



ciudad hoy

José Ángel Campos Salgado
Dulce María García Lizárraga
Métodos y Sistemas

La *no ciudad* fue un principio teórico del urbanismo frente a la industrialización. Las primeras crisis que vive la ciudad occidental, luego del Renacimiento, se deben a la sobrepoblación que genera el desarrollo de la industria y el correspondiente hacinamiento de la población. Al deterioro de la calidad de vida en la ciudad, por estos motivos y por la contaminación que generan los desechos industriales, se le oponen las creencias que ven en esta nueva forma de vida urbana una amenaza a la salud y a la moral de los hombres.

Diversos son los autores que se expresan sobre ello, y particularmente en Estados Unidos. Thomas Jefferson, que era arquitecto y fue presidente de ese país, promueve las leyes que intentan establecer otro tipo de ciudad. En 1785 Jefferson hace aprobar la *Land Ordinance* para la colonización de los territorios del Oeste. Este ordenamiento dispone que éstos se subdividan según una retícula orientada con los meridianos y los paralelos; determinando múltiplos y submúltiplos de la malla principal (formada por cuadrados de una milla de lado) que sirven para definir las parcelas agrícolas y las edificables y, con ello, la red viaria de las ciudades (Benévolo, 1974, 239). Con estos lineamientos se lleva a cabo la fundación de muchas ciudades en ese país: Filadelfia, por ejemplo. Este proceso continuó hasta muchos años después de la promulgación de dichas leyes.

¿Cuál es la concepción que está detrás de estos principios que rigen los planes de fundación urbana americanos? Su carácter se descubre si se observa no tanto su sistema de trazado sino la manera en que éste se aplica. A diferencia del urbanista europeo de su generación, que del dibujo deriva una visión de los edificios que se construirán en el lugar, al estadounidense no le interesa lo que se va a edificar sino, como dice Benévolo (1974, 235) la correspondencia biunívoca entre ciertos números y parcelas de terreno. No se ha previsto qué objetos se ubicarán ahí ni qué actividades se

deberán alojar en ellos. Tal parece que lo único que interesa es, cuántas parcelas se van a vender y a qué precio, de acuerdo con la tasa de ganancia que se quiera obtener, pues de hecho, objetos y actividades podrán cambiar cuantas veces sea requerido.

Estas ideas influyeron poderosamente en el arquitecto Frank Lloyd Wright, de modo que por muchos años promovió un proyecto de ciudad que llamó *Broadacre City*. Tal proyecto lo realizó entre 1931 y 1935 y tuvo sus antecedentes en un texto que él mismo publicó en 1932: *The Disappearing City*. En 1945, vuelve a reafirmar dichas ideas con el título de *When Democracy Builds*, y todavía en 1958 publica *The Living City* con las mismas concepciones.

A esta propuesta se liga el inicio de la producción masiva de automóviles que tiene un momento culminante en la Feria Mundial de Nueva York de 1939, cuyo lema fue "Construyendo el mundo del mañana". La orientación consumista y futurista de los pabellones de esta feria estaba íntimamente ligada al automóvil, con el ideal de progreso que conllevaba.

El lema de la feria presenta una panorámica de desarrollo con base en las vías rápidas y los sistemas de transporte basados en el automóvil en los EUA y que subsecuentemente han transformado el paisaje del siglo xx, revelando cómo estos conceptos dieron forma y fueron conformados por una interrelación de ideas acerca del planeamiento urbano que no fueron implementados hasta el periodo posterior a la II Guerra Mundial.¹

Los grandes principios que están detrás de estas propuestas son los mismos que sostenían Jefferson y Ralph Emerson: sólo el contacto con la naturaleza puede volver

¹ *A fin de siglo, cien años de arquitectura*, catálogo de la exposición, p. 61, Antiguo Colegio de San Ildefonso, México, 1998.



Talesien West, en Phoenix, Arizona.

al hombre a sí mismo y permitir un armónico desarrollo de la persona como totalidad; y no es posible sustraerse a las servidumbres de la megalópolis ni reencontrar la naturaleza sino mediante la realización de la "democracia"... Esencialmente, la libertad para cada cual de actuar a su gusto. "Democracia" designa para Wright un individualismo intransigente unido a una despolitización de la sociedad en beneficio de la técnica, ya que, finalmente, la industrialización será la que permitirá eliminar las taras que son su consecuencia, comenta Françoise Choay (1976, 60).

Decía Wright que el ciudadano verdaderamente "urbanificado" 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. Lo que él propone es un modelo en el que la naturaleza vuelva a ser un elemento continuo, en el cual todas las funciones urbanas están dispersas y aisladas en forma de unidades reducidas. La vivienda es individual y cada quien dispone de cuatro acres de terreno (1.6 hectáreas). El trabajo se acerca a la vivienda o bien se integra en pequeños centros especializados. Las unidades industriales y comerciales se reducen a la menor dimensión posible y para un mínimo de personas, y así para los demás servicios de la ciudad. Todo está reunido entre sí por medio de una vasta red de rutas terrestres que permiten romper el aislamiento en cualquier momento. El automóvil, el avión, el *parkway*, la televisión y otras técnicas, las más avanzadas de transporte y comunicación, dan sentido a esta forma de establecimiento disperso (Choay, 1976, 62).

Este curioso modelo de *no ciudad* que pareciera no llegó a ser construido durante los años de vida de Wright, puede verse hoy concretado en el sitio donde el mismo arquitecto construyó su residencia de invierno: Talesien West, en Phoenix, Arizona. Ahí puede observarse la forma

de vida que aloja. Una ciudad que alcanza hoy una extensión aproximada de 30 por 50 millas, en una retícula que no parece detenerse en su continuo crecimiento, y que gracias al automóvil parece que esas distancias no importaran pues la ciudad se expande tal como la altura de los edificios aumenta gracias al elevador, diría León Hamuy.²

No se trata de una ciudad formada por la reunión de áreas suburbanas que se han ido juntando al extenderse. No es el caso de "ciudades jardín" que rodeaban un centro urbano a partir del cual se crearon periferias independientes que luego se ligaron, sino de una continua ocupación del espacio casi sin dejar vacíos y sin áreas residuales. Hay, es cierto, un río, sobre el que ha cruzado la ciudad de Phoenix en su desarrollo: el Salt River, seco la mayor parte del año, pero su cauce no ha impedido la regularidad del trazo de la red viaria. Y es una ciudad constituida por "calles" en el sentido más tradicional del término.

Al circular por una vía, llámese *Road*, *Avenue* o *Drive*, ésta tiene banquetas de buen ancho, iluminación pública profusa, arbolado, césped muy bien cuidado, semáforos en cada cruce con otra *Avenue*, señalización, zonas de paso de peatones, zonas de restricción para automóviles, etcétera y además, cada una de estas "calles" está limitada por paramentos continuos. Sólo que no hay peatones. Es cierto que hay paraderos de autobuses, pero éstos nunca se ven y no hay usuarios para ellos. A nadie se le ocurre caminar por ahí. No es que se trate de vías de circulación rápida, los llamados *Freeway*, en donde no está permitido detener el automóvil. Se trata de calles, de vías muy rectas, infinitamente largas y con un ancho aproximado de 40 metros y, como ya se anunciaba en las leyes promulgadas por Jefferson, de semáforo a semáforo hay una milla y un muro ininterrumpido

² Entrevista radiofónica, programa: "En el espacio y en el tiempo", Radio Universidad, UNAM, 26 septiembre, 2006.



Talesien West, en Phoenix, Arizona.



a cada lado de la "calle", para continuar con otro tramo de una milla, igual al anterior. Ya sea en la misma dirección o en la transversal que, como las mismas leyes lo estipulaban, se ha trazado perpendicularmente. Se pueden pasar varias millas y no hay peatones.

Lo que hay detrás de estos muros son las llamadas *Gated Community*; lo que hoy se conoce como "condominios horizontales". Conjuntos de casas individuales y duplex cuyo acceso está controlado. Y así, la continuidad del muro que da a la calle se rompe eventualmente para ingresar a estas "comunidades". El muro es ciego. Las casas no dan a la calle. Sus puertas se abren al interior, igual que sus ventanas. Tienen un área común de estacionamiento y una franja de terreno las separa de la calle, como el foso de una muralla.

También la continuidad del paramento que limita las "calles" se rompe para que aparezca en el cruce de calles el conjunto comercial. Una "plaza" de dimensiones variables, constituida por la reunión de varios tipos de comercios y servicios. Los nombres de estos comercios se repiten con su misma tipografía y arquitectura, sin poder identificar una "plaza comercial" de otra; cada una con un estacionamiento que se antoja excesivo para la demanda de los clientes, pero que refleja el uso irrenunciable del automóvil. Esta idea se refuerza si se observa que también la continuidad de los paramentos cerrados se rompe para dar lugar a una agencia de venta de autos: en una esquina el gran espacio de exhi-

bición y las pequeñas oficinas y después, a lo largo de una milla, se extiende el patio de almacén de los autos, uno tras otro hasta perder la cuenta de los que hay estacionados.

Los lugares de encuentro son los grandes *malls*, los enormes centros comerciales; igualmente con una inmensa área de estacionamiento. Tienen varias tiendas de cadenas internacionales, representación de reconocidas firmas fabricantes de productos exclusivos, además de cines, restaurantes, cafés, bares y los servicios necesarios al caso. Ahí se reúne la gente en grupos grandes y pequeños. No parecen encontrarse, ni establecer lazos que estrechen el contacto. Un ambiente prefabricado les envuelve y una vez concluido el consumo de productos o de ambientes, la reunión se disuelve sin más trascendencia. Tienen las mejores adecuaciones para este consumo: clima artificial, humedad producida por vapor expelido (necesario en un clima desértico), estacionamiento cubierto, sobre vigilancia de varios tipos, etcétera. Todo para que el consumo haga invisible su ubicación en esta *no ciudad*, y realice el simulacro de la ciudad real.

Evidentemente lo que está detrás de esta *no ciudad* no sólo es un modo particular de utilización del territorio en esa forma de trazado que en su abstracción anula posibles identificaciones geográficas, sino también una respuesta a los riesgos de la vida contemporánea. Hay un sentido de protección de la vida cotidiana que paradójicamente anula la vida cotidiana, el sentido de convivencia con los demás habitantes de la ciudad. Se trata ahí de la vida cotidiana de una clase media que ha alcanzado un alto nivel de vida. Que goza de las comodidades que brinda la tecnología contemporánea, que mantiene un empleo estable y bien pagado que le permite la contratación de servicios personales que brindan otras personas, generalmente inmigrantes, que no han alcanzado este nivel económico.

En esta misma *no ciudad* habitan otras personas, las de menor poder adquisitivo que tal vez la viven de otro modo. En espacios similares, que pueden ser modificados por la manera diferente de usarlos (faltaría una investigación sobre ello). Sin embargo, valgan hasta aquí estas reflexiones, para considerar si los modelos de ciudad que con tanto trabajo construimos son suficientes para albergar la vida de los hombres en sociedad: una vida cambiante y que exige todo el tiempo, una adecuación para alcanzar lo mejor de esa capacidad humana de convivir con los otros y que hoy pareciera que ha dejado de ser importante frente a la tristemente célebre globalización.

Bibliografía

- Benévolo, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1974.
- Choay, Françoise, *El urbanismo, utopías y realidades*, Lumen, Barcelona, 1976.