

ARQUITECTURA Y POLÍTICA

Josep Maria Montaner es arquitecto, escritor y catedrático de la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB). Ha sido profesor invitado en diversas universidades de Europa, América y Asia. Es autor de libros traducidos a varios idiomas, con títulos recientes como *Sistemas arquitectónicos contemporáneos* (Editorial Gustavo Gili, 2008), y publica regularmente en revistas especializadas de arquitectura y en los diarios *El País* y *La Vanguardia*.

Zaida Muxí es arquitecta y profesora titular de Urbanismo en la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (ETSAB), de la que actualmente es subdirectora. Ha sido profesora invitada en diversas universidades de Europa, América y Asia. Es experta en urbanismo y género, y autora de *La arquitectura de la ciudad global* (Editorial Gustavo Gili, 2004); publica regularmente en revistas especializadas de arquitectura y en el diario *La Vanguardia*.

Editorial Gustavo Gili, SL
Roselló 87-89, 08029 Barcelona
Tel. 93 322 81 61 - Fax 93 322 92 05
info@ggili.com - www.ggili.com



9 788423 223617

ENSAYOS PARA MUNDO ALTERNATIVOS

ARQUITECTURA
Y POLÍTICA

MONTANER · MUXÍ

GG

ARQUITECTURA Y POLÍTICA

ENSAYOS
PARA
MUNDOS
ALTERNATIVOS

JOSEP MARÍA MONTANER · ZAIDA MUXÍ

Arquitectura y política afronta una cuestión clave de la arquitectura contemporánea: su responsabilidad en relación a la sociedad. Para ello, a partir de una recopilación de textos agrupados en cinco capítulos —Historias, Mundos, Metrópolis, Vulnerabilidades y Alternativas— la obra lleva a cabo un recorrido histórico que narra el papel social de los arquitectos y los urbanistas hasta la actual era de la globalización. A partir de temas como la vida comunitaria, la participación, la igualdad de género y la sostenibilidad, este libro establece tanto las vulnerabilidades contemporáneas como aquellas alternativas ya experimentadas, de ahí su subtítulo **Ensayos para mundos alternativos**.

GG

URBANISMO TARDORRACIONALISTA: DE LA CARTA DE ATENAS A LA CIUDAD GLOBAL

Si aceptamos el concepto de globalización como aquel que caracteriza la condición contemporánea, puede utilizarse la expresión "ciudad global" para definir las tendencias de la ciudad a partir del último cuarto del siglo xx. En ella se hacen patentes las crisis de un modelo urbano marcado por la funcionalización de todo el territorio, la difusión y la dispersión de las áreas urbanas que conforman un mosaico de fragmentos sin relación entre sí. Dicha situación viene reforzada por la pérdida del espacio público en beneficio de intereses sectoriales e individuales, que se apropian de la memoria y de la herencia colectiva, reduciéndolas a meras escenografías.

Ya en su *Dialéctica de la Ilustración*,¹ Theodor W. Adorno y Max Horkheimer, exiliados entonces en Estados Unidos, criticaban la ciudad de Los Ángeles por su ausencia de *civitas* y de espacio público. Para ellos, Los Ángeles constituía el símbolo de la crisis del proyecto moderno iniciado por la Ilustración que anunciaba la eliminación de la interrelación entre ciudad y persona para verse suplantada por la de ciudad y automóvil. El análisis de Adorno y Horkheimer se convierte en una profecía sobre el consumismo de la cultura de masas contemporánea. Al principio del capítulo "La industria cultural" de su libro, profundizan en su crítica al individualismo y a la vida en el suburbio: "Ya las casas más viejas en torno a los centros de hormigón armado tienen el aire de *slums*, y los nuevos *bungalows* en los márgenes de la ciudad muestran, como las frágiles construcciones de las exposiciones internacionales, los lodos del progreso técnico, invitando a liquidarlos, después de un rápido uso, como latas de conserva. Pero los proyectos urbanos diseñados para

¹ Horkheimer, Max y Adorno, Theodor W., *Dialektik der Aufklärung: philosophische Fragmente*, Querido, Ámsterdam, 1944 (versión castellana: *Dialéctica de la Ilustración: fragmentos filosóficos*, Akal, Madrid, 2007).

perpetuar al individuo como ser independiente, habitando pequeñas e higiénicas viviendas, lo someten aún más radicalmente a su antítesis, el poder absoluto del capital".² En definitiva, el habitante de los suburbios se vuelve más vulnerable y dependiente. Y, de hecho, el suburbio, hijo de la pareja infernal casa unifamiliar/coche, ha sido la mayor estafa urbana y territorial del siglo xx: la falsa venta de felicidad y autonomía a costa de la destrucción del paisaje, del consumo de petróleo y del abandono de las ciudades históricas. El documental dirigido por Gregory Greene *The End of Suburbia. Oil Depletion and the Collapse of The American Dream* (2004) constituye la crítica más emblemática y argumentada al suburbio.

Ciertamente, a lo largo del siglo xx, Los Ángeles se convirtió en un paradigma contradictorio: ciudad del eterno veraneo, tierra de la primavera perpetua, sede de Hollywood, fábrica de sueños y cantera para la construcción de la historia estadounidense. Según la interpretación optimista de Reyner Banham en su texto de 1971 *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*,³ esta ciudad contendría cuatro ecologías: los *surfurbia*, las colinas, las planicies del Id y la *autopía*. Sin embargo, desde las interpretaciones críticas, además de ser el lugar de la crisis de la modernidad, según Horkheimer y Adorno, Los Ángeles se convirtió contemporáneamente en el escenario real de los saqueos y en el anuncio apocalíptico de las crisis ecológicas, tal como ha escrito Mike Davis.⁴ Una ciudad basada en el consumo de energía al límite, organizada según autopistas por las que se circula a una velocidad que impide ver al otro y a la realidad concreta, una ciudad habitada por el miedo a lo desconocido, donde los otros se perciben como enemigos.

Antes de que el modelo se hiciera presente en muchas ciudades del mundo a lo largo de las últimas décadas del siglo xx, Los Ángeles ya mostraba las partes esenciales de la ciudad tardocapitalista: surgía de la formulación zonificada de *La Carta de Atenas*, que encajaba con el ideal de ciudad sin azar, del individualismo, la segregación y el consumo, y continuaba con la plasmación de la fragmentación de la ciudad global.

² Ibid.

³ Banham, Reyner, *Los Angeles. The Architecture of Four Ecologies*, Penguin, Londres, 1971.

⁴ Davis, Mike, *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*, Vintage, Nueva York, 1992 (versión castellana: *Ciudad de cuarzo: arqueología del futuro en Los Angeles*, Lengua de trapo, Madrid, 2003).

LAS AUTOPISTAS

El primer elemento urbano esencial del urbanismo tardorracionalista son las autopistas. Suplantadoras de la calle como estructura vertebradora de la metrópolis, las autopistas se han conformado en contra del espacio público tradicional de la calle, convirtiéndose en la negación de su esencia. Ya a comienzos de la era del automóvil, Henry Ford —inventor de la cadena de montaje y de la producción en serie de miles de coches iguales— promovía al mismo tiempo la construcción de barrios residenciales, fuera de las ciudades, accesibles solo con los vehículos privados que él mismo fabricaba. A partir de la década de 1950, la entronización de la civilización del automóvil comportó la configuración de las ciudades a partir de las autopistas, el espacio genuino para el automóvil y la velocidad.

El predominio de las autopistas conlleva un modo de vida específico basado en el aislamiento dentro de la burbuja que supone el automóvil, haciendo que todo esté rápidamente accesible, midiendo el tiempo y el espacio en función de los desplazamientos en vehículo privado. El mundo real se percibe a través de la ventana horizontal y en movimiento del parabrisas, se convierte en una ficción lejana, en una especie de programa de televisión, en un cuadro bidimensional. Se accede a las autopistas de la misma manera que se enciende el televisor. Se ha creado un mundo pensado para ser servido eficazmente desde las entradas y salidas de las autopistas, se ha conformando lo urbano exclusivamente desde su vampirización, desde su uso, desde su accesibilidad a través de puentes, túneles y nudos.

La ciudad real, ahora invisible desde la velocidad y la posición elevada del automóvil, ya no es un lugar para el compromiso y la cultura crítica. A medida que aumentan los sistemas de seguridad y confort (blindaje, cinturones de seguridad, parachoques, *airbag*, aire acondicionado, etc.), incrementa el aislamiento en el automóvil y aumentan la vulnerabilidad y debilidad del peatón y el motorista frente a aquel. El tráfico se convierte en la organización simbólica y efectiva de la ciudad y el automóvil es su célula básica que conforma una manera de ser individualista y competitiva, violenta e insolidaria.⁵

⁵ Sobre las autopistas véase: McShane, Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, Nueva York, 1994.

Este es el modelo de crecimiento urbano que se desarrolló en Estados Unidos a partir de la década de 1950, cuando conscientemente se promovió la segregación social basada en las viviendas unifamiliares: los itinerarios de los ferrocarriles se desmantelaron para hacer autopistas, sustituyendo los sistemas de transporte público por una inmensa red de vías rápidas financiadas con fondos federales. Estas son las raíces de la tendencia en las grandes ciudades a crecer según autopistas y barrios residenciales periféricos y aislados. Además, según este modelo de predominio del automóvil y las autopistas, la gran ciudad se va llenando de estaciones de servicio ubicadas en los mejores lugares, en las esquinas, y que con sus tiendas y bares abiertos las 24 horas se convierten en sustitutos de los auténticos negocios locales y cafeterías.

Esta estructura de autopistas que organiza lo urbano predomina en muchas ciudades americanas —como Los Ángeles, Miami, Houston, Caracas, Monterrey o Santiago de Chile—, donde la ciudad es atravesada por autopistas que pasan por territorios sin trazas ni vida previa.

LOS CENTROS TERCIARIOS

El segundo elemento urbano esencial es la aglutinación de la energía empresarial y representativa en los centros terciarios, donde dominan la densidad edilicia y la altura de los edificios, donde los valores de la modernidad capitalista se expresan mediante las más avanzadas tecnologías. Los centros terciarios se proponen como espacios de diversidad y de recuperación de la vida urbana, incluso de la memoria colectiva, sin reparar en que la ficción creada con falsa variedad esconde una homogeneidad social estéril.

También los centros terciarios tienden a la exclusión de los extraños y a la selección de sus pobladores, que se estructuran a partir de los servicios de las autopistas, del acceso rápido en vehículo privado y de la disponibilidad de grandes áreas de aparcamiento. Si en la autopista solo entra el propietario de un vehículo privado veloz, en el centro terciario solo entra quien dispone de tarjetas, tarjetas de identificación, de crédito y de aparcamiento. Estos sistemas drásticos de control invaden el espacio público urbano que rodea los centros terciarios. De esta manera, las aceras más amplias que parecen ser plazas públicas son espacios sobre los que se extienden los dominios de la lógica del espacio privado, aunque la apariencia formal indique lo contrario.

LOS RASCACIELOS

Dentro de los centros terciarios, el elemento más depredador es el rascacielos. Y aunque bien utilizado, el rascacielos (emblema de las topologías en la ciudad contemporánea) es capaz de crear ciudad —véanse los ejemplos clásicos de Chicago y Nueva York—, el uso que hace de ellos la ciudad global es especular con su tipología, que puede conseguir más rentabilidad especulativa con la menor inversión en un entorno que queda depredado y del que se vampirizan sus mejores cualidades, sin aportar nada a cambio.

El rascacielos especulativo y aislado es la máxima expresión del capitalismo, con su rechazo y desprecio por las características topológicas, ecológicas, humanas, patrimoniales y sociales del lugar. Además, la vida social que se podrá producir en un rascacielos siempre será muy limitada: el rascacielos escupe el espacio público, se aísla de la ciudad real, no permite lugares de encuentro, pues toda vida social se centra en el vestíbulo y el ascensor, y los intercambios se hacen por entrega a domicilio. Además, es energívoro. Basado en la climatización artificial, obliga al uso del ascensor para cualquier movimiento, potencia una vida insana y puede generar un efecto máscara sobre el asoleo del barrio.⁶ En definitiva, las torres en la ciudad global son un emblema negativo de las peores características de la ciudad tardorracionalista y del capitalismo.

EL CENTRO COMERCIAL

En el modelo de la ciudad global se ha ido consolidando un tercer gran elemento: el centro comercial. Conformado por grandes volúmenes construidos, tal como sostiene George Ritzer, el centro comercial se convierte en una auténtica catedral del consumo.⁷ Presentes ya en los proyectos Broadacre City (1932-1935) y Living City (1958) de Frank Lloyd Wright,⁸ los grandes centros

⁶ Paquot, Thierry, "El regreso de las torres", en AA VV, *Urbanismo, arquitectura y globalización*, Le Monde Diplomatique (edición chilena), Santiago de Chile, 2008.

⁷ Ritzer, George, *Enchanting a Disenchanted World*, Pine Forge Press, Thousand Oaks, 1999 (versión castellana: *El encanto de un mundo desencantado: revolución en los medios de consumo*, Ariel, Barcelona, 2000).

⁸ De Long, David G., *Frank Lloyd Wright and the Living City*, Vitra Design Museum/Skira, Ginebra/Milán, 1998 (versión castellana: *Frank Lloyd Wright y la ciudad viviente*, IVAM, Valencia, 2000).

comerciales han sido pensados como edificios autónomos en cuyo interior eclosionan todo tipo de actividades dedicadas al entretenimiento y al consumo. La artificialidad es la base para la identificación de los espacios propuestos por los centros comerciales: se crea un ambiente de simulacro de la naturaleza, la historia o una fantasía futurista, se establecen movimientos "asistidos" y se introduce una temperatura artificial y una iluminación controlada. En definitiva, se crea un estado ideal para la estancia ilimitada y, por tanto, con las máximas posibilidades para el consumo: un no lugar que se pretende ajeno a todo conflicto, derecho urbano, reivindicación o reclamación. Así, en muchas ciudades americanas y asiáticas, buena parte de la vida social y familiar se desarrolla ya en dichos centros cerrados.

Paradójicamente, una vez se ha fagocitado la diversidad urbana de la calle, plaza o mercado, el interior de los centros comerciales vuelve a simularlos. Las escenografías para centros de entretenimiento —eufemismo que esconde el consumo como único sustento— son réplicas o simulacros de las situaciones urbanas perdidas. Un gran centro comercial como el de Makati, el distrito de negocios de Manila, que pretende ser un espacio verde y abierto articulado en torno a jardines y bosques, en realidad solo permite el acceso a los consumidores que han pasado un exhaustivo control policial y de escaneado de sus pertenencias. Entrar en este centro comercial es lo más parecido al ingreso a una prisión. Y en este caso, la aducción del mundo exterior se completa con una iglesia de misa diaria en el corazón ajardinado del centro comercial.

Del mismo modo que la autopista metropolitana sustituye el papel vertebrador de la calle, el centro comercial intenta sustituir el espacio público de la plaza, el mercado, la galería o la calle comercial llena de pequeñas tiendas. Y cuando lo logra, las conquistas sociales conseguidas en el espacio público vuelven a restringirse bajo las normas, la vigilancia y los guardias de seguridad de los centros comerciales privados y cerrados. El centro comercial sustituye al espacio público y lo privatiza, y en muchas ciudades desaparecen las alternativas para el paseo o la reunión cotidiana. La paulatina sustitución de las pequeñas tiendas y los mercadillos populares por centros comerciales impide que las clases modestas, los inmigrantes y los grupos tomados se integren en la sociedad mediante el proceso tradicional del pequeño comercio y los puestos de artesanía. Solo queda la posibilidad del trabajo precario, que depende de las grandes cadenas comerciales y de las franquicias, consumando así un cambio de modelo y de cultura. Por

ello, resulta tan importante prever en el urbanismo de los nuevos barrios la existencia de pequeñas tiendas y negocios, que refuerzan la economía y las redes sociales del barrio, y no los centros cerrados, que empobrecen y desertifican.

De todas formas, no necesariamente los centros comerciales y de ocio tienen por qué ser negativos para las ciudades. Aunque generalmente se trata de productos urbanos proyectados desde fuera, que no tienen en cuenta el entorno urbano y paisajístico ni guardan relación con la ciudad y su cultura, introvertidos, conformados como ratoneras donde es fácil entrar y difícil salir, pueden convertirse en elementos que aumenten las desigualdades sociales y los problemas de su entorno inmediato. Sin embargo, puede haber centros comerciales que aporten espacios públicos, si disponen de accesos al mismo nivel que la calle, se atraviesan fácilmente y saben integrarse en la cultura de la ciudad, por lo que pueden llegar a ser experiencias urbanas positivas, como es el caso de L'Illa Diagonal de Rafael Moneo y Manuel de Solà-Morales (Barcelona, 1986-1993), el de San Miguel Mall of Asia del estudio Arquitectonica (Manila, 2002-2006) o el del centro comercial en el popular barrio de Stratford, en Londres, que sirve de paso entre la estación de bus, de ferrocarril y de metro y el centro histórico del barrio, potenciando así la existencia de pequeños negocios de inmigrantes.

LOS SUBURBIOS Y LAS URBANIZACIONES CERRADAS

Por último, una parte esencial de la ciudad global queda definida por los conjuntos residenciales cerrados, que adoptan situaciones, morfologías y tipologías muy definidas, y que son una continuación de la tradición antiurbana del suburbio, desarrollada tras la II Guerra Mundial.

Una parte de la población de las grandes ciudades, ya sean de países desarrollados o en desarrollo, generalmente aquellos que no valoran la memoria urbana ni comprenden que la esencia de la ciudad en la diversidad, elige vivir fuera de las ciudades en los mal llamados barrios o comunidades cerradas, mal llamados puesto que solo son urbanizaciones y no tienen las cualidades de un barrio ni de una comunidad. Se trata de una especie de no lugares o espacios sin memoria, de acceso restringido, que constituyen vulgarizaciones de una vida feliz, utópica y sedada, donde se ha eliminado lo incierto y lo imprevisible. Pretendido oasis de calma y seguridad, a ellos no

pueden acceder los miembros de otras culturas y de menos recursos económicos. Una vida edulcorada y falsa en un lugar donde todos pretenden ser iguales. Dicho fenómeno se extiende por todo el planeta, desde Estados Unidos, México o Chile hasta la India o los Emiratos Árabes.

Las raíces y consecuencias del suburbio han sido ampliamente analizadas. En su libro *Las estructuras sociales de la economía*,⁹ Pierre Bourdieu explica la estrategia promovida por Albin Chalandon, ministro de Infraestructuras de Francia en 1968, para conseguir que el Estado se retirara del sector de la construcción gracias al desprestigio de la vida en bloques y edificios colectivos para, a partir de 1969, promocionar concursos internacionales de casas unifamiliares de acuerdo con las empresas del sector. En su libro *Vida urbana e identidad personal*,¹⁰ Richard Sennett demuestra que la razón más profunda de la aparición del suburbio es la voluntad de intensificar los lazos de la familia tradicional como microcosmos en una vida tranquila y sin conflictos, en un escenario homogéneo, ajeno a la diversidad urbana. Efectivamente, la vida en el suburbio o en la urbanización cerrada es solo para la familia nuclear tradicional y excluye a quienes son diferentes: personas que viven solas, parejas gays, parejas sin hijos, parejas mayores, jóvenes, separados; en definitiva, todos aquellos que no viven en una estructura familiar convencional, las nuevas familias o los nuevos tipos de unidades de convivencia. Lewis Mumford explicó los efectos negativos del esparcimiento de los suburbios tras haber abandonado la lógica del transporte ferroviario y haberlo sustituido por el tráfico privado del automóvil, que permite extender, 'sin límites', las carreteras y la urbanización por el territorio. También Jane Jacobs reivindicó la vida urbana de la ciudad densa frente a la vida en el suburbio, una vida que se había promocionado a base de desprestigiar la ciudad histórica.

Paradójicamente, las urbanizaciones cerradas contemporáneas adoptan las morfologías de la ciudad jardín, realizando en forma de suburbio degradado la utopía de la ciudad con anillos verdes de Ebenezer Howard. Estas comunidades cerradas pretenden seguir criterios ecológicos de sostenibilidad,

⁹ Bourdieu, Pierre, *Les Structures sociales de l'économie*, Éditions du Seuil, París, 2000 (versión castellana: *Las estructuras sociales de la economía*, Anagrama, Barcelona, 2003).

¹⁰ Sennett, Richard, *The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life*, W. W. Norton, Nueva York, 1970 (versión castellana: *Vida urbana e identidad personal*, Ediciones Península, Barcelona, 1975).

organizándose en torno a lagos artificiales, campos de deporte o pistas de golf, previa eliminación en el lugar de todo rastro de manto vegetal, de la vegetación autóctona y antigua y del agua preexistente, unos mecanismos totalmente carentes de autenticidad, pues ningún logro en la dirección de la sostenibilidad puede pasar por crear guetos para élites donde se pretenda eliminar la contaminación trasladándola a sus confines.

Si la esencia de la ciudad es su carácter público, al convertir partes de ella en privadas, esta deja de tener su función y se convierte en una aberración. En realidad, esta negación de la ciudad existente como lugar para la vida pública no es más que un espejismo; el trabajo, la educación, el ocio y el suministro siguen dependiendo de la gran ciudad que se ha abandonado.

Por otro lado, la búsqueda de referencias históricas mitificadas a la hora de realizar las viviendas se contradice con la imagen de los lugares de trabajo. Mientras los centros terciarios, conformadores de este urbanismo tardocapitalista, adoptan las formas de la alta tecnología, la vivienda adopta una imagen tradicional, aunque ambas se basen en el máximo control tecnológico. Paradójicamente, la tecnología como base de una vida urbana en constante mutación elige para el hábitat una imagen bucólica, intemporal y de falso pasado. Por ello, las tipologías arquitectónicas que se utilizan remiten a la nostalgia arcádica de casitas unifamiliares primitivas —bien sean de madera, ladrillo u hormigón, o vernáculos, victorianas o mediterráneas—, todo ello bajo el control férreo de un contrato mercantil donde se recortan las libertades y se establecen los derechos de-cada quien, incluidas las recomendaciones formales para las viviendas.

Aunque la realidad de estas urbanizaciones cerradas para ricos se contraponen a los barrios populares autoconstruidos —ranchos, villas miseria, favelas y barriadas—, en el fondo forman parte del mismo sistema. El barrio cerrado necesita al barrio autoconstruido para que lo sirvan en las tareas domésticas, de jardinería, de reparaciones o de reparto, previo paso por el filtro del extremo control. Es cierto que en las décadas de 1960 y 1970 se promovieron en Latinoamérica políticas de apoyo a la autoconstrucción que ofrecían viviendas evolutivas que mejoraban las infraestructuras de los barrios populares y que los integraban en la ciudad, hasta los casos actuales de renovación de estas ideas con programas como Favela Bairro en Río de Janeiro, Medellín con su urbanismo social o el concurso Elemental en Chile. Sin embargo, hemos de reconocer que los barrios marginales constituyen una pieza más, degradada y despreciada, que es funcional a la fragmentaria ciudad global.

Al tiempo que se ha extendido el concepto de ciudad global,¹¹ Rem Koolhaas ha acuñado la expresión "ciudad genérica", que él ha detectado y que, en cierta manera, justifica. La ciudad genérica no tiene historia, surge de la tábula rasa y debe renovarse continuamente, es multirracial y multicultural, está formada esencialmente por rascacielos y por una "corteza de casuchas improvisadas", en ella domina el estilo posmoderno, pues es de "estilo libre"; depende de regímenes más o menos autoritarios y en ella "la presencia de la historia tan solo debilita su rendimiento".¹² La tipología favorita de la ciudad genérica es el rascacielos y sus derivados, en la medida en que permiten el máximo aprovechamiento del suelo con el mínimo contacto con la realidad del lugar: torres altas para viviendas, hoteles y oficinas.

DE LA CARTA DE ATENAS A LA CIUDAD GLOBAL

Al analizar los componentes segregativos del modelo del urbanismo global se comprueba que, en realidad, se trata del canto de cisne del urbanismo tardorracionalista, que no es más que la ulterior reformulación rentable de la zonificación del urbanismo racionalista. El modelo urbano y territorial que propone el neoconservadurismo liberal, cuyos intereses económicos no tienen raíces en ningún lugar, no solo pretende sustituir el entorno natural, los centros históricos, las calles y los espacios públicos, sino que las cuatro funciones o partes esenciales del urbanismo racionalista de *La Carta de Atenas* —vivienda, trabajo, esparcimiento y circulación— han implosionado, por utilizar el término de Jean Baudrillard,¹³ y han encontrado su concreción en los cuatro elementos urbanos esenciales de la ciudad global: habitación en la urbanización cerrada, trabajo en el centro terciario representativo, esparcimiento y consumo en los centros comerciales y centros de ocio, y circulación

por las autopistas. La ciudad global se conforma de una manera incluso mucho más objetual e inconexa que la ciudad moderna de *La Carta de Atenas*.¹⁴

De hecho, tanto *La Carta de Atenas* como la ciudad global se basan en borrar la historia de la ciudad en la medida en que debe servir de soporte a un sistema de producción que no necesita conciencia y al que le molesta la memoria. El sueño delirante de la tábula rasa, en la raíz de la ciudad moderna, se ha ido reproduciendo desde Los Ángeles o Atlanta hasta Singapur, Shanghai o Hong Kong. El crecimiento en suburbios y barrios cerrados periféricos discurre parejo al abandono de los centros históricos, convertidos en *slums*, como ya señalaron Adorno y Horkheimer. Es entonces cuando, abandonadas a su suerte, las calles tradicionales de los centros históricos se convierten en trinchera, en lugares para atravesar velozmente dentro del coche, un lugar donde compiten los vendedores ambulantes y los comercios depauperados en las plantas bajas sobre las que la ciudad yace abandonada. Una vez depauperados, los centros se presentan como nuevas oportunidades de negocio global. De este modo, el mercado se convierte en el salvador y el planificador urbano que transpone la lógica del simulacro y la diversión de los centros comerciales a la ciudad real. Prueba de ello es la reconversión del área de Times Square, en Nueva York, encargada a la empresa Disney en la década de 1990, donde la ciudad real se convierte en una escenografía para el consumo seguro de la clase media suburbana, que viene a contemplar el exotismo que les ofrece la ciudad.

No todas las periferias de las ciudades globales se tratan de la misma manera. El análisis de la ciudad de Madrid permite ver claramente quién habita cada zona según usos y funciones. La zona sur de la ciudad, históricamente el cinturón obrero, acumula vertederos, graveras, cementeras, depuradoras, centrales térmicas e incineradoras. Por otro lado, la zona norte acumula campos de golf y urbanizaciones residenciales de lujo, parte de ellas cerradas. La alta concentración de capital financiero y representación de empresas multinacionales produce como resultado una fuerte segregación socioeconómica que queda reflejada en el territorio y en los medios de transporte: el transporte público para los trabajadores, emigrantes y mujeres, las autopistas para los coches de lujo del norte de la ciudad.

¹¹ Sobre la ciudad global, véase Muxí, Zaida, *La arquitectura de la ciudad global*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004 (segunda edición publicada por Nobuko, Buenos Aires, 2009).

¹² Koolhaas, Rem, "The Generic City", *Domus*, 791, marzo de 1997 (versión castellana: *La ciudad genérica*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2006).

¹³ Baudrillard, Jean, *América*, Grasset & Fasquelle, París, 1986 (versión castellana: *América*, Anagrama, Barcelona, 1987).

¹⁴ Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Plon, París, 1938 (versión castellana: *La Carta de Atenas. Principios del Urbanismo*, Ariel, Barcelona, 1971).

De todas maneras, existen diferencias de planteamiento entre el urbanismo racionalista y el tardorracionalista, ya que el primero formaba parte de un proyecto social y ético de mejora de las condiciones de habitabilidad y el segundo es un proyecto financiero y especulativo. Tal como se ha explicado, otra diferencia importante entre el modelo urbano de *La Carta de Atenas* y el de la ciudad global es el suburbio residencial de baja densidad, que consume y contamina territorio sistemáticamente. El modelo teórico de segregación de funciones encajó perfectamente con el modelo de construcción de territorio urbanizado propio de Estados Unidos. En su libro *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*,¹⁵ Dolores Hayden explica la evolución histórica de este deseo antiurbano y antieuropeo propugnado por las élites estadounidenses, que han llevado a Estados Unidos a convertirse en el país que más CO₂ genera por habitante, poniendo en peligro el planeta. Pero paradójicamente, tal como narra Hayden, son estos sectores más ricos, expansivos e insostenibles los mismos que, en sus suburbios, viven sobre la contaminación provocada en sus propios acuíferos.

En definitiva, por su expansión derivada de la promoción de los ideales de vida generados desde la publicidad, las series televisivas y las películas, el modelo de suburbio con vivienda aislada es hoy una de las peores plagas del planeta y uno de los mayores engaños del siglo xx. Una vez atrapados en este modo de vida, solo quedan deudas derivadas de los altos estándares de consumo y la constatación de que de este modo no se alcanza la felicidad. El consumo de ansiolíticos y el alcoholismo de las mujeres de los suburbios estadounidenses es mayor que en las ciudades, y ya en la década de 1950 la novela *Revolutionary Road*, de Richard Yates, da cuenta de ello.

Sin embargo, mientras este modelo urbano se sigue extendiendo por el mundo, consumiendo territorio y esparciendo las ciudades, en su país de origen, Estados Unidos, los miembros del New Urbanism lo critican sistemáticamente por condicionar el futuro de forma negativa. Este movimiento está empezando a buscar alternativas que permitan superar el fenómeno proponiendo el llamado crecimiento inteligente.¹⁶ Los mismos promotores de esa ciudad global y desmembrada ya han visto sus cualidades nocivas y

¹⁵ Hayden, Dolores, *Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*, Vintage, Nueva York, 2004.

¹⁶ Duany, Andres; Speck, Jeff y Lydn, Mike, *The Smarth Growth Manual*, McGraw Hill, Nueva York, 2010.

destructivas, y, por tanto, intentan expulsar dicho modo de degradación urbana a otros países.

En una época en la que el proyecto urbano necesita alternativas plurales con distintos atractores, mecanismos de sostenibilidad y estrategias para enriquecer el territorio ambiental, el urbanismo de la ciudad global no es más que una continuación del urbanismo racionalista que intenta construirlo más rápido y más rentable pero que, al mismo tiempo, hipoteca cada vez más el futuro de las ciudades y del territorio, un urbanismo que sigue estando pensado por hombres y solo para hombres, un varón que circula corriendo en su todoterreno acondicionado que continúa con el patrón machista propuesto por el Modulor de Le Corbusier: un hombre modelo, musculoso y de 1,82 metros de altura. En definitiva, un urbanismo sin multiplicidad de protagonistas, anclado en concepciones duales y antagónicas, y basado en un modelo familiar periclitado.

Ha llegado ya el momento de que otros protagonistas piensen y diseñen las ciudades, de modo que frente a la dominante ciudad especulativa y segregativa se incorporen puntos de vista plurales que puedan reinventar la ciudad humana.