

Encrucijadas

de la ciudad contemporánea

Fernando Benjumea U.



Ese gigantesco espacio social y cultural que llamamos ciudad, es una extraordinaria conquista en la que se han concentrado poderosas fuerzas productivas que la han transformado en un extraordinario artefacto tecnológico y cultural, productor y consumidor insaciable de riquezas materiales y espirituales, de tal dimensión, que ha logrado dirigir a la humanidad hacia un tipo de civilización predominantemente urbana que ha dejado en el pasado todas las otras formas de civilización, en especial la nómada. En efecto, fueron suprimidos doscientos mil años de nomadismo y de comunidades libertarias con economías colectivistas poblando el planeta en una eterna y progresiva adaptación a las condiciones de la naturaleza. Desde la Revolución Industrial del capitalismo inglés, a finales del siglo XVIII, se inició una época que —precedida por la expansión comercial de la Europa del siglo XV— desató una revolución económica, demográfica y urbana sin precedentes, que, en el curso de doscientos años, logró extenderse por todo el mundo. Revolución tecnológica y energética que, apoyada en una revolución científica, mostró a la historia las capacidades que podía desarrollar el hombre para dominar las fuerzas de la naturaleza y colocarlas a su servicio. Es extraño reconocer que doscientos mil años en que el hombre aceptó la preeminencia de la naturaleza y construyó condiciones materiales y culturales que estructuraron relaciones de armonía con ella, fueran suprimidos y sucedidos por doscientos años en que el hombre, gracias a su poder tecnológico, se constituyó en el centro de un mundo construido por sí mismo y soportado en un inmenso sistema de ciudades y en una cultura antropocéntrica. Son dos momentos opuestos, en que del primero apenas si persisten restos en los que casi no se

reconocen sus orígenes. Dos formas de existencia de la humanidad, esencialmente incompatibles, porque las fuerzas productivas que desató la Revolución Industrial del capitalismo, no cabían en la estrechez de las formas económicas y sociales anteriores. Por eso inventó la ciudad, como un espacio autónomo, sin vínculos con lo natural, única condición posible para poder desplegar todas sus potencialidades. Los campesinos debieron ser liberados de las estructuras agrarias medievales para que migraran a la ciudad y engrosaran los ejércitos de obreros en las fábricas y formaran parte de una población que empezó a crecer a gran velocidad. En el 1800 éramos mil millones de habitantes y 30 millones vivían en ciudades muy pequeñas, de las que sólo 50 superaban los 100.000 habitantes y tres tenían 1 millón (Londres, Pekín y Tokio). En el 1900, con una población de 1.600 millones, había 16 ciudades entre 1 millón y 6,5 millones (Londres era la más grande, seguida de París y Nueva York). Los ritmos de crecimiento dieron un salto a partir de los años 60, y hoy, iniciando el 2.000 con una población de más de 7.000 millones, existen cerca de 36.800 ciudades —en las que viven 3.900 millones de habitantes—, de las que quinientas tienen poblaciones entre 1 millón y 37 millones.

Pero esta reflexión no trata de las glorias y las miserias de este maravilloso organismo tecnológico, social y cultural, construido en tan poco tiempo y a velocidades difíciles de creer. Se trata, en pocas líneas, de alertar sobre algunas de sus tendencias, que están mostrando ser destructivas hacia sí misma y hacia el planeta, que son sus encrucijadas en las que es posible que esté en juego el futuro de nuestra civilización.

La explosión urbana y demográfica.

Le decimos explosión porque en los últimos 50 años se produjo un extraordinario incremento de la población y del tamaño de muchas ciudades, porque ocurrió en un lapso de tiempo muy pequeño, porque es un crecimiento caótico y desigual, porque es impredecible. Desde que la industrialización, la mecanización de la agricultura y el comercio, iniciaron su expansión

por el planeta, se produjo un cambio dramático en las leyes de crecimiento demográfico, hasta el punto que en sólo 200 años se pasó de 1.000 millones de habitantes hasta más de 7.000 millones¹. Y no sólo eso, la distribución de esta población en el territorio, ha sido muy desigual y caótica, como lo muestra el hecho que sólo seis países concentran la mitad de la población mundial (China, India, Estados Unidos, Brasil y Pakistán) y los 206 países restantes tienen la otra mitad.

Lo mismo ocurre con el número y el tamaño de las ciudades. La economía capitalista, para existir, debe expandirse y articularse a través de extensísimas redes físicas, electrónicas y virtuales muy complejas en las que las ciudades operan como centros industriales, comerciales, financieros, informáticos, culturales y políticos. De una población urbana de 30 millones en 1800 saltamos a una de 3.800 millones en el 2012. Entre 1900 y 1950 pasamos de 12 ciudades con 1 millón o más de habitantes, a 83. En los siguientes 50 años, ya había 411 ciudades por encima de 1 millón de habitantes². El parque automotor aumentó de 400 millones de unidades en 1980 a casi 700 millones en 1996 y 1.000 millones en el 2010. Hoy tenemos 25 ciudades que van desde los 10 millones de habitantes hasta los 37 millones.

Estamos ante un crecimiento urbano desequilibrado en su desarrollo y desigual en sus resultados. Siempre los países más desarrollados han contado con una mayor

¹En el paleolítico, hace 40.000 años, éramos 10 millones de habitantes. En el neolítico, hace 10.000 años, éramos 100 millones. Cuando nace Cristo, éramos 300 millones y en el 1800, 906 millones. Desde 1850 todo empieza a cambiar: de 1.200 millones se saltó a 1.600 millones en 1900. En 1930 llegamos a los 2.000 millones (400 millones en 30 años), en 1950 a 2.500 millones (500 millones en 20 años) y en 1960, 3.000 millones (500 millones en 10 años). Y de allí en adelante cada 13 años crecimos 1.000 millones, para que en sólo 52 años creciéramos 4.000 millones de habitantes y llegáramos a más de 7.000 millones.

²Las primeras ciudades, de hace 10 u 8 mil años, oscilaban entre los 5.000 y los 10.000 habitantes; como excepción Ur III tuvo 30.000 y Babilonia y Menfis cada una 50.000. Hace 500 años Europa poseía 6 o 7 ciudades con 100.000 habitantes. La población urbana de Asia y África es del 38%. La de América Latina y el Caribe es más del 75%, proporción casi igual a la de Europa, América del Norte y el Japón (entre el 75% y el 79%). Se prevé que hacia el 2030 vivirán en las ciudades 5.000 millones (61%) de los 8.100 millones que seremos.

población urbana que lo países menos desarrollados y una distribución en el territorio de la población y de las ciudades desequilibrada.

Las hiper-ciudades del Siglo XXI.

Hoy, la tendencia más fuerte es al súper-crecimiento de las ciudades: en 1960 había dos ciudades con más de 10 millones de habitantes (New York y Tokio); en 1999, había 17 y de ellas 13 estaban en las regiones menos adelantadas. Se espera que hacia el 2015 haya 26 hiper-ciudades, de las cuales 22 estarán en las regiones atrasadas y más del 10% de la población mundial vivirá en ellas. Hoy existen más de cinco hiper-ciudades especializadas y súper-aglomeraciones infraurbanizadas con más de 20 millones de habitantes. Desequilibrios que expresan la forma en que se han constituido gigantescos mercados articulados en sistemas globalizados y controlados por grandes multinacionales y por poderosos sistemas financieros.

Esta tendencia obtiene un impulso en los años 90 con los procesos de globalización económica y cultural, que fueron jalonados por la restauración del capitalismo en Rusia y en todos los países que quedaron después de la disolución de la Unión soviética, y por la restauración del capitalismo en China. Una de cuyas consecuencias fue el salto económico de países como la China, la India y Brasil que desarrollaron clases medias altamente consumistas. Es cuando aparecen 13 ciudades con más de 10 millones de habitantes, 7 con más de 15 millones y 5 con más de 20 millones (Tokio, Sao Paulo, México, Seúl y Nueva York).

Hegel decía que después de un cierto nivel la cantidad se transforma en una nueva calidad. Esto debería aplicarse a estas nuevas ciudades. No es un azar que se tengan tantas dificultades para nombrarlas: metrópolis, megalópolis, hiper-ciudades, hiper-aglomeraciones, meta-ciudades, áreas metropolitanas, conurbaciones, etc. Más del 53 por ciento de la población urbana mundial vive en ciudades de menos de 500.000 habitantes y otro 22 por ciento vive en ciudades de entre uno y cinco millones de habitantes. Es como si hubie-

sen surgido cuatro mundos: el mundo de la naturaleza, fragmentada y en gran parte destruida, el mundo de la producción agrícola y ganadera, tecnificado y sometido al monocultivo sin diversidad biológica, el mundo de las ciudades pequeñas y medianas, muchas estancadas y en proceso de desaparición y el mundo de las grandes ciudades, dinámico, articulándose entre sí y elevándose sobre los otros mundos al tiempo que los desarticula, o los asimila y, a veces, los destruye. Se calcula que en 10 o 15 años la población urbana aumentará en un 10%, lo que sobre la población actual significaría 700 millones de personas en las ciudades, o sea, 70 ciudades de 10 millones o 35 de 20 millones o el crecimiento de algunas de las existentes en números inimaginables.

Las hiper-ciudades son fundamentales para la globalización económica, pues construyen un estado de interconectividad mundial que trasciende e ignora la mayoría de las fronteras nacionales. Interconectividad resultado de una revolución tecnológica, que le ha permitido a las economías urbanas globales aprovechar al máximo los servicios financieros, bancarios, de seguros, legales, de asesoría administrativa, de comunicación, de publicidad y otros, contratándolos en cualquier parte del mundo. Estas hiper-ciudades estructuran un sistema de relaciones supranacionales que se articula a través del transporte marítimo o, en algunos casos, terrestre ultrarrápido o aéreo, y con la “nube” de las comunicaciones satelitales y de internet. Un sistema muy complejo donde las hiper-ciudades funcionan como enclaves de los poderes financieros, industriales y comerciales. Es un sistema que el capitalismo utiliza de manera muy eficiente para someter naciones y para liberarse, hasta cierto punto, de los desastres de sus propias crisis económicas.

Híper-ciudades que en los países más desarrollados presentan una imagen tecnológica unitaria y espectacular y otra imagen de súper-aglomeraciones infraurbanizadas en los países atrasados de América Latina, el África o el Asia. Ciudades como Tokio o Nueva York que, a pesar de sus problemas, son capaces de

deslumbrar al tiempo que funcionan eficientemente. En cambio las de los países atrasados concentran sus poblaciones en fragmentos altamente segregados y desarticulados en zonas de tugurios y áreas muy lujosas, con una estructura de servicios desigual e ineficiente en muchos sentidos, donde amplios sectores de la población carecen de lo más mínimo viviendo en asentamientos altamente irregulares, inadecuados, sin servicios básicos y sin protección de propiedad legal, que todo el tiempo crecen por las continuas oleadas migratorias que vienen del campo o de ciudades pequeñas e intermedias. Son ciudades como Ciudad de México que con su área conurbada tiene 21 millones de habitantes, la extensión de su mancha urbana está destruyendo todos los ecosistemas existentes en el valle de México, con cuatro millones de automóviles, una de las ciudades más contaminada del mundo, demandando tres o cuatro millones de viviendas, con sistemas de metro que transporta seis millones de personas, cientos de miles de desempleados, legiones en la economía subterránea e ilegal. Allí todo se mide en millones.

Pero lo espectacular de todas estas hiper-ciudades no puede ocultar la solitaria arrogancia de sus edificios aislados de oficinas, de los almacenes monstruosos o, incluso, la monumentalidad de las universidades y los palacios de congresos, ni la brutal arquitectura de bloques o la producción en masa de perreras. Una ciudad que pierde lugares por el incremento del flujo vehicular, que se extiende a lo largo de una trama muy compleja de autopistas para vehículos individuales y de líneas de transporte colectivo, vinculando las zonas residenciales, generalmente en la periferia, con las grandes superficies comerciales, las zonas educativas, los parques de diversiones, los núcleos culturales y las zonas de trabajo. Son saltos en el espacio sin recorridos o lugares intermedios, y que los hombres soportan gracias a sus tabletas de video o a sus teléfonos móviles. Ciudades fractales, sin identidad, globales, interconectadas, ruidosas, contaminadas donde la construcción del habitar humano esta en las manos de la fuerza del mercado y dictada por los imperativos financieros

a corto plazo. Lugares de producción y consumo de la mayoría de las mercancías, ciudades energívoras que son como parásitos dentro de la naturaleza.

Tal vez estas ciudades sean muy eficientes en ocultar el aislamiento individual de sus ciudadanos. Pero la concentración de grandes masas de población seguirá sorprendiendo por la enorme indiferencia entre sus individuos y por la soledad de cada uno de ellos. Pero esto no tiene que ver con la masificación misma sino con el hecho que vivimos en sociedades altamente competitivas, económica y socialmente. Seguramente las dimensiones excesivas de una ciudad agraven estas patologías y sea más difícil para cada individuo soportarlas. En Tokio están aumentando de forma alarmante los suicidios y los asesinatos producto de la depresión y el aislamiento; es la ciudad del mundo en que más suicidios ocurren al año: más de 3.100 —en el Japón se suicidan al año más de 30.000 personas—. Donde más ocurren es en el metro, que es donde más aglomeraciones existen, pero también donde la soledad se hace más odiosa. En sus estaciones se están colocando unas barreras blancas muy altas para impedir los suicidios antes de ingresar a los vagones. Las ciudades gigantes han desarrollado una gran capacidad de producir espectáculos populares y de élite muy diversos y de muchas escalas —los deportes, los conciertos, el teatro el cine y muchísimas formas de diversión—, que pueden conducir a sectores de su población a situaciones de mucha euforia. En cambio, en la vida laboral, domina el aislamiento, la competitividad y situaciones de estrés que conducen a estados depresivos. La euforia y la depresión, dos estados psicológicos que producen existencias desgarradas, de las que el habitante no es muy consciente, tal vez por nuestra capacidad de bloquear en el inconsciente las experiencias traumáticas.

Desarrollo que desintegra y destruye.

La crisis ambiental.

Para la ciudad *desarrollo* significa concentrar fuerzas productivas, concentrar mercados y establecer vínculos lo más extensos posible con las redes que

construyen la socialización del trabajo a escala universal y sobre la que se estructuran todos los sistemas productivos urbanos y agrarios regionales y globales. Ser parte de esa socialización es disponer de la mayor fuerza productiva que la humanidad ha construido, pero que, por estar al servicio de la realización de intereses privados, está sometida a continuas crisis regionales y, en ocasiones, globales. Es estar dispuesto, justamente por el marco de una altísima competitividad, al uso sistemático de la guerra (en el siglo XX se calculan 100 millones de muertes por este concepto, además de las miles de ciudades y territorios arrasados). Es ser parte de una curva en ascenso, llena de convulsiones, que son las que al final han llevado a la concentración extrema de la riqueza en unas pocas multinacionales y al hundimiento en la absoluta pobreza a enormes masas de la población.

Desarrollo es también incremento de la capacidad para explotar los recursos renovables y no-renovables de la naturaleza, es incremento de la capacidad de producir constantes adecuaciones tecnológicas y laborales orientadas a la reducción de costos de inversión en cada uno de los puntos del proceso productivo y de distribución —lo que incluye las formas de obtención de las materias primas, los sistemas de transporte, la eliminación de los desechos industriales, etc.--, para poder competir con solvencia en unos mercados que son cada vez más escasos. Este tipo de desarrollo es el que obliga a la economía capitalista a ser depredadora y destructora de las condiciones naturales y humanas que explota. Pero porque ha logrado disolver a la naturaleza en objetos disponibles en los mercados, ha llegado a la cima de su triunfo sobre ella, lo que lleva a la desaparición de todo contenido natural de nuestro habitar sobre el planeta. Félix Duque dice que ha desaparecido “*todo sentido de lugar específico, afinado en la naturaleza*”. Un desarrollo que se soporta en la explotación y la depredación es un desarrollo que termina alterando el clima y destruyendo la fertilidad del suelo y los equilibrios naturales. Las ciudades tienen una alta cuota de responsabilidad en el calentamiento global porque producen el 64% del CO₂: 33% por

cuenta de las fábricas y el parque automotor, el 5% por la industria del cemento y el 26% por las termoeléctricas que mediante la combustión de petróleo, de gas natural o de carbón, le producen la energía eléctrica para el funcionamiento de gran parte de su aparato productivo, comercial, de transporte, financiero, mediático y doméstico —la agricultura y la silvicultura producen el 31% de CO₂—. Las ciudades son fuentes de contaminación lumínica y operan como “islas de calor” por la acumulación de actividades generadoras de energía radiante. Sus edificios absorben calor por las reflexiones horizontales que impiden su gasto; sus materiales absorben radiación solar de onda corta y la emiten con una onda más larga, lo que permite retenerla más fácilmente por los gases; el asfalto viejo y el hormigón oscuro absorben más calor; los edificios en altura bloquean los vientos manteniendo el calor de manera similar a como ocurre en valles con montañas de 500 metros de altura. La carencia de suficientes espacios verdes produce un efecto invernadero local que modifica el clima regional, además de su contribución al cambio climático global.

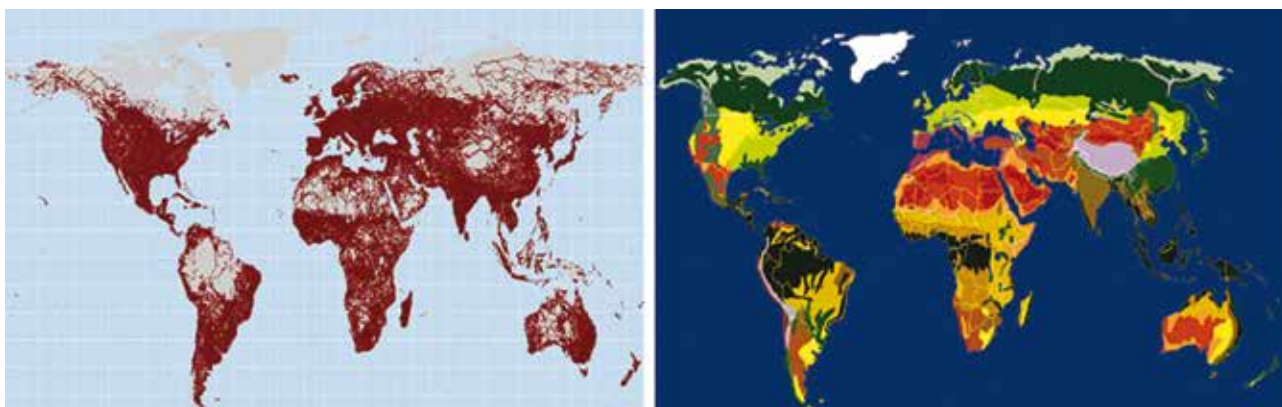
Los ecosistemas naturales, que son sistemas bióticos que la naturaleza ha construido durante tiempos muy prolongados, son destruidos o fragmentados por las ciudades que son localizadas con base a factores ajenos a estos sistemas. La incompatibilidad de los sistemas urbanos (puntos luminosos) con los sistemas de biomas terrestres se puede visualizar imaginándose la superposición de los siguientes mapas. Las ciudades alteran el movimiento y la dirección de los vientos y de las corrientes acuosas, secan los humedales, contaminan los ríos, producen toneladas de basuras, alteran las estructuras geológicas de los suelos. Se calcula que las áreas urbanas promedio consumen 300 veces más de lo que su área local es capaz de producir. Consumen el 75% de los recursos naturales y producen el 75% de los residuos³. Además, la necesidad de transportar grandes masas de mercancías y de materias

³Para el estudio de estos asuntos, lo mismo que para los datos, recomiendo estos dos documentos, que se pueden consultar en la página web oficial de la ONU: “Perspectiva Mundial sobre la Biodiversidad”, 2010 y “Cambio Climático-Informe síntesis”, 2007.

primas, ha incrementado el desarrollo de extensas redes de transporte terrestre, aéreo, fluvial y electrónico. Estas imágenes corresponden al crecimiento de las redes ferroviarias de la Europa de la segunda mitad de siglo XIX.

Las redes terrestres, marítimas y aéreas se superponen sobre los biomas y ecosistemas como cuchillas, fragmentándolos, destruyendo los flujos migratorios

de las especies, sus sistemas de reproducción y, en muchos casos, aniquilándolos. Estas redes además de ser conexiones entre puntos distantes, son también la punta de lanza en la penetración y colonización de biomas terrestres vírgenes. Al superponer estos mapas del transporte sobre el mapa de biomas, salta a la vista las catástrofes que deben haber producido y están produciendo en los ecosistemas naturales y en su biodiversidad.



Redes de transporte terrestre

Sistema de biomas planetarios (faltan los marinos)



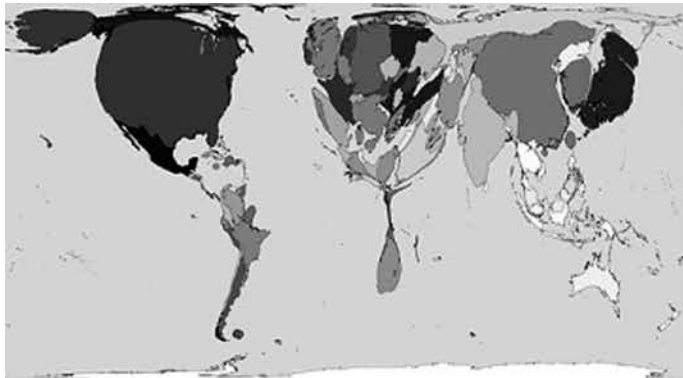
Redes de transporte marítimo



Redes de transporte aéreo

Los continuos fracasos de las cumbres climáticas — Río de Janeiro (1992), Kioto (1997), Johannesburgo (2002), Buenos Aires (2004), Copenhague (2009) y Río+20 (2012), además de numerosas conferencias y reuniones—, o lo limitado de sus acuerdos, se debe a que los países más desarrollados se niegan a asumir compromisos en la reducción de emisiones en forma significativa, porque esto afectaría de manera grave sus políticas de crecimiento y desarrollo económico, sobre todo en períodos de crisis económicas como

los actuales. Lo mismo ocurre con los compromisos para frenar la destrucción de la biodiversidad. Y esto a pesar que sabemos que estos países son los mayores responsables de la producción de los gases efecto invernadero y en la destrucción de la biodiversidad. Un niño que viva en los países ricos del norte, consume y contamina lo mismo que tres niños de los países pobres del sur. Estos dos mapas son dos formas de mostrar donde se produce la mayor cantidad de gases efecto invernadero.



**Críticas y alternativas:
desde la ciudad jardín hasta el urbanismo
de los tres establecimientos.**

La euforia, así como las críticas por la ciudad, no son

algo nuevo, por el contrario, desde que aparecieron sus tendencias actuales, luego de la Revolución Industrial, nacieron las críticas desde el arte, la literatura, los conservadores, los progresistas, la tecnocracia y los reformadores sociales, desde la nostalgia y la

utopía, pero también desde la ciencia. Se hicieron investigaciones sobre las condiciones de salubridad y sobre las condiciones de miseria del proletariado inglés (Owen). En los años 80, Julio Verne escribió sobre *“las condiciones higiénicas deplorables en que se encuentra la mayoría de los hombres. Se hacinan en unas ciudades, en unas viviendas que a menudo carecen de aire y de luz, dos agentes indispensables para la vida”*⁴. Considérant llamó la atención sobre la superpoblación, las desigualdades sociales extremas y el hacinamiento en condiciones de miseria e insalubridad, lo mismo que sobre el caos arquitectónico de las ciudades y el caos de la civilización. Engels denunció la segregación urbana y las desigualdades sociales y al referirse a los barrios más pobres de Mánchester (la primera ciudad industrializada del mundo) decía: *“únicamente una raza deshumanizada, degradada, rebajada a un nivel bestial, tanto desde el punto de vista intelectual como desde el punto de vista moral, psíquicamente morbosa, puede sentirse allí a gusto y como en su propia casa”*. Fourier señaló en 1822: *“Los civilizados contemplan como superfluo lo que se refiere al placer de la vista, y rivalizan para afear sus lugares de residencia a los que llaman ciudades y pueblos”*. Lo que completó William Morris: *“¿Cómo podría calificar su domesticación, la forma en que malgasta las fuerzas mecánicas, la pobreza de su cultura, su increíble organización al servicio de una vida tan miserable?”*. Engels, en 1844, refiriéndose a Londres, con sus 3,5 millones de habitantes, señalaba que se había constituido en la principal capital comercial del mundo, gracias a *“que los londinenses han tenido que sacrificar lo mejor de su condición de hombres para realizar todos los milagros de la civilización que inunda la ciudad [...] Esos cientos de miles de personas, de todos los estados y de todas las clases, que se apiñan y se empujan [...]. Esta indiferencia brutal, este aislamiento insensible de cada individuo en el seno de sus intereses particulares, son tanto más repugnantes e hirientes cuanto mayor es el número*

⁴Para profundizar en esto recomiendo: CHOAY, Françoise. *El urbanismo. Utopías y realidades*. Traducción: Luis del Castillo. Barcelona: Editorial Lumen, S.A., 1983.

de individuos confinados en un espacio tan reducido. Aunque sepamos que ese aislamiento, ese torpe egoísmo constituyen en todas partes el principio fundamental de nuestra sociedad, en ningún sitio se manifiestan con una desvergüenza, con una seguridad tan totales como aquí, en la confusión de la gran ciudad.”

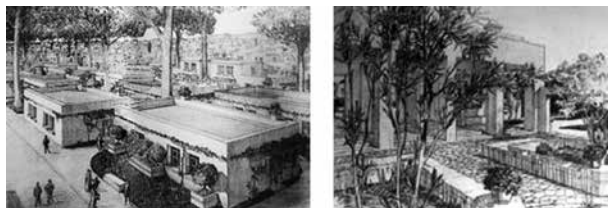
Era la época de la Ciudad Industrial (1750-1850) que, como Londres, había surgido desintegrando a la pequeña propiedad agraria, lanzando a los campesinos a buscar trabajo en sus fábricas, que asimiló un núcleo central formado en la Edad Media con sus calles estrechas en las que acogió a una población muy densa, que fue alojada en las viejas casas, en los templos, en los palacios y en los jardines, una vez que fueron divididos. Los ricos se trasladaron a la periferia.

Pero no sólo fue la ciudad industrial o comercial, pues al mismo tiempo surgió un tipo de ciudad monumental, a veces mezclada con las otras, la llamada Ciudad Capital, la cabeza de grandes naciones, imagen de los sueños imperiales de sus gobernantes. Es el caso del París de Haussmann (1851-1870), ejemplo que imitaron varias potencias en el mundo, que concentró en el núcleo central las funciones comerciales, construyendo “calles pasillo”, tiendas a la altura de la calle y canales para el tráfico, con hermosos parques públicos y grandes monumentos, así como bulevares y plazas. Las residencias se localizaron en la periferia. Es la ciudad espectáculo, caótica y fascinante, de la que decía Baudelaire: *“ramera que me rejuvenece con su encanto infernal... ¡Te quiero ciudad infame!”*.

Y de estas primeras críticas nacieron las primeras propuestas. Instalar la industria en los mismos lugares que los establecimientos agrícolas, separados por espacios verdes (Owen, 1836); recuperar la armonía entre la industria, la agricultura, las zonas de vivienda, los jardines y los espacios públicos (Fourier, Godin y Considérant); la Icaria de Cabet (1840) que sería un mundo igualitario sin dinero ni propiedad privada, cuya ciudad estaría ordenada con bulevares, plazas y jardines, con viviendas dotadas de servicios y todo

de una gran diversidad donde nada se repite y con una población que se gobierna bajo los métodos de la democracia pura; la sociedad futura de William Morris suprimiría la diferencia entre ciudad y campo, logrando que los hombres cultos de la ciudad se hagan campesinos y donde la naturaleza mantendría espacios de reserva para que se perpetúe su estado salvaje originario; Cerdá decía en 1867: «*Ruralizad aquello que es urbano, urbanizad aquello que es rural*»; el ruso Kropotkin propuso en 1910: “*La diseminación de la industria por el campo de manera que la agricultura reciba beneficios de su alianza con la industria y de la combinación del trabajo industrial con el agrícola...*”, lo que implicaría suprimir la educación especializada a favor de “*la educación integral, la educación completa*”; la *Ciudad lineal* de Soria y Mata (1897) que se extendería a lo largo del territorio, uniendo centros urbanos, en una línea de 50 metros de ancho en cuyo eje central estaría la infraestructura, creando la posibilidad de producir agricultura en las zonas externas⁵.

En la misma línea de algunas utopías socialistas estaba la *Ciudad industrial* que Tony Garnier diseñó entre 1899 y 1904 para unos 35.000 habitantes. Su ubicación dependería del acceso a las materias primas, naturaleza aprovechable o líneas de transporte, partiendo que se dispone libremente del suelo. La zona industrial se ubicaría junto a un río, la ciudad en un promontorio, separadas por una línea de ferrocarril.

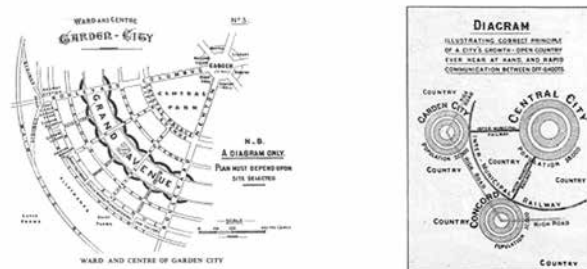


Construida en hormigón, ladrillos y cristal, con muchos jardines, incluso en las terrazas, centrada en las necesidades sociales, con una extensísima y detallada

⁵Se construyó una porción en Madrid que aún sobrevive pero inmersa en la estructura urbana de la ciudad.

dotación de servicios para la comunidad: colegios, bibliotecas, museos, parques, piscinas, pistas de atletismo, tenis, salas de exposiciones, de conferencias y de proyecciones, hoteles, hospitales, fábricas, edificios para la administración y los servicios públicos. Las viviendas, cuyos espacios reciben luz y sol directos, están en manzanas de 150x30 metros y lotes de 15x15 en los que la mitad de cada uno es jardín y la otra mitad construido. Así la ciudad aparece como un gran parque sin muros de cerramiento.

Todas eran ciudades verdes pequeñas, que no rechazaban la expansión sino que la concebían por repetición de las unidades, pues buscaban una ocupación más equilibrada del territorio y resolver la contradicción ciudad-campo. Se oponían a la “gran ciudad”. La propuesta de *Ebenezer Howard* de una *Ciudad jardín* (1898), iba en el mismo sentido. Centros urbanos con viviendas unifamiliares, de crecimiento limitado, rodeados de un cinturón verde y de explotaciones agrícolas⁶. Si la ciudad llegaba a los 32.000 habitantes, podría crearse más allá otro núcleo, gracias a que la tierra no es propiedad privada. Y todos estos núcleos se agruparían en torno a una ciudad central que no debería tener más de 58.000 habitantes.



Un jardín central rodeado de edificios públicos, seis bulevares que parten de él, y una gran avenida circular, como un parque, que lo separa de las viviendas. El anillo exterior reúne el ferrocarril y las instalaciones industriales. La agricultura está cerca a estos núcleos.

⁶Bajo este modelo se construyeron parcialmente algunas ciudades como Letchworth y Welwyn Garden City, ambas cerca a Londres y que finalmente se convirtieron en pequeñas ciudades dormitorio.

Decía Howard: “*En realidad no existen solamente dos posibilidades, como se afirma constantemente: la vida en la ciudad y la vida en el campo; existe una tercera solución, en la que pueden combinarse de manera perfecta todas las ventajas de la vida de la ciudad más activa con la belleza y las delicias del campo. [...] La ciudad es símbolo de sociedad; de ayuda mutua y de cooperación amistosa, de paternidad, maternidad, fraternidad [...] Todo lo que somos y todo lo que tenemos proviene del campo. Nuestros cuerpos están hechos de él y a él vuelven. Gracias a él nos alimentamos, vestimos, albergamos y abrigamos. Su belleza inspira al arte, a la música y a la poesía. [...] La ciudad y el campo deben esposarse, y de esta feliz unión surgirá una nueva esperanza, una nueva vida, una nueva civilización*”.

La Ciudad Moderna del Siglo XX.

La ciudad de las primeras décadas del siglo XX, es la ciudad del automóvil, sometida a nuevas velocidades, ciudades no perceptibles en conjunto, ruidosas y contaminadas. Es una ciudad que sólo comprendemos por fragmentos, llena de obstáculos físicos, e insegura, que adquirió preeminencia gracias a la colonización del mundo y la creación de un mercado mundial respaldado por un transporte marítimo con barcos de vapor. Es una ciudad que los CIAM (Congreso Internacional de la Arquitectura Moderna), después de analizar decenas de casos, admiraron pero sin dejar de criticar su caos. En su Carta de Atenas (1933), cuyo principal autor fue Le Corbusier, afirman que la ciudad es una fuerza espiritual que se puede desperdiciar: «*El centro de las ciudades está mortalmente enfermo, su periferia está roída por una plaga [...] ¡Las condiciones naturales han sido abolidas! ¡La ciudad radioconcéntrica, industrial y moderna, es un cáncer que goza de buena salud! El acuartelamiento y la inhumanidad caracterizan nuestras mediocres cajas de alquiler mal insonorizadas*»⁷. Según esta Carta, el maquinismo y la velocidad presiden brutales

⁷LE CORBUSIER. La ciudad del futuro. Traducción del francés de E. L. Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1962. 1ª edic. en francés, 1924. P. 59.

cambios que han introducido el caos en las ciudades. Altas densidades de población con muchas zonas en condiciones de penuria, falta de verde, altas tasas de mortalidad, distribución de la vivienda en desiguales condiciones, alta contaminación, sistemas viales generadores de ruidos y contaminación, distribución irracional de la población y anarquía en el desarrollo. Propone dividir la ciudad en tres zonas separadas: habitar, trabajar y recrearse, vinculadas por un sistema muy complejo de vías vehiculares y peatonales. Para realizarla se debía convertir el suelo urbano en propiedad social, subordinando el interés privado al interés colectivo, lo que implicaba vencer la «*violencia de los intereses privados*» que no escuchan los principios racionales del «*Urbanismo*». Justamente porque esto último no ocurrió, los planes no se pudieron hacer y sólo se lograron en algunos casos como desarrollos parciales.

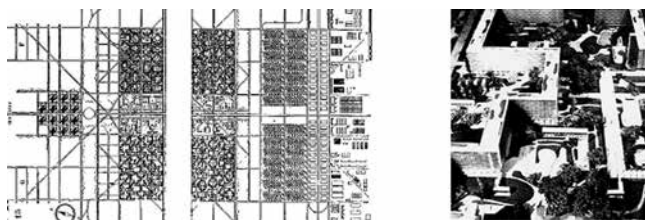
Desde los años 20 Le Corbusier decía que la ciudad sólo podía asumirse constituyendo una comunidad científica, racionalmente ordenada, capaz de enfrentar a una naturaleza y a una historia que el hombre nunca pudo controlar (por lo menos no plenamente), lo mismo que a los intereses privados. Este nuevo poder lo metaforizaba Le Corbusier como el enfrentamiento entre el hombre y el burro: “*El hombre camina derecho porque tiene un objetivo; sabe a dónde va, ha decidido ir a determinado sitio y camina derecho. [...] Su inteligencia erige normas que son efecto de la experiencia. La experiencia nace del trabajo; el hombre trabaja para no perecer. [...] El burro no piensa en nada, en nada más que en dar vueltas*”⁸. Y continúa diciendo que la marcha del burro ha dado como resultado el trazado de las ciudades en toda la historia anterior (a excepción de ciertos momentos de los romanos y de Luis XIV). La línea recta «*es el camino de los hombres*», la curva «*es el camino de los asnos*».

Hasta en la misma naturaleza, decía, se pueden descubrir constantes como la gravedad, que nos señala que la vertical y la horizontal del horizonte, forman

⁸LE CORBUSIER, Op. cit., p. 15.

el ángulo recto que es el que reúne «*las fuerzas que mantienen el mundo en equilibrio*». Y el instrumento privilegiado de la razón para construir el orden es la geometría. «*La obra humana es un ordenamiento. Vista desde el cielo, aparece sobre la tierra en figuras geométricas. ... En los grados más elevados de la creación, tendemos al orden más puro; he ahí la obra de arte*»⁹. (Le Corbusier cambia estos puntos de vista en su propuesta de Los tres establecimientos).

Al desarrollo caótico le responde con un ordenamiento estricto y al crecimiento indefinido le establece límites. Esa es la Ciudad de 3 millones de habitantes propuesta en 1922 por Le Corbusier. Una mezcla de la ciudad del trabajo y la ciudad jardín. Su esquema es concéntrico, cerrado sobre sí mismo, con un centro ocupado por 24 rascacielos para fines comerciales y hoteleros y al que confluyen todos los sistemas de transporte. Este esquema concéntrico lo abandona en su propuesta de 1933 que llama la Ville Radieuse: grandes bloques de apartamentos y gigantescos espacios ajardinados, ideal de libertad personal, con poco transporte urbano y ningún ruido. Su esquema está ordenado a lo largo de un gran eje longitudinal y es completamente abierto, manteniendo la zonificación en franjas funcionales que podrían crecer hacia los lados.



Decía: “*Se vuelve a tomar en consideración a la naturaleza. En lugar de convertir a la ciudad en un pedregal despiadado, se la concibe como un gran parque. La aglomeración urbana debe ser tratada como una ciudad verde. [...] Al pie de las torres, hay parques; el verde se extiende por toda la ciudad*”. Además, a

⁹LE CORBUSIER, Op. cit., p. 22.

cambio de las viviendas en manzana cerrada, introduce la hilera continua de viviendas en “línea” retranqueada, alternativa y regularmente, con respecto a los límites exteriores de la calle.

Estas cintas de vivienda, pero con formas más libres, se van a convertir en su principal instrumento de reordenamiento urbano en muchos de los proyectos que realizó en su recorrido por el mundo. No sólo le permitía una mejor adaptación a la estructura urbana previa y a las condiciones geográficas preexistentes, sino que las concibió como soportes de viviendas y de servicios de toda clase, presentando diversas fachadas que diversificaban su imagen formal.

Todas las críticas y las propuestas de estos años —de las que sólo hemos presentado algunos ejemplos—, partían de considerar a la ciudad como uno de los logros más importantes de la civilización, que sólo necesitaba reorientar su desarrollo. Pero desde Norteamérica se levantó otro punto de vista que se enfrenta a la vida urbana, optando por la vida en el campo y el nomadismo. Es Frank Lloyd Wright, quien no creía que fuese posible un mundo democrático por fuera de las condiciones de libertad que tenían los hombres cuando recorrían libremente las praderas bajo las estrellas. Un enfoque que entraba en sintonía con lo que ya había dicho Henry George en 1884: “*Las inmensas poblaciones de esas grandes ciudades están completamente frustradas de todas las amables influencias de la naturaleza. La mayoría de ellas no ponen el pie en el suelo a lo largo de todo el año [...] Esa vida de las grandes ciudades no es la vida natural de hombre: En semejantes condiciones, el ser humano no puede sino echarse a perder física, mental y moralmente*”¹⁰. Es la anti-ciudad, pues no se trataba sólo de la democracia sino que el ser humano sedentario, aprisionado en las ciudades, es el hombre enfermo, el que pierde su propia naturaleza humana. Wright escribía: “*La felicidad del ciudadano convenientemente ‘urbanificado’ consiste en aglutinarse con los demás dentro del desor-*

¹⁰Citado por Choay. Op. Cit. P. 339.

den, porque está seducido por el calor hipnótico y por el obligado contacto con la multitud. La violencia y el rumor mecánico de la gran ciudad agitan su cabeza 'urbanificada', llenan sus orejas 'urbanificadas', de igual modo que antaño llenaban su corazón el canto de los pájaros, el susurro del viento entre los árboles, las voces de los animales o de los seres queridos. [...] Ha cambiado su comunicación original con los ríos, con los bosques, con los campos y con los animales, por la agitación permanente, por la contaminación del óxido de carbono y por un conjunto de celdas de alquiler dispuestas sobre un suelo artificial y duro”.

Por todo esto fue que propuso la *Broadacre City* (1934): “*Broadacre es la ciudad natural de la libertad en el espacio, del reflejo humano. [...] Si [existiese] la libre disposición del suelo [...] los edificios asimilarían, en una infinita variedad de formas, la naturaleza y el carácter del suelo sobre el que estuviesen construidos; serían parte integrante de él. Broadacre se edificaría en un clima tal de simpatía con la naturaleza que la sensibilidad peculiar de lugar y su propia belleza constituirían un requisito fundamental exigido por los constructores de ciudades*”.



Es la anticiudad. Grandes autopistas para coches particulares y todo tipo de transporte público y miles de aviones personales integrando las granjas, los mercados, las escuelas, las viviendas, etc., que serían los modos de existencia vinculados al suelo, extendidos por toda la nación: “*La ciudad convertida en nación*”. Habría rascacielos “*aislados en parquecillos individuales en el campo cuando fuese aconsejable*”. In-

cluso diseñó un edificio de 1.600 metros para 100.000 habitantes y con 11 helipuertos. Los trabajadores y los pobres también tendrían su vivienda individual y completa pues “*ahora disfrutarán, sobre una base igualitaria, de los mismos criterios de calidad que alcanzan los ricos. Nuestra imagen de la ciudad es optimista, no política; campesina, no urbana. Esta es la idea realizable de una ciudad orgánica, social y democrática que resultará de una sociedad creadora; en una palabra, será una ciudad viva*”. Wright definía su antiurbanismo como: “*organicismo, descentralización, integración y democracia*”. Y lo sustentaba: “*Los habitantes de las ciudades criaban a sus hijos a la sombra de la muralla. Los aventureros nómadas criaban a los suyos bajo las estrellas, [...] El nómada fue indudablemente el prototipo del demócrata*”.

Si hoy se construyese una propuesta como ésta para los actuales 300 millones de habitantes de los Estados Unidos, no ocuparía más de 1/15 parte de su territorio. Pero entre estos extremos de una ciudad concentrada y la población dispersa en el campo, surgieron otras propuestas que buscaban una transición entre ese mundo nómada y el mundo sedentario. Ya Soria y Mata había presentado su ciudad lineal, los rusos hicieron otro tanto elaborándola aún más, pero la que aparece más interesante por lo que reúne en un todo las ciudades históricas, las ciudades modernas y la ciudad lineal, es la propuesta de Le Corbusier presentada en su madurez el libro *El urbanismo de los tres establecimientos humanos*¹¹ (1959) en el que escribe: “*Las ciudades, donde ha aparecido el automóvil, se han convertido en desiertos de piedras y asfalto. En medio del ruido y del fastidio, las condiciones naturales quedan abolidas, olvidadas.*

“*En el curso del desarrollo de la especie, la naturaleza había instaurado una interdependencia íntima entre el hombre y su medio, asegurando de este modo un juego fértil en reacciones favorables a la conserva-*

¹¹Es un trabajo publicado en 1959 pero que ya estaba prefigurado desde 1942. LE CORBUSIER, *El urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Buenos Aires: Editorial Poseidón, 1964.

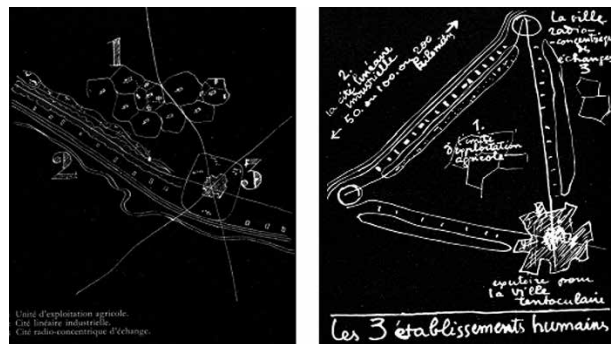
ción de la máquina humana, muscular y nerviosamente [...] quedaba impuesta una diversidad, que ponía a los hombres en permanente estado de acomodación, de defensa, de conservación, de refuerzo, de recuperación. [...] El trabajo moderno, por el contrario, ha conducido poco a poco a la vida sedentaria, alejando a los seres de su medio ambiente natural, empobreciendo y limitando peligrosamente sus actividades corporales, sus ejercicios físicos, su estado de combatividad, su capacidad de adaptación a los contrastes del ambiente. Se creó un medio notoriamente artificial, cargado de tensión nerviosa. El cuerpo —músculos y nervios—, al no encontrar ahí lo debido, se deja ir a la deriva, desgajado de las condiciones de la naturaleza”. Una exaltación del papel de la naturaleza en el desarrollo físico e intelectual del hombre, que lo acerca mucho a los puntos de vista de Wright y lo aleja de los que él mismo presentaba en los años 20.

Los *Tres establecimientos* es una respuesta a la contradicción ciudad-campo y a la ocupación equilibrada del territorio. Por supuesto, la solución que presenta es técnica, dejando apenas implícitos los problemas sociales, económicos y políticos que deberían fundamentar estas soluciones. Es una propuesta influenciada por el constructivismo ruso y por todas las discusiones entre los “urbanistas” y los “desurbanistas”, a propósito de los planes soviéticos de industrialización y urbanización¹²: Es una combinación de la ciudad lineal con la ciudad radiante y la ciudad histórica, articuladas con la agricultura. Lo primero que sobresale es que el tema de la ciudad lo vincula íntimamente al del campo. Lo segundo es que establece una nueva valoración de la relación del hombre con la naturaleza, abandonando su concepción maquinista: “[...] el hombre no se ha percatado de que se alejó de las condiciones de naturaleza. De que, en realidad, ha quebrado los límites naturales; de que sus empresas, surgiendo en desorden sobre toda la superficie del

¹²Le Corbusier viajó en tres ocasiones a Rusia y mantuvo un contacto muy estrecho con los constructivistas, a los que admiraba. Participó en varios concursos importantes en este país que le condujeron a cambios en su concepción arquitectónica y urbana.

territorio, y abandonadas a la violencia de los intereses particulares, han invadido las zonas “sagradas” [...] Reconocer la existencia de una civilización del trabajo [...] en la prioridad, dentro de la armonía y el equilibrio, de la trilogía: hombre-naturaleza-cosmos. “Darles a los establecimientos humanos una biología que tome en cuenta la naturaleza de la tierra que los recibe y la naturaleza de los hombres que los animarán...”

Los tres establecimientos estarían conformados así:



La unidad de explotación agrícola, con un poblado rural, un centro cooperativo, un centro de deportes y de juventud y una industria de complemento.

La ciudad lineal industrial, conformada por conglomerados industriales a lo largo de los caminos de paso de las mercancías, estirados en medio de las frondas verdes, seguidos paso a paso por las barriadas residenciales.

La ciudad radio-concéntrica de intercambio, que son los conglomerados dejados por la historia, convertidos en centros del pensamiento, del comando y de la artesanía, tratados como “ciudades verdes”, con unidades de vivienda de hasta 2 millones de habitantes organizadas en torno a un centro cívico.

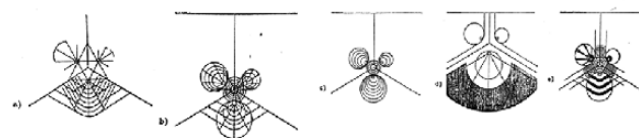
Para cada uno de los establecimientos presenta diseños detallados, y además elabora esquemas diferentes para su organización global. El propósito de resolver

la contradicción ciudad-campo lo mismo que el de la distribución equilibrada de la población en el territorio, formaba parte de la crítica que el marxismo había producido sobre la ciudad: 1) la ciudad era resultado de la división social del trabajo que, en su desarrollo, había ahondado la contradicción con el campo estableciendo con este un intercambio desigual de riquezas e imponiéndole condiciones de explotación que agotaban sus recursos; 2) la ciudad como concentración de población, de medios de producción, de estructuras políticas y culturales, bajo las condiciones capitalistas, era extremadamente anárquica y desigual; 3) la ciudad contiene los mayores niveles de colectivización de la producción social que la humanidad haya conocido, pero, al mismo tiempo, contiene los mayores niveles de individualización y guerra social en un mundo altamente competitivo. Criterios que le sirvieron a Lenin propone para orientar los planes de industrialización y urbanización de Rusia, luego de la Revolución de Octubre: *“Es necesario alcanzar una síntesis entre industria y agricultura sobre la base de una precisa aplicación de la ciencia, de la adopción del trabajo colectivo y mediante instalaciones humanas dispersas. Se debe poner fin al abandono, al aislamiento y al carácter selvático del pueblo, igual que se deben destruir las antinaturales concentraciones de masas humanas en la ciudad.”*

En medio de un debate muy amplio y diverso, algunos constructivistas rusos acentuaban más en la idea de permitir la restauración de las condiciones originales de la naturaleza. Es el caso de Khidekel con sus ciudades, una sobre el agua y otra elevada del suelo, que además de impedir la destrucción de la naturaleza, establecía una relación novedosa con la producción agrícola y la producción marítima.

La ciudad intelectual de Varencov, estudiante del Vkhutemas, articula tres centros con un centro que garantiza las relaciones entre el campo y la ciudad. El Lissitzky decía que era *“un proyecto teórico pensado para aquel futuro en que la sociedad no esté dividida en clases sociales y en que el agente del progreso no*

*sea la competencia sino la lucha por la producción”*¹³. La población tendría movilidad total entre el campo y la ciudad y en la misma ciudad, pues nadie estaría ligado de manera permanente a una misma actividad. La ciudad sería el centro director como un *“centro intelectual”*, compuesta por cuatro centros: uno, que es donde estaría la estación central y el aeródromo y al que confluían tres grandes arterias; dos, el centro intelectual, entre dos arterias; tres, el centro productivo; y cuatro, el centro educativo. Cada centro sería un círculo excéntrico creciendo hacia el campo y que garantizaría el desarrollo de autopistas a diferentes niveles.



La propuesta que logró mayor difusión surgió en el marco del primer plan quinquenal de 1928¹⁴, y que se propuso resolver la contradicción *“ciudad-campo”* y lograr una distribución equitativa de la población sobre el territorio, fue la *“Ciudad Lineal”* que levantaron los llamados *“desurbanistas”*. Vinculaba los centros de trabajo con la educación y con las estructuras del tiempo libre, lo mismo que dotaba al territorio de un sistema de comunicaciones que facilitaba las relaciones sociales y la movilidad de la población. Era una estructura lineal continua compuesta de seis franjas: 1. una zona ferroviaria; 2. una zona industrial que contuviera centros de educación e investigación; 3. una zona verde que incluyera la autopista; 4. una zona residencial subdividida en instituciones comunitarias, viviendas y una área juvenil provista de escuelas y guarderías mas otra de parques con instalaciones deportivas; 6. una zona agrícola. Los trabajadores industriales y los del campo iban a quedar unificados

¹³EL LISSITZKY, La Reconstrucción de la Arquitectura en Rusia. Traducción de Juan Eduardo Cirlot. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A., 1970. Pp. 42-45

¹⁴El objetivo central de este plan era la conversión de la Unión Soviética de un país agrario a uno industrial. Se proponía construir 17 nuevas ciudades con poblaciones entre 50 y 200 mil habitantes.

en la misma zona residencial, mientras todo excedente de producción industrial o agrícola fluía directamente hacia los almacenes situados en la zona ferroviaria o la verde, para quedar guardados allí temporalmente y más tarde redistribuidos a través del país. Los desperdicios sólidos de la zona residencial serían canalizados directamente hacia la zona agrícola para su reciclaje.

Toda la educación secundaria y técnica habría de ser realizada en el lugar de trabajo, asegurando con ello la unidad de teoría y práctica. Además se propuso que en estas ciudades desapareciera el barrio porque este es expresión de un sistema dividido en clases sociales, a cambio debía adoptarse un esquema lineal ordenado en bandas paralelas. Los nodos de desarrollo de estos nuevos asentamientos serían los centros de producción que se implantarían teniendo en cuenta factores económicos y políticos y también naturales.

Sobre este esquema se diseñaron varias propuestas para el desarrollo de Magnitogorsk y de Stalingrado. Para Magnitogorsk, en 1930, Barsh, Vladinorov, Sokolov y Objitovich, propusieron 8 cintas funcionales a lo largo de la vía, en la que a cierta distancia emplazaba un sector de equipamiento general y cultural. Las cintas habitacionales unían la industria con los centros de producción agraria. La propuesta de Leonidov para la misma ciudad fue parecida pero agregándole tres zonas habitacionales típicas: volúmenes geometrizados (los de baja altura en madera y vidrio y los de gran altura paralelepípedos vidriados) dispuestos como en un tablero de ajedrez entre una gran área verde. Allí habían salas cuna, jardines infantiles, plazas de juego y piscinas, puentes peatonales tendidos sobre las vías de alta velocidad. También se emplazaban como lazo de unión entre la zona agraria y la zona industrial¹⁵. En 1931, Stalin suprimió estas discusiones e impuso el modelo tradicional de la ciudad industrial americana.

¹⁵Le Corbusier, a pesar que inicialmente criticó este modelo, parece haberse convencido de algunas de sus bondades, pues después de su viaje a Rusia lo propuso en su «Urbanismo de los tres establecimientos humanos».



Epílogo. El presente necesario.

No es posible separar el concepto de *Ciudad* del número de habitantes que la habita. No es lo mismo una ciudad de 100 mil habitantes que una de 37 millones, son sustancialmente distintas. La humanidad, antes de la Revolución Industrial, en 200 mil años no conoció ciudades tan pobladas. Roma, en el siglo I a.C., llegó a tener 1 millón de habitantes, y eso porque era la cabeza de un gigantesco imperio. Hoy, en un pequeño país atrasado, es fácil encontrar ciudades de 1 millón y generalmente se las considera medianas. No es un azar que los esfuerzos realizados por los teóricos y planificadores urbanos siempre se hayan orientado a controlar la cantidad de habitantes de las ciudades que diseñaron: Brasilia se planificó para 500 mil habitantes, lo mismo que Chandigarh. Le Corbusier se imaginaba ciudades de máximo 3 millones pero en el marco de un orden muy estricto y partiendo del hecho que por lo menos 2,5 millones vivirían en las zonas que llamaba ciudad jardín. Sabemos que el problema de los tamaños y de la distribución de la población en el territorio, así como el tema de las relaciones solidarias de los hombres al interior de las ciudades y de los vínculos de ésta con los entornos naturales, no depende estrictamente de las ciudades, sino que depende de los fundamentos económicos, sociales y políticos que las rigen. A pesar que esto sea así, también sabemos que es posible presionar en el sentido de enfrentar estos problemas.

Por eso es que propongo como una de las conclusiones importantes de esta reflexión, que no es suficiente pensar la ciudad por fragmentos, que se hace urgente un pensamiento global, a la manera de aquellos pen-

sadores modernos que aquí he recordado. Y esto es así porque la dimensión de los problemas no es local sino global. Por eso permítanme, a manera de ejercicio ilustrativo, responder de manera sumaria a una sola pregunta, que de la misma manera se la propongo al lector: ¿Para usted, cuales son las medidas urgentes para frenar, en lo que atañe a la ciudad, al menos la actual crisis medio-ambiental?

Propongo, a manera de ejemplo, tres bloques de medidas:

1. Elevar la mayor parte de las redes viales, para transformar todas esas cuchillas que fragmentan y destruyen ecosistemas, en viaductos que le permitan a las aguas correr y a todos los sistemas biológicos restaurarse y reconstruir su unidad. Algunos de los ingenieros que realizaron el estudio para la construcción de la carretera que penetrará el Tapón del Darién hasta Panamá, recomendaron que fuera un viaducto para no destruir los ecosistemas de esas selvas primarias. Algunos poderes económicos se oponen a esa idea. Los rusos y Le Corbusier proponían elevar las ciudades y dejar que el verde penetrara lo más posible bajo los edificios. Esto sería posible suprimiendo la mayor parte de los usos del primer piso, tumbando muros y construyendo jardines, los mismos que se podrían construir en las terrazas y balcones. Esto transformaría a las ciudades actuales en jardines, con todas las consecuencias climáticas y ambientales que esto traería.
2. Sabemos que el consumismo es la principal fuente de desperdicio de recursos materiales y energéticos en el planeta. Tras él hay cadenas gigantescas de explotación de recursos naturales renovables y no-renovables, extensas ramas de la producción dedicadas a producir lo inútil y toneladas de basuras contaminantes que no deberían existir. El primer paso para empezar a combatirlo es suprimir toda aquella publicidad que, manipulando la psicología de la población, promueve el consumo de objetos, lo que de suyo implicaría enormes ahorros en gastos

energéticos, en materias primas y promovería la salud mental de la población pues limpiaría el caos visual de las ciudades y de los medios de comunicación masiva. El segundo paso es regular la producción de mercancías buscando optimizar su calidad y, sobre todo, su duración. Estas dos medidas, por sí solas, apuntan al corazón de la economía capitalista, pues, por una parte, revolucionaría a los medios de comunicación masiva, que funcionan por los réditos que obtienen de la publicidad, y, por otra, hundiría a muchas y muy poderosas empresas, que subsisten gracias a sus métodos de mercadeo consumista. Un tercer paso, es suprimir, en un plazo muy corto, todo el transporte individual, desarrollando el transporte colectivo en todas sus formas posibles. Esto volvería inútiles gran cantidad de vías urbanas cuyo asfalto podría sustituirse por grama y árboles dando espacio para las bicicletas y el caminar, haciendo más verdes las ciudades y reduciendo significativamente la producción de CO₂ y el consumo energético... y mucho más.

3. La cultura occidental es una cultura de fundamentos urbanos con una extraordinaria riqueza que se haya atrapada en el predominio del interés privado y del consumismo. Una cultura que al suprimir lo natural, magnificando nuestra condición tecnológica, es semiente de imaginarios futuristas de gigantescas construcciones artificiales en las que los hombres obtienen una existencia sin esfuerzo y rodeada de imágenes que suplen la necesidad de entornos naturales. Sabemos que es muy difícil construir una visión del mundo que nos acerque a la naturaleza y a los otros humanos desde la solidaridad y la libertad. Pero vale la pena insistir en ello, porque la solidaridad conduce al afecto y en la libertad es que florece el arte, todo lo demás vendrá por cuenta propia.

Cambios necesarios y posibles. Lo que los hace imposibles son los poderosos intereses privados que afecta. Por eso fracasó Rio+20. Las otras transformaciones son de mayor alcance: resolver la contradicción ciudad campo, redistribuir la población de manera

equilibrada en el territorio, reconstruir algunos ecosistemas claves para el equilibrio biológico y climático del planeta e inventar las formas de construir una existencia que potencie las conquistas que nos trajo la ciudad y al mismo tiempo nos acerque nuevamente a las calidades del habitar en la naturaleza. Para ello sería interesante volver a discutir la propuesta de Le Corbusier de *Los tres establecimientos humanos* y algunas propuestas de los rusos. Seguramente hay que reactualizarlas, pero en ellas ya se indica un camino.

Las crisis actuales (ambientales, demográficas y económicas) están colocando en cuestión nuestra permanencia en este planeta. Y, según dicen los expertos, el tiempo de no retorno está terminando.