y porcias comenzaron entonces a entablar estrechas relaciones que eran constatables en infinidad de ejemplos: bancos de autobús semicilíndricos sobre los que no se puede dormir; parques con aspersores nocturnos para ahuyentar a los sm-hogar; centros comerciales, bibliotecas y escuelas con aspecto de fortalezas, etc.

La obsesión por la seguridad también ha afectado al espacio urbano. Las protagonistas, en este caso, son las comunidades cerradas, de las que el sur de California acoge la mayor concentración del mundo. Abundan, especialmente, en las zonas costeras, en el sur del condado de Orange, en el oeste del San Fernando Valley, en el condado de Ventura, etc. También en la península de Palos Verdes, un perfecto archipiélago carcelario compuesto por *communities* como Rolling Hills, la ciudad más rica de Estados Unidos, con un ingreso medio por vivienda de 300.000 dólares anuales. Rolling Hills es inabordable sin invitación.

En el interior de la ciudad el fenómeno se reproduce, si bien con tácticas diferentes ante la ausencia de murallas. Una de ellas consiste en utilizar las ordenanzas urbanísticas: San Marino cierra sus parques los fines de semana y restringe el aparcamiento a los no residentes para evitar atraer a los hispanos y asiáticos de las comunidades vecinas; Malibú ha privatizado la playa con un patrón de desarrollo urbano que la hace inaccesible durante kilómetros, etc. En otros casos, las estrategias de la segregación se sirven del diseño urbano y arquitectónico. Es lo que ha ocurrido en la más poderosa de las ciudadelas que componen el archipiélago carcelario del Interior de Los Angeles, el nuevo *downtown*, separado del empobrecido entorno urbano que le rodea por una especie de glacis que consta de elementos tan heterogéneos como el muro del California Plaza, el foso de la autopista Harbor o la sucesión de aparcamientos hípervigilados.

El archipiélago carcelario no sólo se compone de islas de bienestar también los pobres, potencialmente peligrosos, han sido reclusos en islas urbanas, en este caso en contra de su voluntad. El alejamiento de la miseria en Los Ángeles ha incluido



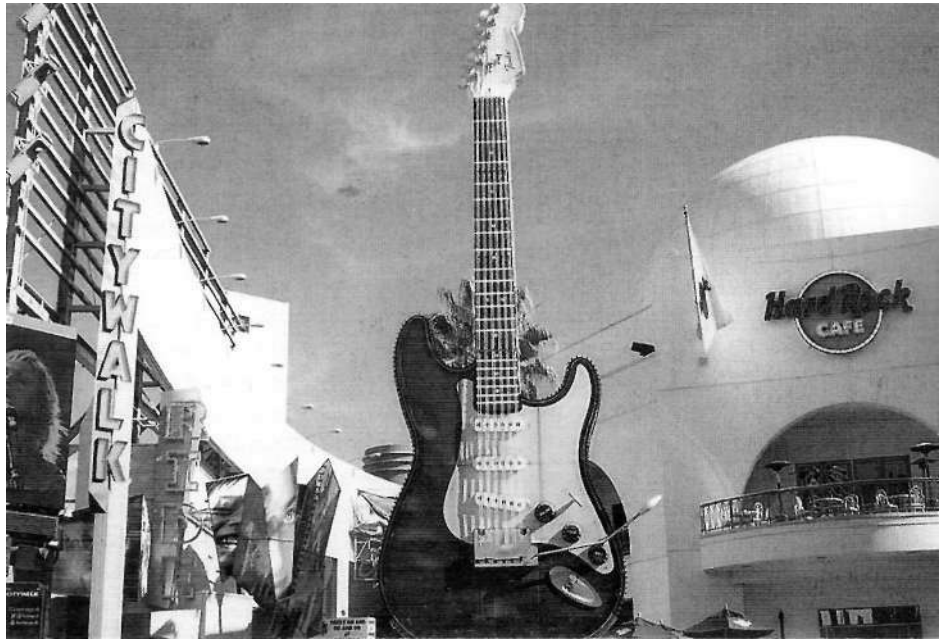
Los Ángeles: Skid Row, distrito de contención de los sinhogar.

prácticas tan brutales como las deportaciones en masa a granjas del desierto, a las montañas o, incluso, a un buque abandonado en el puerto. Ante lo políticamente incorrecto de estas "soluciones finales", el Ayuntamiento optó por la creación de lo que Davls denomina "distritos de control social", zonas donde la policía maneja el código penal y el planeamiento urbano según Intensidades: en los "moderados" se prohíben las tiendas de licores y las salas de baile; en los "de Intensificación" se aumentan las penas por tráfico de drogas y prostitución en el entorno de edificios públicos; en los "de contención", previstos para concentrar marginales, se declaran las aceras como "zonas para dormir"; y en los "de exclusión" se impide la presencia de los sinhogar mediante ordenanzas antilacampada y toques de queda. Skid Row, situado en la mitad oriental del centro de la ciudad, es un "distrito de contención". También es el paradigma del Infierno en la tierra, una de las zonas urbanas más peligrosas del mundo. En sus 50 manzanas, decenas de personas duermen en parques y vestíbulos de edificios públicos. La policía las devuelve irremisiblemente a ellas cuando Intentan abandonarlas en dirección al downtown, declarado "distrito de exclusión".

- **Los Ángeles ciudad del espectáculo**

Hace ya algunas décadas que intelectuales de la talla de Umberto Eco, Jean Baudrillard o Fredric Jameson convirtieron a Los Angeles en el arquetipo de la ciudad posmoderna. No es de extrañar: hiperrealidad y simulacro son dos conceptos que tienen aquí hondas raíces históricas. Desde la década de 1930 se fueron instalando en la ciudad parques temáticos inspirados en los mundos más diversos: la jungla de Tarzán (Selg Zoo), el lejano oeste (Knott's Berry Farms), etc. En 1954, Walt Disney consagró esta tradición al emplazar en Anaheim, en el condado de Orange, su primer parque. Hoy en día, con Disneylandia, Universal City, Knott's Berry Farm y Six Flags Magic, el sur de California cuenta con la segunda mayor concentración de parques temáticos del mundo, tan sólo superada por Florida.

Su influencia en la definición de Los Angeles como ciudad del espectáculo ha sido enorme. Muy tempranamente, la arquitectura comercial se interesó por las estrategias del parque temático. Aparecieron restaurantes con forma de sombrero, heladerías con forma de caja de helados, hamburgueserías con forma de buho, etc., extravagancias que eran posibles gracias a los productores de fantasías cinematográficas, que trasladaron sus habilidades técnicas desde los escenarios y los parques



temáticos a los edificios. Actualmente, los principales herederos de dicha tradición son los centros comerciales. En 1993, la MCA construyó CityWalk, un complejo comercial proyectado por Jon Jerde que reproduce los más afamados iconos urbanos de Los Angeles: Hollywood Boulevard, Olvera Street, Wilshire Boulevard, Melrose Avenue, Sunset Boulevard, el campus de la UCLA, etc. Tampoco faltan reproducciones de misiones, edificios art déco, un King Kong que cuelga de un poste de 20 m de altura y una Venice Beach con arena y olas simuladas. Para amortiguar la sensación de artificialidad que se desprende de esta sobredosis de cartón-piedra, Jerde pensó en incrustar chicles y envolturas de caramelos en el pavimento, una especie de "pátina de uso". CityWalk es una copia hiperreal de Los Angeles, un simulacro que resume las esencias urbanas más difundidas por el cine y la televisión, un hiperespacio que permite a los turistas visitar la ciudad sin llegar a pisarla.

En las últimas décadas, las estrategias del parque temático han trascendido la arquitectura para infiltrarse en el diseño urbano. Para constatarlo, nada mejor que acercarse al condado de Orange, el paraíso del conservadurismo norteamericano, de los parques tecnológicos y del *new urbanism*. La guía *The Californias* lo describía así: "Esto es un parque temático —un parque temático de 2.035 km²— y el tema es 'puedes tener todo lo que quieras'. Es lo más parecido a California de todas las Californias: lo más parecido a las películas, a los cuentos, a los sueños. El condado de Orange es la tierra del futuro y la de la frontera, fundidas e inseparables. Una misión del siglo xvm, una colonia artística de la década de 1930, sedes financieras de la década de 1980. Hay historia por todas partes: navegantes, conquistadores, padres fundadores, rancheros, buscadores, excavadores, etc. Pero hay tanto Ahora, que el Entonces es difícil de encontrar. Las casas son nuevas. Los coches son nuevos. Las tiendas, las calles, las escuelas, los ayuntamientos; incluso la tierra y el océano parecen nuevos. La temperatura hoy permanecerá por debajo de los 27° C. Una suave brisa sopla desde la costa. Otro día en el paraíso exactamente igual que ayer. ¡Venga al condado de Orange! No hay nada como el hogar".⁴³

Tal como ha puesto de manifiesto Michael Sorkin,⁴⁴ profesor de la Columbia University, las protagonistas de este fenómeno vuelven a ser las comunidades cerradas, que han colonizado la mitad sur del condado de Orange con "variaciones sobre el parque temático". Edward W. Soja⁴⁵ ha estudiado estas urbanizaciones exclusivas que combinan cuidadísimos entornos naturales con espacios residenciales tematizados donde se recrean estilos de vida del pasado. Destaca el caso de Irvine, una ciudad construida por la Irvine Company (propietaria de una sexta parte del territorio del condado), donde el precio de una casa triplica su coste medio en Estados Unidos.

De un anuncio en la guía *The Cañiformas* publicada por la *Califormo Office of Tourism*, en SORKIN, Michael (ed.), *Variations on o Theme Park The New American City and the End of Public Space*, Hill and Wang, Nueva York, 1992, pág. 94; (versión castellana: *Variaciones sobre un parque temático*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004).

SORKIN, Michael (ed.), op. cit. SOJA, Edward, "Inside Exopolis: Scenes from Orange County", en SORKIN, Michael (ed.), op. cit.

Los Ángeles: devastación provocada por un terremoto.



Una de sus áreas residenciales, Westpark, tematiza un pueblo mediterráneo: tejas de arcilla roja, fachadas estucadas en tonos tierra, etc., Mission Viejo, al sur de Irvine, es la capital mundial de la natación, lugar de entrenamiento de nadadores y buceadores olímpicos patrocinados por los promotores de esta *community*, donde todo gira en torno al mundo del deporte. Un código del *new urbanism* prescribe cómo armonizar con los temas elegidos ("Isla Griega", "Villa de Capri", "Auténticamente América", etc.), determinando desde el color de la fachada al tipo de tejas o la exhibición de banderas. Hacia el interior está "Coto de Caza", el paraíso de los monteros, y un poco más allá Rancho Santa Margarita, "donde comienza el Oeste; de nuevo"...

Todos estos ejemplos desvelan la perfecta sintonía del *new urbanism* con la que-rencia por los simulacros que caracteriza a la sociedad contemporánea. Tai como denuncia Soja, estas urbanizaciones son enclaves mágicos que funcionan como copias hiperreales de mundos perfectos que nunca han existido; enlatados estilos de vida cuidadosamente diseñados que compiten por ser el lugar más feliz del planeta". La culturalista ciudad poshistórica encuentra así su complemento sociológico en la ciudad del espectáculo.

• Los Angeles ciudad sostenible

Medio ambiente y ecología son cuestiones ineludibles en Los Ángeles, una ciudad cuya historia está firmemente arraigada en la geografía y la geología. Así lo entendió Reyner Banham en su libro *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*,¹⁶ publicado en 1971. Convencido de que conceptos como "barrio" o "red viaria" eran insuficientes para analizarla, acudió a factores geográficos, climáticos y de localización para definir Los Angeles como la confluencia de cuatro "ecologías": las playas; las estribaciones; la llanura; y "autopia", la ecología artificial de las autopistas.

La referencia ecológica persiste hoy en día en autores como Mike Davis que, con su libro *Ecology of Fear*,ⁿ ha introducido una novedosa componente: la catástrofe. No se trata de una extravagancia. Los cataclismos se han convertido en una rutina para los habitantes de Los Angeles, una ciudad que, en menos de tres años, sufrió tres de los diez desastres más costosos de la historia de Estados Unidos: las tormentas de 1992, los incendios de 1993 y el terremoto de 1994. ¿Ha sido mala suerte? Más bien parece lo contrario. Recientes Investigaciones demuestran que el sur de California está viviendo un período de estabilidad sísmica y climática absolutamente anómalo. Por lo que respecta a los terremotos, la frecuencia es ahora infinitamente menor de lo que lo fue en milenios precedentes. Ello significa energía acumulada bajo la placa del Pacífico, energía que, antes o después (existen un 85 % de posibilidades de que ello ocurra antes de 2024), tendrá que salir provocando el *Big One*, un terremoto de tal magnitud que la región de Los Angeles nunca llegará a recuperarse. Los meteorólogos, por su parte, advierten que también el clima ha sido excepcionalmente benigno en los últimos 150 años, ya que han descubierto que California sufrió catastróficas sequías de siglos de duración durante la edad media. En definitiva, la historiografía de las catástrofes parece indicar que la urbanización de Los Ángeles se ha producido en una de las etapas sísmica y climatológica más apacibles de su historia. Tal como comenta Davis, ello convierte la cuestión de "¿por qué tantos desastres recientes?" en "¿por qué tan pocos?".

El convencimiento de que lo peor está por llegar está pasando una dolorosa factura a Los Ángeles. Las catástrofes naturales se han convertido en uno de sus principales enemigos en la enconada competencia que mantiene con el resto de ciudades del *sunbelt* y el noroeste del país por atraer inversiones. La aprensión y la ansiedad popular; alimentada por los continuos reportajes televisivos informando sobre qué hacer en caso de terremoto, han provocado que miles de residentes y cientos de empresas la hayan abandonado en busca de territorios menos convulsos.

BANHAM, Reyner Los Angeles.
*The Architecture of Four
Ecologies*, Allen Lane, Londres,
1971.

DAVIS, Mike, op. A

Si a la estrechísima relación que Los Angeles mantiene con su indomable naturaleza le unimos su imparable crecimiento, entenderemos que el discurso de la ciudad sostenible haya acabado infiltrándose en sus ultraliberales políticas urbanas. Los frentes abiertos son varios. En primer lugar; el crecimiento sobre el paisaje circundante. Los Angeles es una gran devoradora de territorio: entre 1970 y 1990, mientras que la población creció un 45 %, la superficie lo hizo un 300 %. Desde siempre, la ciudad ha trasgredido la naturaleza que le rodea: las estribaciones de las montañas fueron invadidas por una marea de residencias de lujo que arrasó bosques completos; la misma causa acabó con los naranjales del condado de Orange, el San Fernando Valley y el San Gabriel Valley (donde las 121.500 ha de 1939 se convirtieron en las 4.000 de 1970). Es lo que Mike Davis ha denominado "la ecología del demonio". Ahora parece tocarle el turno al desierto del Alto Mojave. Su antesala, el Antelope Valley, está siendo engullida por urbanizaciones residenciales que, paradójicamente, están repletas de prados verdes, árboles escandinavos, lagos artificiales, etc., un milagro que puede achacarse al maná que transporta el costosísimo acueducto de California. Mientras tanto, el árbol autóctono de la zona, el árbol de Joshua, se extingue.

En segundo lugar; están los problemas infraestructurales que dicho crecimiento acarrea. En 1987, millones de litros de aguas residuales fueron vertidos a la bahía de Santa Mónica desde la planta depuradora de Hyperion, que fue incapaz de absorber el espectacular crecimiento de las zonas urbanas a las que servía. A ello se une la cuestión del abastecimiento de agua, que ha comenzado a enfrentarse a las áreas metropolitanas de California y Arizona. Por si fuera poco, Los Ángeles es una de las ciudades más contaminadas del Primer Mundo debido a su altísima dependencia del automóvil.

Este cúmulo de circunstancias avivó el discurso de la ciudad sostenible. En 1987 el alcalde Bradley pactó con los movimientos que defendían la necesidad de regular el crecimiento urbano para evitar catástrofes ecológicas. Cuatro asuntos medioambientales se filtraron en el ámbito urbanístico: la lucha contra la contaminación del aire, el control de las inundaciones, el establecimiento de moratorias de crecimiento en zonas con la red de alcantarillado saturada y la regeneración del río Los Ángeles..

Sin embargo, no siempre el discurso de la ciudad sostenible ha tenido como meta fines tan loables. A menudo ha sido objeto de manipulación, como en el caso del movimiento *slow growth* (crecimiento lento), promovido por residentes de áreas exclusivas que, con la excusa de preservar el medio ambiente, demandan moratorias en la construcción de nuevos edificios. Su verdadero propósito, sin embargo, es

conservar su *status* social y el valor de sus mansiones para evitar tener que compartir su privilegiado espacio urbano con bloques de apartamentos, que atraigan residentes de más bajo poder adquisitivo, o edificios de oficinas, que distorsionen su estilo de vida. La principal base de este movimiento está en el condado de Orange, donde muchas ciudades han limitado la construcción de bloques con la excusa de rebajar a la mitad la densidad de urbanización. También en el San Gabriel Valley ha irrumpido con fuerza, en este caso abanderando causas descaradamente racistas. Aquí, luchar contra los bloques de apartamentos significa luchar contra aquellos que no son anglosajones, es decir contra la llegada de hispanos y, muy especialmente, de chinos. Con estas prácticas, el movimiento *slow growth* demuestra que, en Los Angeles, todo es susceptible de ser pervertido, incluso el discurso medioambiental.

Pero también es posible el polo opuesto, la coalición de la conciencia ecológica con la ética social para hacer frente a la ciudad dual. La rebelión de 1992 puso sobre el tapete los dramas que la globalización había traído consigo. A raíz de entonces, y ante el convencimiento de que las políticas medioambientales son un factor de igualdad social, el discurso de la ciudad sostenible se alió con un activismo comunitario localista y no gubernamental que luchaba por la justicia social, racial, de género y de clase. En él se encuadraban movimientos como Concerned Citizens of South Central (Ciudadanos Concienciados de South Central), que litigaba contra la implantación de una incineradora de residuos sólidos; Mothers of East Los Angeles (Madres de East Los Angeles), contra la edificación de nuevas prisiones; Bus Riders Union (Unión de Usuarios de Autobús), contra la construcción de un ferrocarril ligero; Los Angeles Alliance for a New Economy (LAANE: Alianza de Los Ángeles para una Nueva Economía), contra el diabólico mercado laboral angelino; o The Power of Place (El Poder del Lugar), liderado por la arquitecta feminista Dolores Hayden y que reivindicaba la historia urbana de las mujeres y los grupos étnicos minoritarios. La cuestión medioambiental estaba en la agenda de todos estos movimientos, la vanguardia de una novedosa civilidad alternativa y eficaz. El hecho de que la LAANE consiguiera imponer ordenanzas que garantizaban mínimos salariales y sanitarios a los obreros del Ayuntamiento, que la Unión de Usuarios de Autobús detuviera el proyecto del ferrocarril ligero y la Ciudadanos Concienciados de South Central, el de la incineradora, demuestra que aún cabe la esperanza en la ciudad dual, y viene de la mano de la ciudad sostenible.