

LA DECADENCIA DE LA CIUDAD OCCIDENTAL

POR

PATRICIO H. RANDLE

Si el título evoca la magna obra de Spengler no es casual. El supo prever algunos síntomas que ya hace tres cuartos de siglo asomaban sobre la ciudad occidental. Y en ésto no estaba solo. El escocés Patrick Geddes y luego su discípulo el norteamericano Lewis Mumford abundarían en argumentos sobre el crecimiento a ciegas de las grandes ciudades y las consecuencias nefastas que de ello se derivarían. Y con ellos un pléyade de urbanistas alarmados por el desorden y la hipertrofia de las ciudades contemporáneas.

Al aproximarnos al final del siglo es conveniente una puesta al día del problema y una prospección hacia el futuro.

La ciudad occidental fue alguna vez la flor de la cultura. Alejada ya del modelo greco-romano supo recrear una forma durante el Medioevo, el Renacimiento y los albores de la Modernidad hasta los comienzos de la industrialización que le dio los primeros golpes mortales. Poco a poco todos sus órganos vitales dieron cuenta de su incipiente decadencia hasta que hoy, difícilmente, pueda exhibir ningún rasgo sano, ni en plenitud.

El corazón de la ciudad

Comencemos por el corazón de la ciudad. La plaza, la heredera del Foro y del Agora que en la ciudad de la Edad Media adquirió una vigencia notable no sólo por desempeñar una función múltiple sino por congregarse en torno a ella los edificios más significativos de la comunidad local.

Escribe José Luis Sert, entonces Presidente del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, al promediar este siglo que acaba, que «la polis o la urbe comienza por ser un hueco: el foro, el ágora y todo lo demás es pretexto para asegurar este hueco, para delimitar este contorno». Lo que rememora esa definición cómica que se ha dado del cañón: «Toma usted un agujero, lo rodea de alambre muy apretado y eso es un cañón» (1).

Dado que la función crea al órgano, cuando el órgano se desvitaliza es porque la función ha decaído. Nada que afecte a la ciudad como continente es extraño al contenido.

Ocurre que lo social (y lo político en su sentido original) hoy día se manifiesta de diversas maneras y tan diferentes son que sería forzado equiparar la antigua ágora al *Shopping Center* con todas las diferencias del caso.

O sea, que ahora las compras no se hacen más en la plaza y la compulsión de opiniones se realizan por medios electrónicos. La gente no se encuentra cara a cara y entonces ya no hace falta más la plaza para ello.

Tampoco se celebran ceremonias, ni fiestas casi y en todo caso tienen lugar en sitios cerrados. Y esos sitios se especializan cada vez más representando un género propio cada uno.

Se ha perdido toda la espontaneidad de la ciudad antigua en la que la plaza cumplía múltiples funciones según el día de la semana y la hora del día. Los días de mercado podía ser ocupada en buena parte por animales en pie. Y los vendedores apenas armaban un techo portátil mientras ofrecían sus productos. Es más, la forma de algunas plazas medievales —particularmente en Inglaterra— tomaron la forma de calles ensanchadas porque así se adaptaban mejor al ingreso de las majadas que ocupaban mucho espacio. En la plaza se hacían ceremonias y fiestas cívicas y religiosas y, en muchos casos, se erigía allí el cadalso para escarmiento de la delincuencia. El árbol de la justicia era casi el único rasgo físico que se levantaba en las plazas hispanoamericanas.

(1) CIAM: *El corazón de la ciudad*.

En suma, que la plaza era la ciudad toda y en ella se daban cita todas o casi todas las funciones sociales de la ciudad.

Con el tiempo las funciones urbanas se fueron descomponiendo y especializando. Cada una requirió su edificio propio con caracteres individuales y en distintos sectores de la planta urbana. Sin embargo, hasta la llegada de automóvil a la ciudad y la concentración comercial seguía manteniendo con cierta vitalidad todo su simbolismo.

Eso ahora se está terminando. Particularmente en Norteamérica y en todas las ciudades del mundo que —consciente o inconscientemente— siguen ese modelo, la sociedad de consumo ha remplazado la plaza por los centros de compras, las calles peatonales, las galerías comerciales. En México, incluso, hoy día «plaza» es sinónimo de centro de consumo.

Uno puede verificar el hecho y explicarlo pero es muy difícil elogiar el reemplazo de un órgano tan significativo por una función harto restringida como son las compras, por mucho que ahora se les agreguen cines y restaurantes.

La espontaneidad de la plaza tradicional es un rasgo irremplazable. Y lo peor de todo es que este hecho importa un síntoma de desvitalización cívica. Se vive juntos pero más para participar de beneficios materiales que espirituales; pertenecemos a una sociedad pragmática.

La seducción de los rascacielos

Mucho se escribió sobre los rascacielos cuando hicieron su aparición en el cielo urbano. Los europeos fueron, al principio, harto críticos y vieron en ellos una expresión de soberbia y jactancia, de poderío tecnológico, sin grandeza ni significación valiosa (2). Poco a poco nos fuimos acostumbrando en todo el mundo a construir cada vez más alto. El motivo económico del encarecimiento de la tierra en las áreas centrales de las metrópolis fue suficiente para

(2) Cfr. *Il Grattacielo* en *Edilizia Moderna*, n.º 80, Milán, septiembre 1963.

amortiguar todas las críticas que los sindicaban como expresión de egoísmo, enemigo del bien común. En sus comienzos los rascacielos se dedicaban a oficinas y se construían en los distritos comerciales, pero poco a poco la edificación en altura fue destinándose a hogares. También durante un tiempo hubo una suerte de autolimitación en punto a la altura máxima pero en cuanto la técnica y los materiales permitieron superar esos límites se batieron *records* como si se tratara de un mérito laudable el superar por algunos pocos metros al que tenía el cetro hasta ahora.

Semejante infantilismo —según Sombart uno de los rasgos de hombre moderno— unido al hecho de que la vivencia en altura tiene muchos inconvenientes prácticos como el no poder abrir las ventanas casi nunca o perder tiempo precioso en los ascensores para no hablar de los riesgos en casos de incendio, no fue impedimento para que se detuviera la carrera entre rascacielos del mundo.

Obvio es señalar, de paso, que la erección de estos monstruos edilicios poco favor hacen al entorno urbano que debe padecer los efectos de la inmensa sombra que producen y los efectos colaterales que generan las corrientes de aires al chocar o provocar el efecto Venturi en el ámbito urbano (3).

La silueta urbana que hasta hace poco se divisaba desde la distancia por las torres y cúpulas de sus iglesias hoy día se reconoce por sus rascacielos o edificios de altura que también se entienden como símbolos de poderío económico. Allí donde la tierra urbana no lo justifica también se elevan pequeños rascacielos que relativamente cumplen el mismo rol y colman las aspiraciones de vecinos que prefieren desprenderse de sus jardines y patios para poder jactarse de vivir en el piso 10 ó 20 (4).

(3) Sobre el tema cfr. las investigaciones hechas por el Arq. Julio Morosi en el Laboratorio de Investigaciones de Territorio y el Ambiente (LINTA), La Plata, Argentina.

(4) En 1929 ya había en Estados Unidos 377 edificios de más de 20 pisos; 188 sólo en New York.

Cfr. Rafael Iglesia: «El fenómeno del rascacielos: cosa de maravilla» en *Nuestra Arquitectura* N.º 427, Buenos Aires, Agosto de 1965.

Ni siquiera la vista que se obtiene de alturas exageradas justifica la vivienda en altura. El paisaje se desdibuja, pierde sus rasgos distintivos y permanece igual todo el año mientras que a la altura de la copa de los árboles todavía se tiene la vivencia de la naturaleza.

Tal vez nada de eso importe ya al hombre urbano moderno que ha perdido el ideal de concertar las ventajas de lo natural con lo civilizado y, por el contrario ansía desprenderse literalmente del suelo, desarraigarse, como de muchas otras maneras lo hace. Todo eso es efectivamente así pero conviene no equivocarse y restarle importancia pues por ese camino la ciudad se puede convertir en un mero artefacto, no ya en aquella «flor de la cultura».

Escasez de espacios libres

Otro rasgo que va perdiendo la ciudad contemporánea y la aleja de los mejores modelos del pasado son los espacios públicos. Todo, absolutamente todo, está siendo privatizado y sólo algunos propietarios se dignan ceder una franja de su parcela para el tránsito de peatones (siempre por alguna finalidad en última razón crematística) el ciudadano hallará algún desahogo en la ciudad.

Las ciudades por lo general han crecido merced al impulso de sus vecinos espontáneamente al principio y luego gracias a agentes inmobiliarios que adquirían extensiones considerables en la periferia —tierras rurales— para subdividirlas y convertirlas en parcelas urbanas. En la medida en que por inadvertencia de las autoridades municipales no se reglamentó ese negocio, el «producir ciudad», como se ha dicho, ha resultado uno pingüe a expensas del bien común. Todo se vendió y el Estado que originalmente poseía grandes extensiones tuvo que volver a comprar lotes para instalar allí los equipamientos como escuelas, hospitales, oficinas, etc. Hasta los espacios vacantes para ser convertidos en plazas y parques debieron ser expropiados. O sea, que el espacio libre se hizo oneroso y, por esa misma razón, escaso. Todo debió llenarse de edificación como signo de «progreso».

Por el contrario, piénsese en Roma o en París, en sus atractivos turísticos. ¿Acaso no provienen todos de esa holgura en los espacios públicos que viene retaceada en la ciudad moderna más densa y agitada? ¡Cuánto más no es necesario contar con esos desahogos ahora que entonces, en la antigüedad o en el mismo siglo XIX sin automóviles y un ritmo más atenuado de vida!

¿Cuál es la contraparte que ofrece la ciudad contemporánea? Aun cuando los urbanistas sean conscientes del problema, ¿qué pueden hacer con los centros de las ciudades ya terminados, congestionados y con valores inmobiliarios inaccesibles para los poderes públicos que no pueden ni debieran tener por objetivo el sacarles una renta?

El consumismo modela la vida de la ciudad

Que el consumo se ha convertido en el *leit motiv* abusivo de la ciudad hoy no hace falta demostrarlo pero se puede hallar otra prueba más contrastando lo que eran los domingos en la ciudad tradicional y lo que se está convirtiendo en la ciudad actual. Sabido es que el domingo sin duda alguna porque reflejaba el Tercer Mandamiento del Decálogo (Acuérdate de santificar las fiestas) se caracterizaba por la mañana dedicada al culto, al paseo en el parque, al almuerzo familiar y la tarde hogareña, todo lo cual imprimía un ritmo moroso, casi somnoliento a las ciudades, especialmente de provincia.

Cierto es que la juventud se aburría pero, ¿es que el exceso de diversión actual asegura una mejor educación final? ¿Y acaso del ocio no nace la vocación intelectual, la creatividad, mucho más que del entretenimiento pasivo en una tribuna o frente al televisor?

Ciertamente fue el deporte —no tanto su práctica individual cuanto el convertido en espectáculo para masas— el que comenzó a modificar aquella fisonomía. Poco a poco se le fueron agregando actividades recreativas primero excepcionales y pronto abusivas de todo tipo.

El tráfico, ese testimonio fiel de la actividad urbana fue *in crescendo* en la medida que se sumaron los automóviles particulares que brindaron más opciones de paseo y diversión. Y así se llega a la situación actual que permite comprobar —por el número de vehículos aparcados en los supermercados o centros de compra— que una enorme porción de la gente elige el domingo para adquirir productos o «vitriñar» (como debiera traducirse el *window-shopping* de los anglosajones).

Lejos está la ciudad occidental, en su decadencia, del concepto clásico del ocio ya formulado por Platón para alivio de las fatigas del trabajo de los hombres, «para que nutriéndose del trato festivo con los dioses mantengan la rectitud y sean equitativos». Josef Pieper es tal vez quien mejor ha traducido el sentido antiguo y tradicional del ocio y de la fiesta; la subestimación del primero por su mera negación —negocio— y la deformación de la fiesta originalmente ligada al culto y con afinidad con el Séptimo día por una aceptación artificial a base de febriles actividades de entretenimiento y comercio.

La ciudad actual va perdiendo gradualmente sus rincones recoletos. Ya no hay sitio que no se halle horadado por torrentes circulatorios, vehiculares o peatonales, iluminados *a giorno* como para que ya no se distinga el día de la noche. Tampoco hay sitios evocativos para inspiración de los enamorados. Todo va siendo arrasado por la extroversión consumista que a la ausencia de claroscuros iluminatorios suma el aire impregnado de ruidos ensordecedores, si no producidos espontáneamente, fabricados expresamente por los así llamados músicos del *rock* que atronan los espacios urbanos hasta en las antiguas ciudades soviéticas «ganadas» para Occidente.

De la huída al suburbio a los barrios cerrados

Spengler fue de los primeros en pronosticar la nostalgia que por el campo tendría el habitante urbano en la medida que la naturaleza se alejara cada vez más de la ciudad. Algunos pueblos,

como el inglés, presintieron eso y en la segunda mitad del siglo XIX, aprovechando las ventajas del ferrocarril comenzaron a trasladarse al suburbio sin dejar sus fuentes de trabajo en la ciudad. La suburbanización se difundió en todo el mundo donde hubiera grandes ciudades y allí donde no se había tendido una red de trenes suburbanos la reciente construcción de autopistas le dio nuevo impulso siguiendo el modelo norteamericano ya en auge allí en los años 30.

Los barrios suburbanos fueron de desarrollo más o menos espontáneo hasta que empresas inmobiliarias descubrieron en ellos un filón para negocios fáciles; todos ellos sobre la base del encarecimiento artificial de la tierra y con muy pocas compensaciones en materia de equipamiento y servicios para los nuevos asentamientos.

El suburbio, salvo en países de gran desarrollo y estándares económicos altos, se convirtió en sinónimo de cierto subdesarrollo. Los urbanistas norteamericanos hace años acuñaron la expresión *sub-topia* para designar esa realidad que se alejaba del sueño y la promesa de una vida más plena en contacto con la naturaleza y con todas las ventajas de la ciudad.

Los lotes se fueron haciendo progresivamente más pequeños y las inmensas áreas edificadas equipables y provistas de servicios que se encarecerían en la medida que las redes resultaban excesivamente extensas.

Súmese a ésto el fenómeno casi universal del deterioro de la seguridad de las ciudades por causas que ahora no vamos a enumerar y se explicará el por qué del auge que últimamente han experimentado los clubes de campo o los barrios cerrados.

Desde luego que detrás de todo ello está un sistema de valores muy difundido entre la gente que hoy privilegia de manera absoluta la práctica deportiva y nos explicaremos cómo hay multitudes que eligen vivir en torno de un campo de golf (y los que no lo hacen en buena parte es porque no pueden) sustituyendo así los símbolos tradicionales de la urbanidad por unas nuevas deidades de la vida cotidiana.

Llegar a elegir como lugar para vivir el sitio donde los fines de semana se halla esparcimiento, configura sin duda toda una

psicología: la de quienes viven para el negocio y para poder continuarlo la semana siguiente lo matizan con algo que no es verdadero ocio —libre y sereno— sino mera interrupción del negocio.

Esto por un lado. Por el otro, los barrios cerrados surgen y prosperan con motivo de los riesgos a la seguridad vecinal, lo cual es un hecho innegable pero también un pretexto para agregar un rasgo de *status* a las residencias suburbanas, con sus guardias y sus garitas de vigilancia.

Un barrio cerrado es de por sí la negación de la urbanidad, una contradicción en los términos si lo urbano ha de entenderse como vida en común, sociabilidad en acción, entonces el segregarse del resto de la ciudad habla del fracaso de la urbanización. Fracaso que se origina en la impotencia del servicio policial, de las fuerzas de seguridad sobrepasadas por la delincuencia e incapaces de cubrir áreas incontrolables.

Desnaturalización de la calle

Otro rasgo de la decadencia urbana es la desnaturalización de la calle que por motivos diversos ya no es el sitio de circulación gentil, de flujo natural y de comunicación entre ciudadanos y vecinos que tradicionalmente fuese. Ahora la calle es un canal por el que fluye un turbión de vehículos, mercaderías y personas y un punto de conflicto entre tan distintas cosas. El párrafo casual casi es imposible en medio del tráfico y del ruido, por no mencionar los gases de la combustión de los automotores que han hecho de la calle un tubo tóxico, un lugar insalubre y hasta peligroso para la salud. Lo ha demostrado la revisión médica de quienes deben permanecer en ella por motivos laborales más de cuatro horas diarias: vendedores de periódicos, policías, inspectores municipales, etc.

La calle, entonces, al perderse como símbolo de interacción social, debilita seriamente a la ciudad toda. Hoy día sólo se piensa en ella en función del tráfico. Una buena calle es donde la circulación corre sin inconvenientes, no tanto la circulación de per-

sonas sino la de vehículos, porque la ciudad ya no parece ser para el hombre, sino el hombre para el automóvil.

Las calles peatonales —cegadas al tráfico automotor o diseñadas expresamente— no logran reemplazar ese aspecto espontáneo que tenían las calles tradicionales en los centros de las ciudades, tal vez porque a ellas daban las puertas de toda clase de edificios, viviendas, comercios, instituciones, oficinas, escuelas, museos, clínicas y toda variedad de usos del terreno urbano que la zonificación ha ido discriminando y homogeneizando para que, en ciertos casos, el orden sea perfecto pero también aumente el tedio de la vida urbana.

Otro signo de «progreso» de la ciudad es la progresiva desaparición del paseo vespertino en torno al centro de la plaza principal (conocido en las ciudades hispanas como «la vuelta del perro») y que no ha podido ser sustituida efectivamente por ningún nuevo hábito urbano (si lo hay).

«La vuelta del perro» funcionó hasta no hace mucho como prolegómeno de los noviazgos, como informador de chismes de la política local, como bolsa de intercambio de murmuraciones pero también como ocasión de conocerse las personas. Todo lo cual no ha sido reemplazado por el paseo encapsulado dentro de un automóvil, ni mirando televisión, ni siquiera en el café que ya no celebra tertulias sino sólo comida rápida de inferior calidad para gente que anda de prisa.

El modelo norteamericano

En la medida que el estilo de vida norteamericano se va imponiendo en Occidente (y *ainda mais*) la vida urbana va perdiendo el sabor cultural original. Todo contribuye a que, por ejemplo, sea imposible el *flâner* y que en California (y no sólo allí), sea tan raro hallar alguien caminando por los distritos residenciales que si por casualidad hay alguno será objeto de sospecha por parte de la policía.

Por otro lado el automóvil ha introducido en el escenario ur-

bano la desmesura. El libro de Kevin Lynch *The View of the Road* (5), en el que pretende hacer observaciones sutiles sobre el paisaje urbano de la ciudad de Boston, se restringe a lo que puede divisarse desde un automóvil que se aproxima y recorre la ciudad que se desliza por una autopista. Ciertamente se trata de una experiencia limitada no sólo desde el punto de vista estético sino que revela hasta qué punto la desmesura empobrece la visión de una ciudad.

La desvitalización del centro, la suburbanización, la dependencia del automóvil (y sus consecuencias negativas para el funcionamiento de la ciudad) y la imposibilidad de poder encontrar el pulso fácilmente a una ciudad, para no hablar de la tendencia a la uniformación masiva son todas las características del urbanismo norteamericano agudamente denunciadas por un crítico británico, Ian Nairn, en su libro sobre el paisaje urbano de los Estados Unidos (6).

De la expansión en forma de mancha de aceite de las ciudades se pasó a partir de la industrialización al modelo norteamericano con la expansión en forma de pseudópodos a lo largo de autopistas que consolidan lo que ellos llaman *ribbon development* o desarrollo en forma de tiras que envuelven grandes áreas reservadas por especuladores de tierras hasta que su precio les resulta interesante.

La forma de crecer una ciudad debería ser la de generar satélites, o sea organismos nuevos, con todas sus partes tal cual se multiplica la materia viva pero lo cierto es que por alguna oculta influencia indirecta de la mecanización y la ley del menor esfuerzo las ciudades crecen indefinidamente a lo largo de ejes de transporte.

El fracaso del urbanismo

Entretanto el urbanismo revela su fracaso y su impotencia. Sus teorías, generalmente demasiado rígidas, no alcanzan a ensa-

(5) Donald Appleyard, Kevin Lynch y John R. Myer: *The View from the Road*, M.I.T., 1964.

(6) Ian Nairn: *The American Landscape*, New York, 1965.

yarse en la realidad. Las ciudades *ex-nihilo* no prevén su propio futuro. Los poderes públicos no contribuyen por cierto, no ya a implementar modelos sino a ni siquiera atenuar los efectos de más de un siglo de *laissez faire* ahora revivido a nombre de una economía de mercado sin restricciones.

Cierto es que en algunos casos se ha hecho cirugía en sectores urbanos decrepitos y se ha mejorado el hábitat vecinal, pero se trata de intervenciones que se diluyen en un mar de desedificación, de desurbanismo.

Mientras la tecnología avanza a pasos agigantados y los gobiernos hacen exhibiciones de gran poder militar o de obras públicas monumentales, la ciudad —obra de todos— no ha mejorado proporcionalmente: ni aún en los países más desarrollados. ¿Acaso no tendrían que ser los Estados Unidos la vidriera del urbanismo mundial y no lo son?

Sin duda alguna la ciudad está más íntimamente ligada a la cultura que exclusivamente a la tecnología. Y la cultura no es algo que se determina por la simple unión de poder y voluntad. Hace falta espíritu y maduración para que se encarne en obras tangibles. Así ha sido antes y seguirá siéndolo para siempre. Y quienes no lo creen, quienes piensan que el progreso material va a solucionar todos los problemas urbanos demuestran una cortedad de miras sólo explicable por falta de conciencia histórica y de *esprit de finesse*.

Por eso es que se construyen grandes conjuntos habitacionales pero no se les infunde vida, a veces hasta hay que demolerlos 30 años después por haberse convertido en un verdadero infierno, como pasó con los HLM de Francia, o con las *new towns* en Inglaterra, que se creyó que funcionarían como verdaderas ciudades disponiendo un dosaje en la composición de la población; un criterio demasiado científico para una creación humana.

Mientras tanto el pleno siglo XX, en la cúspide de la industrialización aparecen y se multiplican verdaderas ciudades informales dentro de las ciudades formales: las chabolas, las *chanty-town*, las *bidonville*, las villas miserias, las ciudades perdidas, los pueblos jóvenes... tanto en el mundo desarrollado como en el subdesarrollado.

¿Cómo se explica esto? ¿Puede calificarse como fruto normal de la civilización «moderna», en el sentido de evolucionada y progresista, la ciudad occidental tan afectada por estas lacras? Peor aún: ¿acaso un futuro mejor está asegurado?

Si ya la mayoría de la población mundial vive en ciudades y la tendencia va *in crescendo* ¿es por ventura arriesgado, tremendista, exagerado, afirmar que la ciudad occidental está en decadencia?