

# *Algunas reflexiones en torno a ecología y urbanismo*

Walter Shunt \*

## **1. Pieza Marco. La Ciudad**

Imaginemos por un instante que por efectos del crecimiento de la población humana y de la evolución de la técnica, se ha llegado a la total urbanización del globo terráqueo; que una ciudad única cubre la superficie útil de la tierra. ¿Verdad que tal perspectiva se nos aparece como una pesadilla?, ¿y que tal visión nos produce la sensación de estar cogidos en una inmensa trampa de hileras infinitas de enormes inmuebles o de pequeñas casas suburbanas, sin posibilidad alguna de escapar a la continua presencia y a la presión de las gentes? Una ciudad tal sería de una monotonía infinita, que acabaría por aturdirnos. Sería una cosa monstruosamente abstracta, sin relación alguna con la naturaleza. Aún las obras salidas de la mano del hombre escaparían a su control, y ni el hombre mismo tendría poder para introducir cambio alguno en ellas. El aire sería impuro e irrespirable, el agua, lóbrega, las calles, atestadas de gente y llenas de peligros. Todos seríamos prisioneros de las estridencias, tanto visuales como acústicas de carteles y altavoces. Nos quedaría, después de todo, el recurso de meternos en una habitación herméticamente sellada, pero ¿cómo nos las arreglaríamos para cultivar una granja, para ir de caza o de exploración? ¿Dónde hallar una tierra desierta, dónde poner en marcha una revolución? ¿Existiría en tal ciudad algo capaz de desafiar, de excitar el espíritu humano? ¿No sería ese mundo, enteramente salido de la mano del hombre, completamente ajeno al hombre? Con toda seguridad sería un lugar en extremo vulnerable: cualquier

---

\* Walter Shunt es el nombre con que los arquitectos Antonio Areán, José Angel Vaquero y Juan Casariego firman sus artículos.

cambio operado en las condiciones habituales podría barrer ese mundo de la faz de la tierra <sup>1</sup>.

Con esta visión profética empezaba, en los años sesenta, el profesor Kevin Lynch un artículo titulado la ciudad como medio ambiente, escrito para *Scientific American*. Esta terrible profecía en realidad lo único que hace es amplificar la imagen que tenemos de la ciudad que actualmente vivimos.

Debemos pensar que, sin duda, la calidad de este lugar, la ciudad, determina la calidad de nuestra vida. Y si descubrimos ahora que, a pesar de nuestro *alto nivel de vida*, nuestro modo de vida deja mucho que desear, ello ocurre precisamente entre otras cosas porque nuestro lugar para vivir no satisface las exigencias necesarias para que eso cambie.

Teniendo siempre a la ciudad como marco de referencia es como trataremos de reflexionar desde estas páginas sobre dos ramas del saber o disciplinas que discurren sobre caminos complementarios, a veces superpuestos. Nos estamos refiriendo a la ecología -según Margalef definida simplemente como la *biología de los ecosistemas*- y el urbanismo -rama del conocimiento que se ocupa del estudio de la ciudad, verdadero ecosistema artificial y humano.

Organizaremos esta reflexión desde una perspectiva fragmentaria, intentando montar un entramado de piezas sueltas cuyo ligante sea la ciudad, sin pretender agotarlo, sino simplemente comenzar una urdimbre por varios caminos diferentes que en este momento puedan resultar sugerentes. Estas piezas hablarán, pues, de la ciudad y de su relación con el hombre que la habita, en la seguridad de que de esta manera se hablará de ecología y urbanismo.

La palabra ecología fue acuñada por el zoólogo alemán Ernst Haeckel en 1869; es pues relativamente nueva, y denota la interdependencia de todas las cosas. Generalmente se aplica al equilibrio de la naturaleza que no puede ser perturbado con una reacción en cadena de consecuencias. Por otro lado la ciudad, que en la historia del urbanismo ha sido comparada continuamente con un organismo vivo, contiene infinitas variables que se hallan interrelacionadas estrecha y mutuamente. Las relaciones entre las dos disciplinas son evidentes,

---

<sup>1</sup> LVNCII, KEVIN: «La ciudad como medio ambiente», en *La ciudad. Scientific American*, Madrid, 1965.

y nos la reafirma aún más la etimología de la palabra ecología, que deriva del griego *oikos* que significa *casa* o un *lugar para vivir*. Esto ha llevado a algunos ensayistas, como el crítico de arte Wolf von Eckardt 2, a tratar como redundante el término de ecología urbana.

## 2. Pieza Organismo Vivo

Para empezar podríamos detenemos por un momento en ese símil orgánico que se le ha atribuido a la ciudad desde siempre, ya que de ecología y urbanismo estamos hablando.

Sin duda la ciudad se ha hecho merecedora de ese símil porque es un ente que nace, se desarrolla, y muere. (Si nos detenemos a pensar un momento reconocemos esas tres circunstancias en ciudades por todos conocidas). La movilidad, la actividad interior, es otra característica capital y llega a convertirse en la razón de su vida.

Podemos decir con Fernando Parra que

... la ciudad es ese territorio donde la ecología y la economía- las dos disciplinas del *oikos*- enfrentan más agudamente sus leyes. Es el mundo de una inmensa red o malla de intercambios de materia, energía e información. Desde este punto de vista puede ser legítimamente asimilada a un organismo vivo 3.

Pero este organismo vivo nacido de las necesidades del hombre y para satisfacerlas mejor, reacciona con su entorno y tiene en él una incidencia mayor cuanto mayor es la concentración de población que sustenta. De este entorno demanda una serie de materiales que hacen posible su vida; entre ellos es el agua el más importante en volumen, seguido de los materiales de construcción, los combustibles, los alimentos, los productos siderúrgicos, el papel y la madera.

Según José Manuel Naredo,

... la conurbación madrileña demanda directamente cerca de 300 litros de agua por habitante, cerca de 8 kg por habitante de materiales para la construcción, cerca de 3 kg equivalentes de petróleo por habitante, algo más de

---

2 WOLF, VON ECKARDT: *La crisis de las ciudades. Un lugar para vivir*, 1967, Buenos Aires, 1972.

3 PARRA, FERNANDO: *El naturalista en la ciudad*, Madrid, 1985.

2 kg de alimentos y bebidas per cápita para consumo final de los habitantes, y cantidades ya algo inferiores al kilo de productos siderúrgicos, papel y cartón, madera, etcétera 4.

Al leer estos datos constatamos la extraordinaria voracidad de este ecosistema artificial, pero si los datos aparecieran en relación con el resto del país la constatación es aún mayor. Así, según Fernando Parra, «una ciudad como París consume el 30 por 100 del petróleo utilizado en Francia, el 20 por 100 del carbón, el 50 por 100 del gas y el 15 por 100 de la electricidad, y devora todos los días el 25 por 100 de la producción agrícola francesa» 5.

Si es importante para el metabolismo de la ciudad el aporte de estos *alimentos*, no menos lo será -sobre todo en relación con su entorno inmediato-la generación de residuos durante el trasiego de estos materiales con que termina su ciclo metabólico. Así, si volvemos al caso de Madrid, según José Manuel Naredo 6 los vertidos líquidos ocupan sin duda el primer lugar en volumen y aunque en Madrid pasan en su mayoría por las depuradoras, el agua no vuelve a adquirir el nivel de calidad originaria y además se generan cerca de medio millón de toneladas de lodos (1/4 de kilo por persona y día) con elementos contaminantes que dificultan su utilización.

Para los escombros que generan las actividades vinculadas a la construcción, estima unos 5 kg por persona al día, superando los 10 millones de toneladas anuales. Habría que añadir aquí el que buena parte de estos residuos se depositan en vertederos ilegales, sin control alguno y con el consiguiente impacto ambiental grave. Y desgraciadamente no es una práctica asociada a las grandes ciudades sino -y quizás aún con más profusión- de todos los pueblos de España.

A este tipo de residuos cabría añadir un millón y medio de toneladas de residuos sólidos industriales, entre las que se encontrarían cerca de doscientas mil de residuos tóxicos o peligrosos todavía insuficientemente controlados. Por último, estarían los residuos sólidos urbanos sujetos al sistema de recogida normal, con un ritmo de emisión de 1 kg por persona y día.

Al repasar estos datos, comprobamos que la ciudad, estudiada

---

<sup>4</sup> NAREDO, JOSÉ MANUEL: «El crecimiento de la ciudad y el medio ambiente», en *Las grandes ciudades: debates y propuestas*, Economistas Libros, Madrid, 1991.

<sup>5</sup> PARRA: *op. cit.* 1985.

<sup>6</sup> NAREDO: *op. cit.* 1991.

como un ser vivo, presenta múltiples afinidades con el reino animal, siguiendo sus variadas leyes ligadas al tamaño. Así, tamaño y forma corren parejos, de la misma manera lo hacen tamaño y complejidad, etc. Pero la ciudad presenta una particularidad, y esta notable diferencia se refiere a su metabolismo, tal como lo entendió Bergmann en el pasado siglo. Mientras que los animales, a medida que aumentan de tamaño, y consecuentemente de peso, demandan una menor aportación energética relativa para sobrevivir, dependiente de la relación entre su superficie envolvente y su volumen (una musaraña necesita comer varias veces su peso al día, mientras que a un elefante le basta con la décima parte del suyo), las ciudades, a medida que crecen, necesitan una mayor aportación energética por habitante y día, y este proceso de voracidad creciente, antinatural, parece no tener límites.

### 3. Pieza Sueño. Fundación

Acabamos de ver la similitud de la ciudad con un organismo vivo, como si ésta fuera regida por una ley incontrolable e imprevisible, pero lo cierto es que las ciudades son levantadas trozo a trozo por sus habitantes y son fruto de la voluntad de éstos, son creaciones artificiales integradas por elementos debidos tanto a la voluntad consciente como al azar, y controlados imperfectamente. Como Joseph Rykwert afirma: «Si hemos de referirnos a la fisiología, a lo que más se parecerá una ciudad será a un sueño»<sup>7</sup>. Y este sueño ha quedado desprovisto en la actualidad de toda carga simbólica; los planificadores de hoy o las instituciones públicas que generan la ciudad son incapaces de pensar en la misma como un todo y no sólo como en un problema de sectorización (industria, vivienda, equipamiento, ocio,... etc.) y circulación. La ciudad antigua no se entendía de esta manera, y en los ritos fundacionales el hombre trataba de establecer una armonía entre la ciudad y la estructura del universo. Y así, «... el romano que caminaba a lo largo del *cardo* sabía que aquella vía era el eje en torno al cual giraba el sol y, si seguía el *decumanus*, tenía conciencia de seguir su curso... en sus instituciones cívicas podía de-

---

<sup>7</sup> RYKWERT, JOSEPH: *La idea de ciudad*. (Antropología de la forma urbana en el Mundo Antiguo), Madrid, 1985.

letrear la totalidad del universo y su significado, de forma que se encontraba perfectamente situado en él». Resulta evidente que hoy no podemos decir tal cosa...

Es curioso constatar que ahora atravesamos un momento en que el problema de tráfico -cada vez más denso y conflictivo- se ha convertido en la primera preocupación a resolver por los que planifican la ciudad, y a su servicio se ponen todos los conocimientos y tecnologías en aras de resolver tan arduo problema. A pesar de tales esfuerzos, de tantos conocimientos técnicos, no sólo el problema persiste sino que el hombre moderno no es capaz de identificarse con su ciudad, y éste quizás es un problema mucho más importante que el que acucia a las autoridades municipales de tantas ciudades; y es que... *hoy el espacio psicológico, cultural, jurídico o religioso no se tratan como otros tantos aspectos del espacio ecológico de cuya economía haya de ocuparse el urbanista.*

Los esquemas en parrilla de las ciudades romanas se han considerado a veces fruto de las técnicas agrimensoras del momento y se los recuerda por su racionalidad, pero en la idea de la ciudad, en su fundación, las ceremonias mágicas eran las que determinaban su organización; en realidad, la fundación de la ciudad romana se sustentaba en unas leyes divinas, en unos ritos, como ya hemos dicho, en los que el hombre trataba de establecer una armonía entre la estructura de su asentamiento y la del universo.

Este aspecto mítico de la fundación de las ciudades antiguas no es sólo patrimonio de las romanas o de la *cultura europea*, en otras culturas sucedía algo parecido; así, para terminar con este aspecto de la ciudad, recogemos una cita de un *chamán* o santón de los sioux, que habla del momento en que los colonos del Medio Oeste los expulsan de sus tierras y los confinan en una reserva; allí los obligará a construirse nuevas cabañas:

Nosotros hacemos estas pequeñas casas grises de maderos, y son cuadradas. Es una mala manera de vivir, porque en un cuadrado no hay ninguna fuerza. Ya sabes que todo cuanto hace un indio está en un círculo, y es porque el Poder del Universo trabaja siempre en círculos, y todo se esfuerza por hacerse redondo... Los pájaros hacen sus nidos en círculos, pues su religión

---

8 RYKWERT: *Cardo y decumanus*: el cardo (eje norte-sur) y el decumanus (eje este-oeste) dividen la ciudad romana en cuatro sectores y determinan el emplazamiento de sus puertas, 1985.

es igual que la nuestra... Nuestros *tepees* eran redondos como los nidos de los pájaros, y se disponía siempre en círculo, el cerco de la nación, un nido hecho de muchos nidos, donde el Gran Espíritu quiere empollar nuestros hijos. Pero los *wasitgus* nos han metido en estas cajas cuadradas. Se desvaneció nuestra fuerza y nos estamos muriendo... 9.

#### 4. Pieza Ecología Urbana. La Escuela de Chicago

Desde finales del siglo XIX los geógrafos se ocuparon de investigar las relaciones que existen entre el hombre y su medio natural, analizando la adaptación de la sociedad a su medio ambiente y cómo éste había sido modificado por aquella. La ciudad había sido vista como hecho histórico y los geógrafos se interesaban sobre todo por explicar la morfología urbana a lo largo del devenir histórico de la ciudad.

La movilidad -como ya hemos visto, característica urbana principal- hace que sus transformaciones sean a la vez físicas y sociales. Estas transformaciones se solapan en el tiempo con una imprevisión a veces inaudita. Barrios, por ejemplo, que fueron testigos de la vida de una clase social alta, por avatares diversos de tipo económico, social o simplemente de moda, se pueden transformar en escenario de otras historias de signo contrario en donde sus nuevos habitantes, de condición distinta, son incapaces de sostener las estructuras antiguas. Piénsese por ejemplo en el barrio neoyorkino de Harlem o en los aldeanos de Oak Park en la ciudad de Chicago. Esta movilidad se ha producido de forma más acusada en la ciudad americana, mucho más sensible a los condicionantes de la mentalidad capitalista pura, y mucho menos consolidada históricamente que la ciudad europea, donde el peso del pasado se impone a veces para ralentizar estos movimientos de tipo social.

En los años 20 y 30 del presente siglo, estos fenómenos fueron estudiados por urbanistas y sociólogos americanos congregados en torno a la ciudad de Chicago, llegando a constituir una rama de la sociología urbana que se ha llamado ecología urbana. De lo que se ocupa la ecología urbana es de investigar la distribución del hombre y sus grupos sociales en la ciudad. La localización y distribución de las plantas y animales no es puramente accidental, responde a comple-

---

9 RYKWERT: *op. cit.* 1985.

las leyes; lo mismo sucede con el hombre civilizado cuando enfocamos su estudio bajo un ángulo social.

La ciudad se convierte pues, en el objeto de investigación fundamental para esta serie de autores (Robert E. Park, Ernest W. Burgess y R. D. MacKenzie) que forma la llamada Escuela de Chicago, ya que consideran la cultura urbana como la expresión más definitoria de la sociedad industrial. Esta puede venir determinada por una serie de características que le son propias, a saber: «La movilidad espacial y social, la relajación de las estructuras familiares, el aislamiento social y la existencia de una marcada división del trabajo y especialización funcional»<sup>10</sup>.

Son las ciudades áreas de movimiento del ser humano insignificantes comparadas con las dilatadas amplitudes geográficas donde se desenvuelve. Pero aunque en esa pequeña zona no podemos encontrar diferencias de clima o ambientales, en definitiva, diferencias naturales que segreguen a los hombres por razones biológicas, sí encontramos un campo de competencia aguda que agrupa a los hombres de formas diversas, teniendo en cuenta sus condiciones sociales, económicas y culturales.

La idea de competencia es clave para esta Escuela de Chicago y la valora como esencial en las relaciones sociales, ya que a cada persona o grupo se le considera empeñado en una lucha por el espacio que mejor se acomode a su capacidad de recursos. Para estos autores el suelo se convierte en un agente productivo que puede tener diversos usos, pero ¿qué uso será aplicado? La respuesta depende del grado de productividad que alcance para el agente en cuestión. Por ejemplo, el comercio buscará el centro de las ciudades, con buena accesibilidad, mientras que la industria puede obtener mejores beneficios de lugares cercanos a vías de comunicación como puertos, nudos ferroviarios, etc. Cada cual luchará por conseguir el emplazamiento menos costoso.

Rattcliffe explica el proceso en los siguientes términos:

El proceso de ajuste de la estructura urbana con vistas a una eficiente utilización del suelo, se produce a través de la competencia de los diversos usos para los diversos emplazamientos. El uso que pueda extraer el mayor beneficio de un sitio dado será el más afortunado posterior. El desarrollo de esta ac-

---

<sup>10</sup> CAPEL, HORACIO, y URTEAGA, LUIS: *Las nuevas geografías*, Madrid, 1988.

tividad competitiva produce una configuración espacial para los usos del suelo, organizada para realizar de la manera más eficiente las funciones económicas que caracterizan la vida urbana 11.

Como vemos, esta visión de la distribución espacial tiene una base fundamentalmente económica, sin contar demasiado con otros factores que a veces son determinantes para la localización de diferentes clases sociales en un lugar u otro de las ciudades. Factores físicos (piénsese en las zonas altas de muchas ciudades españolas), factores culturales, como pueden ser la costumbre, las actitudes morales, disposiciones político-administrativas,... etc. son olvidados o relegados a un papel secundario.

Todas estas posturas ante el problema de la ocupación del espacio dieron lugar a variados esquemas morfológicos de expansión urbana, tomando en principio como modelo la ciudad de Chicago. Entre todos ellos el más famoso es el de los *anillos concéntricos* de Burgess, que será el único del que demos noticia aquí, por no extender demasiado esta pieza.

Burgess divide la ciudad en cinco zonas concéntricas: la primera es el centro comercial y de los negocios (el *Loop* de Chicago); rodeando a este anillo se situaría una zona de transición, generalmente donde se sitúan los *ghettos*, barrios donde se segregan comunidades de escaso poder económico, a veces en áreas abandonadas por sus antiguos moradores; la tercera zona sería la *workingmen's homes zone*, la de los barrios obreros; la cuarta es la *residential zone*, lugar de las clases medias acomodadas; por último estaría la *commuters zone*, perteneciente a los que, viviendo en las afueras de la ciudad, se desplazan a ella diariamente para trabajar (commuter se llama en EEUU al que viaja con billete de abono de precio reducido); esta zona en algunas ciudades de este país puede tener una enorme superficie.

Esta teoría, que tuvo en su momento gran influencia en todos los que se dedicaban al estudio de la ciudad, observamos que no contiene un esquema generalizable, al no tener en cuenta ciudades de expansión lineal a lo largo de una vía importante de circulación -un río, por ejemplo- o ciudades con varios núcleos, o sin ir tan lejos, el hecho de que algún accidente geográfico invalidara el esquema.

---

11 RATCLIFFE: «The problem of Retail Site Selection», cita tomada del libro de CHUECA, FERNANDO *Breve Historia del Urbanismo*, Madrid, 1968.

Esto convirtió la hipótesis de trabajo en fallida cuando se analizaban muchas ciudades existentes, sobre todo europeas. En este sentido las teorías de Burgess tuvieron bastantes críticas décadas después de su lanzamiento en los años treinta y desde otras perspectivas por «su abuso de analogías biológicas, que podría servir como justificación de un determinado orden social al naturalizar los problemas urbanos» 12.

Nos gustaría terminar esta pieza recordando lo que opina sobre estas teorías un arquitecto para el que la historia es un arma fundamental para el análisis y conocimiento de la ciudad, nos referimos a Aldo Rossi:

... y para la ecología urbana a la que nos referimos, la investigación tiene un sentido único cuando la ciudad es vista en toda su construcción, como una estructura compleja. No se pueden estudiar las relaciones y las influencias entre el hombre, tal cual está históricamente determinado, y la ciudad reduciendo ésta a un esquema de ciudad. Me refiero a los esquemas urbanos de la ecología de la escuela norteamericana de Park a Hoyt. Y a los desarrollos de estas teorías, las cuales pueden dar algún resultado, por lo que yo sé, en la técnica urbanística, pero no mucha contribución al desarrollo de la ciencia urbana, la cual pretende estar fundada en hechos y no en esquemas. 13.

## 5. Pieza Relato. La ciudad como historia

Estamos viendo en estas páginas la relación que existe entre el hombre y la ciudad que habita, las influencias que pueden tener uno sobre la otra y viceversa, y la posibilidad de equilibrio existente. La última cita de Aldo Rossi nos lleva a pensar en la ciudad como un relato donde podemos leer la vida de los que la habitaron, los acontecimientos y su manera de desenvolverse a través de la historia. Utilizando un término rossiano, la ciudad encierra la *memoria colectiva* de sus habitantes, y el método histórico acaba por ser el más eficaz para ofrecernos cualquier reafirmación sobre alguna hipótesis sobre la ciudad, ya que la ciudad es por sí misma depositaria de historia.

Este método histórico se puede enfocar desde dos perspectivas diferentes' una sería la del estudio de la ciudad como realidad física,

---

12 CAPEL y URTEAGA: *Op. cit.*, 1988.

13 ROSSI, ALDO: *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, 1971.

como una manufactura cambiante al correr de la historia, en la que el tiempo deja sus huellas en el semblante de la ciudad. Desde este punto de vista la historia de la arquitectura, la misma historia municipal' la arqueología, nos dan información muy valiosa para obtener resultados de gran importancia. El segundo punto de vista es aquel que no sólo se refiere a la estructura material de la ciudad, sino también a la idea que tenemos de la ciudad como síntesis de una serie de valores: «Atenas, Roma, Constantinopla, París, constituyen ideas de ciudad que van más allá de su forma física, más allá de su permanencia» 14.

Dicho de otra manera, tendremos que tener en cuenta, siempre que tratemos de buscar la realidad última de una ciudad, tanto su organización física, su morfología, su arquitectura, como un conjunto de costumbres, de sentimientos que definen algo que Spengler denominó el *alma de la ciudad*.

La ciudad puede cambiar su aspecto físico en el tiempo, pero su esencia como ciudad es más difícil que la pierda. París, Sevilla, Londres han variado considerablemente a través del tiempo, pero siguen siendo ellas mismas, no se pueden confundir con otra ciudad. Cuando una ciudad pierde toda referencia a su pasado y desaparece la esencia de esa ciudad, es que la ciudad ha muerto y ha pasado a ser otra.

Ahondando en estas reflexiones sobre el espíritu diferente que anima a las ciudades, el sociólogo americano Robert E. Plank, del que ya hablamos en el capítulo de Ecología Urbana, nos dice:

La ciudad es algo más que un conjunto de individuos y de conveniencias sociales; más que una serie de calles, edificios, luces, tranvías, teléfonos, etc., algo más, también, que una mera constelación de instituciones y cuerpos administrativos: audiencias, hospitales, escuelas, policía y funcionarios civiles de toda suerte. La ciudad es más un estado del alma (*a state of mind*), un conjunto de costumbres y tradiciones, con los sentimientos y actitudes inherentes a las costumbres y que se transmiten por esa tradición. La ciudad, en otras palabras, no es un mecanismo físico ni una construcción artificial solamente. Está implicada en el proceso vital del pueblo que la compone; es un producto de la naturaleza y particularmente de la naturaleza humana 15.

---

<sup>14</sup> ROSSE: *Op. cit.* 1971.

<sup>15</sup> PLANK, ROBERT E.: «The city», cita tomada del libro de CHUECA GOITIA: *Breve Historia del Urbanismo*, Chicago, 1925.

Por tanto, podemos afirmar que la ciudad no es sólo estructura física ni sólo espíritu, sino una realidad que mezcla estos dos componentes, el físico y el espiritual, para conseguir una realidad superior, su ser histórico. Como dice Chueca: «Las ciudades, más que ligadas a la historia, son historia ellas mismas» 16.

Después de esta afirmación de que la ciudad es historia, podemos pasar a considerar la de los hechos urbanos como obra de arte, y no se nos ocurre nada mejor que acudir a uno de los autores que más ha estudiado la ciudad en la historia (así se titula un voluminoso estudio escrito por él en los años sesenta). Nos referimos a Lewis Mumford:

... la ciudad es un hecho natural, como una gruta, un nido, un hormiguero. Pero es también una consciente obra de arte, y encierra en su estructura colectiva muchas formas de arte más simples y más individuales.

El pensamiento toma forma en la ciudad; y a su vez las formas urbanas condicionan el pensamiento. Porque el espacio, no menos que el tiempo, está organizado ingeniosamente en la ciudad; en las líneas y contornos de las murallas, en el establecimiento de planos horizontales y cimas verticales, en la utilización o contraste de la conformación natural (...) la ciudad es contemporáneamente un instrumento material de vida colectiva y un símbolo de aquella comunidad de objetivos y consentimiento que nace en circunstancias tan favorables. Con el lenguaje, quizás es la mayor obra de arte del hombre» 17.

Esta consideración de los hechos urbanos como obra de arte es extremadamente compleja, ya que nos llevaría a definir este concepto, y es posible analizarlo, pero difícil definirlo, porque el entendimiento que pueda tener cada uno de un hecho urbano siempre será algo diferente según el tipo de *background* que posee, entendido como suma de conocimientos y sensaciones privativas de quien vive o experimenta aquel mismo hecho.

Es evidente que las sensaciones experimentadas al recorrer una ciudad son diferentes para cada persona que haga el recorrido y en esa cualidad que se le atribuye al espacio tendrán sin duda que ver aspectos psicológicos. Por ejemplo, habrá personas que detesten un

---

<sup>16</sup> CHUECA GOITIA: *Op. cit.* 1968.

<sup>17</sup> MUMFORD, LEWIS: *La cultura de las ciudades*, Nueva York, 1938, Buenos Aires, 1968.

lugar por ir unido a un momento nefasto de su vida, mientras que el mismo lugar para otras resulte espléndido, luego comprender la ciudad de modo concreto significa captar la individualidad de los habitantes.

La ciudad como obra de arte ha sido estudiada de manera científica, sobre todo a través de la naturaleza de los hechos colectivos. Lévi-Strauss sitúa la ciudad entre el elemento natural y el artificial, como objeto de la naturaleza y sujeto de cultura: «•• ce n'est donc pas de façon métaphorique qu'on a le droit de comparer -comme on l'a si souvent fait- une ville a une symphonie ou a un poeme; ce sont des objets de même nature. Plus précieuse peut être encore, la ville se situe au confluent de la nature et de l'artifice» 18.

Esta dualidad de la ciudad como objeto natural o manufactura artificial es la que hemos venido haciendo patente a lo largo de estas piezas. No hemos hablado, sin embargo, de otra antigua discusión establecida en torno a la diferencia entre campo y ciudad; no lo haremos ahora tampoco, pero para enlazar con la siguiente pieza, que tratará del ser urbano, nos gustaría acabar con lo que piensa Cattaneo al respecto. El nunca hará distinción entre campo y ciudad, ya que en su opinión todo el conjunto de los lugares habitados es obra del hombre:

... toda región se distingue de las salvajes en eso, en que es un inmenso depósito de fatigas (...). Aquella tierra, pues, no es obra de la naturaleza; es obra de nuestras manos, es una patria artificial.

(...) La lengua alemana designa con una misma voz el arte de edificar y el arte de cultivar; el nombre de la agricultura (*Ackerbau*) no suena *cultivo* sino *construcción*; el labrador es un edificador (*Bauer*). Cuando las ignorantes tribus germánicas vieron a la sombra de las águilas romanas edificarse los puentes, las vías, las murallas, y con fatiga poco diferente transformarse en viñedos las vírgenes márgenes del Rin y del Mosela, comprendieron todas aquellas obras con un sólo nombre. Así, un pueblo debe edificar sus campos como sus ciudades» 19.

Los puentes, las vías, las murallas son el inicio de la transformación; ésta forma el ambiente del hombre y se convierte en historia.

---

18 LÉVI-STRAUSS, CLAUDE: «Tristes Tropiques», cita recogida del libro de ROSSI, ALDO: *La arquitectura de la ciudad*.

19 CATTANEO, CARLO: *Agricoltura e morale*, notiziario su la Lombardia e altri scritti su l'agricoltura, Milán, 1925.

## 6. Pieza ser Urbano

Hasta hace relativamente poco tiempo los procesos de urbanización eran entendidos como fenómenos de expansión de los núcleos urbanos; estos crecimientos agrandaban una ciudad originaria, o bien mediante desarrollo de varios puntos se llenaba un territorio en formas que han sido tipificadas según los condicionantes particulares de cada caso, pero considerando como factor determinante de lo urbano la contigüidad física.

El crecimiento de un área ha corrido pareja a las prestaciones en tiempo de los sistemas de transporte.

Esta comprensión de lo urbano como hecho consustancial a la continuidad material servida por una red que permite el intercambio en un tiempo aceptable, se ha visto alterada con la intromisión generalizada de la inmediatez del desplazamiento físico de las personas y cosas y la transferencia automática de la información. Esto ha sido posible por la puesta en servicio de las potentes redes de trasvase, que son las altas velocidades en los distintos sistemas de transporte; aéreo, ferroviario y automovilístico; y el tendido de las densas mallas informáticas.

La generalización de los sistemas de transferencia inmediata hizo pensar en una suerte de neosedentarismo, contestado por una realidad que ha proclamado la movilidad total, al exigir el intercambio y contacto directo de personas en paralelo y como garantía del intercambio al momento de información.

Estas disponibilidades y exigencias han alcanzado tal desarrollo que han afectado al entendimiento de lo urbano, enunciándose el afortunado término de *Aldea Global* que define con precisión, no exenta de ironía, las realidades y potencialidades de la civilización urbana postindustrial.

Las nuevas intensidades urbanas tienden a evaluarse sobre las capacidades nodales, tanto telemáticas como aeroportuarias. Centros de este tipo se han desarrollado sobre viejas ciudades, pero el asiento de estas actividades ha encontrado mejor acomodo en enclaves menos conformados, más difusos —esto caracterizaría más al modelo americano— o bien tiende a colocarse en situaciones de equilibrio entre polos medianos, en los intersticios neutros de una zona de alta urbanización; a este segundo tipo pertenecen las localizaciones dispersas

de los nuevos centros de producción o los aeropuertos regionales que ha constituido la opción europea.

Es evidente que la contigüidad de las ciudades, como las hemos estado entendiendo, que hacía que el hombre urbano sintiera la disponibilidad de la oferta urbana como experiencia de inmediatez en el espacio, ha sido rota por el lleno telemático, que tiende a ocupar todas las superficies. En este punto, el imaginar el mapa resultante de los sistemas de comunicación, nos explicaría las zonas de más pulsión urbana de este continuo hertziano. Esta globalización que supera los antiguos procesos de extensión, nos habla de una nueva caracterización de lo urbano.

Ya hemos apuntado que estas nuevas intensidades buscan desplazarse de los continuos urbanos hacia localizaciones menos hipotecadas; se comprueba que estos asentamientos concordantes con las zonas de menor densidad material se alejan de la masificación y se posan sobre zonas vírgenes, son esos rotos en la espesura vegetal de la zona boscosa de Sun Belt, la artificial insularidad del aeropuerto de Kansai en la bahía de Osaka o las localizaciones en las zonas de baja polaridad en la Dorsal Europea.

Está claro que se tiende a una dispersión de las nuevas funciones que hoy cualifican en más medida la definición de lo urbano.

Estos fenómenos de globalización urbana son privativos de las grandes áreas en progreso, lo que aún se denomina el Mundo Desarrollado, que abarcaría a los países del occidente europeo, EEUU, Canadá y las zonas punteras del arco del Pacífico desde Japón hasta Australia. El resto de las áreas urbanas evoluciona aún en el sentido de una hiperconcentración puntual, sin perspectivas de rompimiento de esta tendencia, atendiendo al desarrollo social que los sustenta. Son éstas las grandes concentraciones humanas sobre las capitales latinoamericanas o de los grandes países africanos e índicos.

En este sentido se observa que el futuro de las ciudades antiguas, entendidas éstas como núcleos originales de un sistema urbano, aparece como viable referido a una globalidad. Este sistema viene articulado por las potentes redes mediáticas y de transporte, relleno una geografía en la que la distancia pasa a un segundo plano superada por las prestaciones de las líneas de comunicación, apreciándose una tendencia a relajar la densidad y la continuidad que se comienzan a percibir como indeseables.

La continuidad física será la marca de los antiguos centros, don-

de se ubican actividades fragmentarias y pormenorizadas, que siguen configurando el aspecto más entrañable de lo que nuestra memoria histórica nos recuerda como ciudad y que lejos de darlas por perdidas se reafirman con gran fuerza.

Pero estas formas urbanas, aún admitiendo su particularidad, son piezas de un todo que tiende a la globalización. El entendimiento como un todo de la geografía disponible es ya un hecho. Bástenos recapacitar sobre el significado que para sobre lo que aquí estamos reflexionando representa la intención de solicitar la declaración de parques mundiales para la Antártida y la Amazonia; esta idea nos dice hasta qué punto esta comprensión total es un hecho al menos desde el punto de vista de las áreas dominantes.

La experiencia de esta globalización no tendría valor urbano si se refiriera exclusivamente a un acto del conocimiento; es la experiencia real de los límites de la finitud del medio la que nos interesa, y esta sensación la podemos dar ya por vulgarizada, asumida inconscientemente por los habitantes integrados en las posibilidades de la comunicación y el intercambio, presentadas en nuestras sociedades como elementos de consumo, que generalizan esta percepción totalizante y aterradora.

Los viajes de trabajo, fruto de la interrelación de las economías, y en igualo mayor medida los viajes de ocio constituyen, junto al cotidiano uso de los instrumentos de comunicación, la base de esta asimilación inconsciente.

Los nuevos mapas urbanos tienen ya más que ver con los que reflejan las líneas de trayectos aéreos, las zonas de cobertura de informaciones por satélite o las grandes líneas de cables de comunicación y transporte energético.

El problema que se plantea es el de la tendencia al equilibrio buscado como objetivo político, pues no se tiene claro si todos los trasvases necesarios para conseguir un mundo más equitativo no debilitarán las potencialidades inherentes a la diversidad.

Los llamados equilibrios se han revelado como objetivos primordiales de la actuación de las administraciones. Se han conseguido resultados apreciables tanto a nivel estatal como supranacional dentro de las áreas de desarrollo pujante, pero estos reequilibrios regionales desvelan desequilibrios a mayor escala, acentuados por la contigüidad de las áreas de contraste; así las dos orillas del Mediterráneo muestran en toda su integridad esta oposición; la orilla europea, ten-

dente a la homogenización estructurada en base a los aspectos urbanos antes comentados, y el flanco africano, sumido en una dinámica sobre la cual la acción política se muestra incapaz de incidir en sentido estructurador. Ejemplar es también el análisis a ambos lados de Río Grande en la frontera entre los EE UD Y México. Los problemas derivados de estas situaciones fronterizas tan contrastadas son de todos conocidas por su actualidad.

Se tiende a pensar que una vez establecidas las redes infraestructurales, operarían al modo de vasos comunicantes, en el sentido de provocar paulatinamente una expansión del «orden relativo» sobre el que se construye nuestra percepción del mundo urbanizado como soporte y vehículo de la riqueza. Pero la constatación es que las diferencias regionales entre los contextos *ordenados* y los *desordenados* se acrecientan; este concepto de ordenado convendría colocarlo en el terreno de lo que se ha aprendido, es decir deviene en ordenado aquello que se tiene comprendido, analizado; así, las áreas menos vulnerables serían las que desarrollan más capacidad de conocimiento de las realidades. Introducimos aquí otro índice de cualificación urbana como es la capacidad de producir conocimiento a través de todos los medios posibles; la letra impresa queda reservada para los productos de reflexión más elaborados.

En términos urbanos se aprecia una tendencia a caracterizar las áreas más por su calidad que por su cantidad. Lo cuantitativo aparece desparramado por el continuo ordenado. La aglomeración humana sería una característica de aquellas zonas que no encuentran los medios para desarrollar el trasvase y recolocación de recursos (también humanos, como gusta decir a las ciencias sociales). Así, si en las regiones prósperas predominan los aspectos relativos a la homogeneidad distributiva en su implantación geográfica, las grandes ciudades del tercer mundo se presentan como hechos aislados, como núcleos que llevan implícita la negación de lo que ocurre fuera de ellos, fundamentando su poder en contener demografías ingentes. Río, Sao Paulo, Lima, México DF, El Cairo, las grandes ciudades indias etc., representan ese otro sistema de ciudades del Sur al margen de los flujos de la riqueza. Es cierto, no obstante, que esta otra cara de los fenómenos urbanos, por su presencia cotidiana, está incorporándose como una realidad presente a los centros de poder del Norte.

La vieja percepción de lo urbano como un orden formal sobre el territorio es, al fin y al cabo, nuestra experiencia de los fenómenos

de materialización de los agrupamientos urbanos. Ahora que estamos desarrollando una percepción universal de esta forma de vivir, el orden formal cede paso a otras percepciones referidas a la colocación del habitante ante la globalidad.

El orden formal que ha fundamentado la relación del ciudadano con su entorno está conociendo su extinción al totalizarse progresivamente la comprensión de lo urbano; de esta manera, el orden orgánico fundamentado en la historia definirá las señas de identidad específicas de las antiguas ciudades, mientras que los nuevos órdenes formales, caracterizados en cualquier clave, tienden a desmaterializarse en un sistema más complejo de referentes urbanos, más atentos a significaciones no estrictamente espaciales.

Los signos de la globalidad urbana nos perseguirán a cualquier parte para recordarnos permanentemente el mundo al que pertenecemos. La escapada de este sistema estará perfectamente programada. Esta programación de las perspectivas constituye el rasgo más característico de nuestra civilización. La improvisación desde *nuestro* punto de vista, es lo definitorio de ese otro mundo que vive al día y que tanto repugna a una cultura fuertemente asegurada.

*El orden urbano* será el reflejo de un orden social sin sobresaltos y esta estabilidad es el equilibrio exigido para engastarse en las tramas que ya están diseñadas. Parece que fuera de estas estructuras no hay lugar para nadie. Así de determinado se presenta el amorfo y excitante (?) mañana urbano.