

# LA HERENCIA MODERNA

**Roberto Goycoolea**

Arquitecto y crítico de arquitectura.  
Enseña en la Universidad Veracruzana, Xalapa. México.

*Ante la situación caótica de las ciudades hoy, este artículo revisa las condiciones para la percepción y la habitabilidad de la ciudad tradicional que la ciudad moderna destruye, evidenciando la importancia que los factores subjetivos de la percepción tienen para la forma que se entiende y habita la ciudad.*

**N**avegando entre Marsella y Atenas en un barco alquilado para la ocasión, un grupo de ilusionados arquitectos vanguardistas realizaron en junio de 1933 el IV de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Fue el más largo, apasionante y fecundo de todos los CIAM. A partir del análisis de 33 proyectos de urbanismo para otras tantas ciudades, los congresistas resumieron sus conclusiones en un ambicioso documento titulado «Principios de urbanismo». Redactado sin referencia de autor (anónimo y colectivo, como se quería que fuese la arquitectura moderna), el texto se editó comercialmente ocho años después como la *Carta de Atenas*, en una versión revisada por Le Corbusier y Jeanne de Villeneuve.

La propuesta de la *Carta de Atenas* consiste en reducir la problemática urbana a la solución de cuatro funciones básicas (habitar, trabajar, descansar, circular) y romper con la ciu-

dad tradicional, tanto en sus aspectos espaciales (la ciudad se funde en la región) como temporales (ruptura con la historia). El carácter conciso y propositivo del texto contribuyó a que se transformara en el soporte teórico fundamental para la planificación de prácticamente todas las ciudades nacidas o reconstruidas en el mundo en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Contadas son las ciudades actuales que no tengan una zona transformada o realizada siguiendo los principios de los CIAM (Giedion 1964).

Un documento, por sustancial que sea, no puede ser el (único) responsable de la ciudad moderna. Los conceptos plasmados en la Carta de Atenas estaban en «el aire» y no se hubiesen podido aplicar de no haber existido una predisposición positiva hacia estas ideas. La importancia del documento reside en ser el mayor intento realizado por los autoproclamados arquitectos modernos para sintetizar

su visión de la arquitectura y la ciudad, y llegar en el momento en que a nivel mundial se requerían nuevas aproximaciones a los inéditos problemas urbanos de las nacientes metrópolis.

Analizando hoy el resultado de la aplicación de las propuestas de los CIAM, el panorama es contradictorio. Por un lado, la arquitectura moderna ha realizado una serie de mejoras importantes en el hábitat urbano: desde la exigencia de infraestructuras más eficientes a la demanda de soleamiento y ventilación en las viviendas mínimas. Pero, por otro lado, la crisis social y formal de la ciudad nacida de sus principios urbanos ya no es discutida sino matizada; diariamente, tanto en periódicos como en foros académicos, se impugna desde diversos ángulos la calidad de vida de nuestras metrópolis.

36

Como profesionales preocupados por los fenómenos urbanos la controversia es significativa: ¿Qué sucedió en estos 65 años para que los principios urbanos defendidos por la *Carta de Atenas*, considerados en su momento la solución más adecuada para resolver los desafíos metropolitanos, sean hoy desechados y considerados los responsables de haber conducido a nuestras ciudades a una situación tan crítica para que la recuperación de la ciudad antigua se presente hoy como la propuesta urbanística menos discutida y más aceptada del momento?

Consciente de lo complejo del tema, nos aventuramos a sugerir que el problema de la ciudad actual no es tanto de índole técnico como de habitabilidad y percepción del espacio urbano, entendiendo por «espacio», una noción mental

que el sujeto recrea a partir de la percepción de las relaciones establecidas entre los distintos entes que coexisten en un lugar (Leibniz, *Monadología*). En consecuencia, existiría una relación necesaria entre las propiedades de los entes que coexisten en un lugar y la percepción que el sujeto obtiene de ellos; siendo esta interdependencia tan estrecha que, modificar uno de ellos altera su relativo.

Desde esta perspectiva, la actual defensa de la ciudad antigua se debería a que, por las características y propiedades de los elementos que la conforman (los coexistentes), genera en quien la percibe (vive) una experiencia espacial socialmente más apreciada (deseada) que la obtenida a partir de los coexistentes de la ciudad moderna. Para contrastar esta hipótesis se analizan a continuación lo que, a nuestro entender, son las principales consecuencias que la aplicación de los principios urbanísticos y arquitectónicos de los CIAM han tenido (tienen) para el modo de percibir y habitar (experimentar) el espacio urbano.

Con este análisis se pretende mostrar que, si las propuestas de la *Carta de Atenas* son hoy cuestionables, no es tanto por la falta de objetividad de los principios sustentados como porque al definir la ciudad como un ente objetivo y objetivable «una auténtica creación biológica con órganos claramente definidos, capaces de desempeñar a la perfección sus funciones esenciales» (*Carta de Atenas*, Art. 86)<sup>1</sup>, no se ponderó adecuadamente la importancia que los factores subjetivos de la percepción tienen el modo de habitar la ciudad.

## Edificación exenta en altura

*"Las construcciones altas, situadas a gran distancia unas de otras, deben liberar el suelo en favor de grandes superficies verdes" (Carta de Atenas, Art. 29)*

En la ciudad antigua la traza y los edificios, apoyándose unos en otros, generan un ente sin soluciones de continuidad que formaliza el espacio público. Plazas, calles, patios, la ciudad toda, se configura como de un *continuum* espacial donde lo individual está subsumido en la totalidad. Lo importante para la percepción del espacio no son las características formales de cada edificio, sino su situación en el contexto urbano. La Plaza del Campo en Siena, el Campo del Fiori en Roma o el Zocodover de Toledo se recuerdan por las cualidades espaciales del conjunto y no por la calidad estética de sus edificios.

La ciudad moderna, en cambio, está constituida por edificaciones exentas. La vivienda es unifamiliar, los rascacielos nacen libres de las placas comerciales, las torres de viviendas se alzan en diáfanas áreas verdes, los centros comerciales están rodeados de aparcamientos, etc. Por primera vez en la historia, la ciudad se resuelve como una suma de fragmentos individuales. El espacio no es un lugar conformado sino un territorio determinado, más por la estructura funcional planimétrica que por interconexiones espaciales entre elementos construidos. La calle y la plaza no son resultado de lo construido; son las redes de infraestructura de comunicación y servicio, no el espacio, lo que organiza la ciudad.

La continuidad de las construcciones, la adecuada proporción entre llenos (edificios y similares) y vacíos (calles, plazas...), la magnitud controlable de las distancias, la homogeneidad de los materiales y el color y otros aspectos que caracterizan a la ciudad antigua, generan espacios claramente conformados y, por lo tanto, inteligibles para el habitante. Incluso los extensos espacios barrocos, sinónimo de infinitud y eternidad, mantienen mediante fondos de perspectivas la idea de que debe haber límites claros y concretos en el espacio como condición necesaria para comprenderlo.

Lo opuesto ocurre con los espacios que quedan entre los modernos bloques de oficinas, con las perspectivas ilimitadas de las avenidas pensadas para el automóvil, con la tierra de nadie que circunda los centros comerciales y los polígonos industriales. Al no crear relaciones de continuidad entre ellos, estos elementos exentos generan espacios fraccionados e inabarcables. Exagerando, la ciudad moderna se presenta como un catálogo de objetos independientes que luchan por resolver sus problemas internos y resaltarse a sí mismos, pero que no logran configurar un espacio urbano comprensible. Basta comparar las plazas más celebradas de las ciudades antiguas (San Marcos en Venecia o la Plaza Mayor de Madrid), con alguno de los espacios públicos más emblemáticos del urbanismo moderno (la Plaza de los Tres Poderes en Brasilia o el Dominion Center en Toronto), para comprender la enorme diferencia que existe en el tipo de experiencia espacial que el habitante puede obtener de la ciudad antigua y la moderna.

## Prioridad de la circulación y crecimiento con extensión

*«Las dimensiones de las calles, inadecuadas para el futuro, se oponen a la utilización de las nuevas velocidades mecánicas y al expansión regular de la ciudad» (Carta de Atenas, Art. 53)*

La discontinuidad espacial de la ciudad moderna es paralela a una de sus características más negativas para su habitabilidad: la pérdida de densidad de población y la consecuente expansión ilimitada de la mancha urbana.

Aunque en la ciudad actual existen edificios que albergan masas de personas antes desconocidas (rascacielos de oficinas, bloques de viviendas, hoteles, estadios...) y algunos barrios superpoblados (especialmente los de la especulación inmobiliaria), en conjunto su densidad es menor que la de la ciudad antigua (el centro de Madrid, por ejemplo, a fines de los años ochenta tenía cerca de 265 habitantes por hectárea frente a 53 del área metropolitana). En gran medida, esta baja densidad se debe a la aceptación generalizada de los postulados del urbanismo moderno que planteaban compaginar la ciudad con el campo, aprovechando lo mejor de ambos, y al papel del ferrocarril, primero, y del automóvil, posteriormente, como agentes del desarrollo de esta idea.

Las servidumbres económicas, psicológicas y ecológicas derivadas del crecimiento desmesurado del área urbana y de la disminución de la densidad humana son significativas:

Económicamente, hay un menor aprovechamiento del espacio y las infraestructuras; en

consecuencia, mayor repercusión del valor del suelo en las edificaciones y un costo adicional por la construcción, mantenimiento y disfrute de los servicios urbanos.

Psicológicamente, los defensores del crecimiento urbano en extensión argumentan que el sobreprecio del suelo y los servicios se compensa con la satisfacción espiritual que proporciona disponer de más espacio personal e incorporar a la ciudad más áreas libres. Sin embargo, en la realidad estos deseables beneficios psicológicos se esfuman ante la dependencia que el habitante tiene del transporte diario (individual o colectivo) y la espeluznante cantidad de tiempo perdido en ello (idas y venidas al trabajo, acarreo de niños al colegio, compras alejadas del domicilio...).

Ecológicamente, la expansión urbana ha significado un aumento considerable de la contaminación ambiental producida por los sistemas de transporte y una irreparable destrucción de las áreas naturales y de cultivo que antes rodeaban las ciudades.

Sin entrar a discutir las nefastas consecuencias que el crecimiento en extensión ha tenido también para la conservación del patrimonio (ensanche y apertura de vías, destrucción de plazas y parques para construir aparcamientos...), cabría llamar la atención sobre cómo esta prioridad de la circulación ha transformado radicalmente el modo de comprender y vivir la ciudad:

Debido a la velocidad y al trazado de las vías de los sistemas de transporte, comprender la relación entre las partes de la ciudad y disfrutar de su arquitectura y el paisaje es imposible.

Los diferentes lugares de la ciudad se independizan hasta aparecer flotando, cual quantos de la física actual, en un espacio global, un campo, sin cualidades ni relaciones. La fragmentación perceptiva se acentúa a límites increíbles en los usuarios del metro, que reconstruyen la imagen urbana a partir de la suma de los entornos aledaños a las estaciones que utilizan y entre los cuales sólo existe una oscura dimensión temporal.

Con el fin de hacer más eficaz la circulación, lo único que interesa es que el desplazamiento sea lo más rápido y seguro posible. Con ello han desaparecido innumerables actividades paralelas que tenían los desplazamiento en la ciudad antigua. Al poseer mayor densidad y menor tamaño, la distancia entre el trabajo y la vivienda era recorrible a pie o en medio de transporte de baja velocidad y gran permeabilidad que permitían desarrollar diversas actividades paralelas enriquecedoras para el transcurrir cotidiano. Cuando el camino nocturno de vuelta al hogar permite contemplar el trajín ciudadano y detenerse en tiendas, librerías, cinematógrafos o restaurantes, se establece con el espacio recorrido una relación completamente diferente a la que obtiene el viajero que pasa rutinaria y velozmente ante los monótonos bloques de oficina e incontables viviendas unifamiliares que jalonan la periferia de la ciudad extensa. El inevitable transcurrir del nómada urbano en los sistemas de transporte es hoy algo tan monótono que se considera un lujo poder leer el periódico o conversar en el trayecto. Y qué decir de los millones de conductores de automóviles privados, que durante un par de horas al día y

durante toda su vida deben dedicarse a la poco creativa e improductiva tarea de conducirlos.

Desgraciadamente, los gestores urbanos siguen más preocupados por la eficacia del transporte que por el papel de los desplazamientos en la comprensión y habitabilidad del espacio. Controlar el costo social y personal a pagar por las servidumbres adquiridas debido a la baja densidad y a la consecuente dependencia de los sistemas de transporte, es fundamental si se desea mejorar la calidad de vida del ciudadano. Esto no significa desechar el automóvil como modo de locomoción, menos en una cultura y una economía pensada para él. Se trata de plantear una red viaria y una utilización de los medios de transporte condicionada al disfrute y aprovechamiento del desplazamiento y a la no interferencia de éstos con los habitantes.

39

### Zonificación de las funciones urbanas

*«La zonificación es la operación que se realiza sobre un plano urbano con el fin de asignar a cada función y a cada individuo su lugar adecuado» (Carta de Atenas, Art. 15)*

Una bandera de lucha de los urbanistas modernos fue asignar lugares específicos a las diferentes funciones urbanas. En aras de la funcionalidad y la eficiencia técnica, se situaron en áreas predeterminadas las diferentes actividades que acoge la ciudad. Comercio, servicios y cultura se concentran hoy en zonas especialmente construidas para cada uno de ellos; destruyéndose así la fértil interacción social y funcional que permitía la red de servicios y equipamientos localizados en el lugar de residencia propia de la ciudad antigua. Con

la zonificación urbana, la vida se ha simplificado hasta hacerla insoportable. Pocas cosas son hoy más desoladoras y faltas de incentivos vitales que los barrios dormitorio (donde ya ni el lechero recorre sus amplias y ajardinadas calles), los conjuntos de oficinas (vacíos y peligrosos fuera de los horarios burocráticos) o, peor aún, los asépticos enclaves para jubilados pudientes (*Sun City*). Hasta tal punto se acepta el principio de zonificación, que consideramos normal que los universitarios estén recluidos en sus cuidados campus y los ancianos en sus incalificables asilos.

40 Existe una gran diferencia entre disponer de los servicios y equipamientos urbanos cerca de casa a tener que desplazarse para utilizarlos. Actividades que deberían ser espontáneas se transforman en actos acotados y planificados, hasta hacerlos rutinarios: cine el viernes por la noche, sábado de supermercado, paseo y periódico dominical. Con esta poco atractiva experiencia espacial, resultan coherentes las continuas críticas a la poca habitabilidad de las metrópolis y la creciente añoranza por la ciudad antigua. Esta última, por la densidad y espacialidad que posee, atrae a una serie de equipamientos (bares, restaurantes, teatros, escuelas...) y a personajes de todas las estirpes que hacen más atractiva la vida al permitir mayores posibilidades de intercambio social y cultural. «El opresivo ambiente de tantas ciudades residenciales o ciudades jardín se debe a su artificial y antiurbana estructura básica; es decir, a que las alternativas entre las esferas pública y privada no se pueden llevar aquí a cabo, puesto que esos lugares consisten en realidad en un apotamiento de espacios pri-

vados» (Mitscherlich). Ante esto cabe preguntarse ¿hasta qué punto la valorada posibilidad de individualidad y anonimato, destacada como atributo en la ciudad (y sobre todo de las periferias metropolitanas) es consecuencia de desafortunadas políticas urbanísticas y no de un anhelo social? ¿Hasta dónde las nuevas estructuras urbanas impiden los contactos sociales que permitía la ciudad antigua y que han sido mal sustituidos primero por la radio y más tarde por la televisión?

Demasiado a menudo se olvida que la ciudad es, ante todo, lugar de intercambio social y no una mera estructura mecánica. La ciudad antigua resulta tan atractiva y enriquecedora porque, al permitir la plurifuncionalidad, mezcla lo conocido con lo desconocido, facilitando así las relaciones sociales. Si la tendencia zonificadora actual no se revierte, llegaremos en un futuro cercano a una espeluznante ciudad de castas separadas por presupuesto y raza. No es un problema hipotético. En la mayoría de las ciudades actuales las clases económicamente privilegiadas (al igual que las marginadas) se aíslan hasta el punto que sus habitantes sólo comparten con sus iguales el entorno; terminando por ver como una amenaza a cualquiera que venga de fuera. Sin embargo, pese a las posibles consecuencias negativas de esta situación (una manifestación cada vez más frecuente es la irracional violencia racista de las pandillas metropolitanas), la tendencia a la segregación espacial y temporal de las funciones urbanas continúa, si no es que aumenta. En la especializada y compartimentada mentalidad de los planificadores y gestores urbanos esta segregación simplifica la administración y control social.

## La forma sigue a la función

*«Esta distribución parcial de la vivienda está sancionada por el uso y unas disposiciones municipales que se consideran justificadas» (Carta de Atenas, Art. 15)*

Cualidad característica de la ciudad antigua es su adaptación al entorno. La estructura urbana y la arquitectura condensan un largo proceso de ensayo y error en el que se definían los modelos espaciales más adecuados a la topografía y el clima del lugar, a los recursos técnicos y económicos disponibles, y a las aspiraciones funcionales y estéticas de la comunidad.

En cambio, la ciudad de los rascacielos, los centros comerciales y los grandes suburbios tiende a homogeneizar tipologías. La arquitectura moderna, siguiendo en ello la disposición general a la globalización económica y cultural, ha impuesto unos pocos prototipos como únicos modelos válidos. Las estructuras urbanas y arquitectónicas presentan a nivel mundial una gran similitud formal y funcional que sólo es rota por peculiaridades étnicas, geográficas o económicas circunstanciales. Desde hace ya demasiados años, es cada vez más difícil distinguir entre los barrios habitacionales, las autopistas, los edificios de oficinas o los hoteles de Tokio, Madrid, Yakarta o Ciudad de México.

Si no se desea convertir el mundo en un gran centro comercial reconocible sólo por el nombre del aeropuerto, es imprescindible recuperar la especificidad de la trama urbana y de las tipologías constructivas ligadas al entorno. Para el arquitecto esto implica, necesariamente, romper con el protagonismo de la arquitec-

tura internacional de las revistas de moda y adentrarse en un conocimiento de las particularidades del medio físico y cultural en el que trabaja. Esto no significa añorar las, a menudo obsoletas, tipologías del pasado, sino en tener en cuenta al momento de actuar que los problemas urbanos y arquitectónicos, desde el momento que afectan a seres humanos en circunstancias específicas, son siempre particulares y requieren soluciones acordes. Por buenas que sean las intenciones, ningún planteamiento teórico ni práctico asegura que una solución coherente para un lugar lo será necesariamente para otro.

## La convivencia con la naturaleza

*«Estas horas libres, que el maquinismo aumentará infaliblemente, se dedicarán a un reconfortable descanso en medio de elementos naturales» (Carta de Atenas, Art. 32)*

Una rápida visión de la mayoría de las ciudades históricas consideradas hermosas y agradables para vivir muestra que casi no poseen áreas verdes en el espacio urbano. A lo más, lo natural aparece en pequeños jardines o floridos balcones. Sólo en el barroco, cuando la ciudad supera las murallas medievales la vegetación entra en la urbe, pero concentrada en parques claramente acotados (Jardín de Luxemburgo, París) o en arboladas avenidas (Paseo de la Reforma, México).

Esta manera controlada de comprender la relación entre lo construido y lo vegetal, contrasta con uno de los más influyentes principios del urbanismo moderno, cuya tónica consiste en ofrecer la idílica imagen del hombre conviviendo con la naturaleza en una arquitectura de

volúmenes individuales dispersos en amplias áreas verdes<sup>2</sup>. Siguiendo esta idea, la mayoría de las legislaciones urbanas actuales promueven la creación estatal de parques y jardines, y obligan a los promotores inmobiliarios a destinar porcentajes predeterminados de áreas verdes públicas. Para solaz de sus habitantes, la superficie de vegetación en la ciudad moderna es considerablemente mayor que en la antigua. Sin embargo, la realidad dista mucho de las idílicas imágenes de las propuestas originales. Al plantearse el problema de las áreas verdes de un modo cuantitativo, la ciudad se ha llenado de espacios que sólo cumplen con los porcentajes legales requeridos: torres de apartamentos rodeados de «vergeles» normalmente mal cuidados, viviendas unifamiliares con minúsculos jardincitos que nada aportan a la calidad de vida urbana, plazas verdes localizadas en los lugares más inaccesibles de las urbanizaciones.

Pero según la política de expansión de la mancha urbana, en vez de aumentar la relación del hombre con la naturaleza, la ciudad crece arrasando bosques y áreas de cultivo y otorgando a cambio una inmensa superficie de calles y aparcamientos asfaltados (normalmente mayor que la destinada a jardines).

Esto no significa que la vegetación deba ser desterrada de la ciudad. Sólo se intenta señalar que la incorporación de la naturaleza en el espacio público no implica necesariamente una *mejor calidad de vida*. La proliferación de la vegetación en la ciudad no es un fin en sí mismo. No se puede caer en el recurso fácil de ajardinar cualquier espacio público libre por el mero hecho de que existe una creciente demanda social de áreas verdes, sobre todo a raíz de

la nueva y combativa conciencia ecológica. No se debe perder de vista que la esencia de la ciudad no son las áreas verdes (como tampoco lo es la eficiencia técnica del funcionamiento de las infraestructuras), sino el hombre en cuanto individuo y ser social. «Parece creerse, comenta Mitscherlich, que el disfrute de un aire sin contaminar puede contribuir el objeto de toda una vida o, por lo menos, razón suficiente para sentirse satisfecho y de buen humor.»

La introducción de áreas verdes en el espacio urbano no debe responder a una cuestión cuantitativa (metros cuadrados por persona o por metros construidos), sino a una actuación orientada en sus parámetros funcionales y estéticos a mejorar la calidad de vida del usuario. Sólo así, las superficies pintadas de verde en los planos no se transformarán en espacios inútiles para la convivencia social o, peor aún, en las escombreras en que (demasiado) a menudo se transforman.

## La arquitectura como redentora social

*«Reglas inviolables garantizarán a los habitantes el bienestar del alojamiento, la facilidad del trabajo, el empleo feliz de las horas libres. El alma de la ciudad quedará vivificada por la claridad del plan» (Carta de Atenas, Art. 32)*

Diferentes disciplinas sociales reconocen que una parte fundamental del bienestar personal y colectivo depende de una correcta relación con el medio en que se realiza la vida. Nadie puede desarrollarse adecuadamente si el lugar que habita es para él feo, hostil, o impuesto contra su voluntad. Desde esta perspectiva, la principal labor del arquitecto sería proporcio-



nar a los ciudadanos un entorno hermoso y afable donde desarrollar su vida.

Parece sencillo. Sin embargo, definir qué es un medio hermoso y afable es algo sumamente complejo, debido a que la percepción del espacio no es un proceso objetivable. La calidad de vida no es consecuencia directa de las condiciones materiales o de la excelencia de los servicios, ni de la cantidad de espacio disponible por persona (aunque sin duda esto puede ayudar a lograrla).

La calidad de la experiencia espacial que se obtenga de un espacio determinado, no es algo que se pueda prever ni controlar, como querían los participantes al IV CIAM (*Carta de Atenas*, Art. 32). Distintos factores psicológicos y culturales, difícilmente previsibles, hacen que las interpretaciones que los diferentes sujetos obtienen de un mismo lugar sean personales y sensiblemente distintas. La demolición a mediados de la década de los setenta del conjunto habitacional Pruitt-Igoe en San Luis, Missouri, por los problemas sociales que generaba, es uno entre tantos ejemplos de las diferentes lecturas que puede tener un mismo espacio: para los promotores el conjunto, diseñado sólo unos años antes basándose en las últimas teorías urbanas y arquitectónicas, redimiría espiritualmente a sus habitantes, pero éstos se empeñaban en opinar lo contrario.

Tratándolos adecuadamente, los factores psicológicos de la percepción del espacio pueden transformarse en importantes agentes para mejorar la habitabilidad de la ciudad. Permítanme un ejemplo cercano: en los años

setenta se intentó en Madrid derribar el Mercado de Olavide en el barrio de Malasaña, por entonces un enclave degradado social y materialmente. Se organizó una cruzada ciudadana para salvarlo, que si bien no logró su objetivo, hizo que mucha gente «descubriera el lugar»: sus pequeñas plazas, sus señoriales y decadentes edificios, las historias de las heroínas que se revelaron contra las tropas de Napoleón. Poco a poco y sin ninguna intervención oficial ni de promotores inmobiliarios, artistas, intelectuales, profesionales y otros se fueron a vivir al barrio, convirtiéndolo en uno de los focos culturales más importantes de la ciudad.

Como muestra este ejemplo, la positiva participación del ciudadano en la configuración del espacio sólo se produce si éste se identifica con el medio en que vive y considera propio el devenir de la ciudad (Bailly 1981). El modo de lograr esta identificación no es sencillo porque, como se apuntó, depende de factores subjetivos; aunque de manera general se puede afirmar que las relaciones técnicas (laborales, comerciales, transporte...) suelen ser menos interesantes y profundas que las afectivas (amistad, ideología, gusto...). Por esto, si se desea lograr una ciudad más habitable, es indispensable potenciar la calle, los lugares de encuentro y los paseos, los servicios personalizados, la oferta cultural y actividades afines, que permitan el desarrollo de la persona en una relación de simpatía con sus vecinos y la ciudad. «El haber del hombre, —comenta Ricardo Morales (1984)—, en el sentido de lo que le es propio, se forma en el habitar, así como las

actividades habituales que el habitar entraña constituyen el haber de la arquitectura: sus propiedades, en las que reconocemos para qué es hábil o apta.»

## A modo de epílogo

Como se puede deducir de esta somera reflexión sobre las consecuencias del urbanismo y la arquitectura de los CIAM para la percepción y habitabilidad de la ciudad, toda política urbana que pretenda mejorar la calidad de la experiencia espacial de los ciudadanos, no puede limitarse a resolver los problemas materiales de la urbe. Los eriales tan poco estimulantes que forman la periferia de nuestras ciudades, cons-

tituyen tristes recordatorios de la facilidad con que las esperanzas puestas en soluciones técnica y económicamente correctas pueden convertirse en amargas caricaturas de las propuestas originales. La estabilidad y calidad de las relaciones del habitante con los objetos y con los conciudadanos constituyen factores humanamente más significativos y enriquecedores para la vida humana y urbana. Desde esta óptica, las cualidades espaciales y sociales de la ciudad tradicional, que el urbanismo moderno pretendió eliminar en nombre de la eficacia técnica de la ciudad, se presentan hoy como referentes de lo que debería ser el espacio urbano, en el sentido más amplio del término.

---

### NOTAS

<sup>1</sup>En el escrito se exageran algunas cualidades y defectos de la ciudad antigua y la moderna con el fin de hacer más patentes sus diferencias. Soy consciente de que las críticas expuestas son susceptibles de matizaciones, debido a que existen bastantes buenos ejemplos de arquitectura moderna. Sin embargo nos referimos aquí a la arquitectura media (por no decir mediocre) que ha generado la aplicación indiscriminada e irreflexiva de las propuestas de los CIAM.

<sup>2</sup>De los diferentes prototipos expuestos en la era moderna para integrar la ciudad con la naturaleza cabría destacar: (a) la *Ciudad jardín*, planteada originalmente por Ebenezer Howard (1898) viviendas unifamiliares privadas exentas con jardín particular; (b) la *Ciudad industrial* de Tony Garnier (1917); los edificios institucionales, las viviendas y las fábricas están situados en medio de una vegetación más o menos uniforme; (c) el esquema socialista defendido por la *Carta de Atenas*; viviendas plurifamiliares en altura aislada en un jardín comunitario (Art. 15).

---

### BIBLIOGRAFÍA

Bailly, Antoine S. *La géographie du bien-être*, P.U.F., Paris, 1981.

Le Cobusier Carta de Atenas (Principios de urbanismo). *Obras Maestras del Pensamiento Contemporáneo* 20, Planeta Agostini, Barcelona, 1993.

Fernández Alba, Antonio *Esplendor y fragmento. Escritos sobre la ciudad y arquitectura europea*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1997.

Giedion, Sigfried, «Les CIAM» en *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 113-4, 1964.

Leibniz, G. W., *Monadología* (1714), Orbis, Barcelona, 1983.

Mitscherlich, Alexander, *Tesis sobre la ciudad del futuro* (1971), Alianza Universitaria 194, Madrid, 1977.

Morales, José Ricardo, *Arquitectónica, sobre la idea y el sentido de la arquitectura* (1966), Concepción, Chile, Universidad del Biobío, 1984.