

CAPÍTULO 1

URBANIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN

Ciudad y sociedad: una correlación estrecha

Podemos definir las ciudades como agrupaciones de población que no producen por sí mismas los medios para su subsistencia. La existencia de las ciudades supone por tanto, desde su origen, una división técnica, social y espacial de la producción e implica intercambios de naturaleza diversa entre aquellos que producen los bienes de subsistencia y los que producen bienes manufacturados (los artesanos), bienes simbólicos (los sacerdotes, los artistas, etc.), el poder y la protección (los guerreros). La dinámica de la urbanización está vinculada al potencial de interacción que ofrecen las ciudades, a su «urbanidad», es decir, a la potencia multiforme que produce el reagrupamiento de grandes cantidades de población en un mismo lugar.

El crecimiento de las ciudades ha estado vinculado, a lo largo de la historia, al desarrollo de los medios de transporte y almacenamiento de bienes necesarios para abastecer a poblaciones cada vez más numerosas en cualquier época del año. También ha esta-

do unido a las técnicas de transporte y almacenamiento de la información necesarias para la organización de la división del trabajo y de los intercambios, como demuestra el nacimiento conjunto de la escritura y la contabilidad. Por último, el tamaño de las ciudades ha dependido de los medios de transporte y de «almacenamiento» de las personas, especialmente de las técnicas de construcción en altura, de gestión urbana de los flujos y de abastecimiento (vías públicas, alcantarillado, suministro de agua, etc.), así como de las necesidades de protección y de control.

La historia de las ciudades ha estado marcada por la historia de las técnicas de transporte y almacenamiento de los bienes (b), la información (i) y las personas (p). Este sistema de movilidades que denominamos «sistema bip» constituye el núcleo de las dinámicas urbanas, desde la escritura hasta Internet, pasando por la rueda, la imprenta, el ferrocarril, el telégrafo, el cemento armado, la esterilización, la pasteurización y la refrigeración; el tranvía, el ascensor, el teléfono, el automóvil, la radiofonía, etc. El crecimiento horizontal y vertical de las ciudades ha sido posible gracias a la invención y aplicación de estas técnicas.

Las formas de las ciudades, tanto si han sido pensadas específicamente como si son el resultado más o menos espontáneo de dinámicas diferentes, cristalizan y reflejan las lógicas de las sociedades que acogen. De este modo, la idea de la ciudad antigua expresaba precisamente los preceptos religiosos y militares que constituían las «justificaciones» principales de las ciudades y de los grupos sociales que las habitaban. En un mundo poco seguro, las ciudades medievales se parapetaban detrás de las murallas y se organizaban en corporaciones en torno a la plaza del mercado, de las atalayas y los campanarios, expresando espacialmente, por medio de la superposición, la solidaridad y dependencia que caracterizaban a las poblaciones de las ciudades en el seno de las sociedades feudales. Más tarde, el desarrollo de las sociedades modernas imprimió progresivamente nuevas lógicas en la concepción y el funcionamiento de las ciudades.

La actuación urbanística hoy día necesita, por tanto, comprender las lógicas que se establecen en la sociedad contemporánea.

Los cambios de larga duración de la sociedad moderna

Las sociedades occidentales contemporáneas se suelen calificar de «modernas» para distinguirlas, a la vez, de un pasado más o menos lejano y de otras sociedades que funcionan con registros diferentes. Pero esta notación es bastante vaga y de un uso incómodo, e incluso ambiguo. Resulta difícil datar la llegada de los «tiempos modernos», que se instalaron progresivamente y de forma diferente en los distintos países del Occidente europeo y después en América. La noción de modernidad se ha utilizado además en contextos y perspectivas que a veces la hacen sospechosa de abrigar un proyecto hegemónico de Occidente, o culpable de tener ambiciones demasiado funcionalistas cuyos daños hemos podido comprobar, especialmente en el urbanismo.

De hecho, es más correcto hablar de «modernización», puesto que la modernidad no es un estado, sino un proceso de transformación de la sociedad. Se podría decir incluso que lo que diferencia a las sociedades modernas de otras sociedades es que el cambio es su principio fundamental. Desde luego, muchas otras sociedades han sufrido y sufren evoluciones; tienen historia, pero no se organizan estableciendo en el núcleo de su dinámica de funcionamiento el cambio, el progreso, el proyecto. Por el contrario, la tradición constituye su principio fundamental y la referencia al pasado justifica, generalmente, su representación del futuro.

Los componentes de la modernización

La modernización es un proceso que surge mucho antes de la época que conocemos como Edad Moderna. Fue el resultado de la interacción de tres dinámicas socioantropológicas cuyas huellas encontramos en distintas sociedades pero que, al entrar en resonancia en Europa durante la Edad Media, dieron lugar a las sociedades modernas: la individualización, la racionalización y la diferenciación social.

Podemos definir la individualización en primer término como la representación del mundo, no a partir del grupo al que pertenece el individuo, sino a partir de su propia persona. El uso en el lenguaje del «yo» en lugar del «nosotros» e incluso la invención de la perspectiva que se van imponiendo progresivamente a finales de la Edad Media ilustran perfectamente este proceso de individualización. Hablamos igualmente de individualización para explicar las lógicas de apropiación y dominio individuales que van ocupando progresivamente el lugar de las lógicas colectivas. Así pues, las sociedades modernas separan y reúnen individuos y no grupos.

La racionalización consiste en la sustitución progresiva de la tradición por la razón en la determinación de los actos. La repetición da paso a la elección, lo que comporta preferencias y proyectos individuales y colectivos, el uso de los conocimientos derivados de la experiencia, del saber científico y de las técnicas. La racionalización es una forma de «desencanto del mundo» porque adjudica a las acciones humanas y a las leyes naturales lo que antes se atribuía a los dioses.

La diferenciación social es un proceso de diversificación de las funciones de los grupos y de los individuos en el seno de una misma sociedad. Está alentada en gran medida por el desarrollo de la división técnica y social del trabajo, que es resultado, a su vez, de la dinámica de la economía de mercado. La diferenciación produce la diversidad y la desigualdad entre grupos e individuos, y engendra una sociedad cada vez más compleja.

Estos tres procesos se alimentan recíprocamente y producen sociedades cada vez más diferenciadas, formadas por individuos al mismo tiempo parecidos y más singulares, con mayores posibilidades de elección.

Es cierto que individualización, racionalización y diferenciación no son propias de la modernidad; pero su combinación en circunstancias históricas específicas desencadenó la dinámica de la modernización, como una bifurcación en la que se internó el «mundo occidental» en torno al año 1000. Ninguna sociedad había conocido antes esta conjunción ni había entrado en esta espiral de «desarrollo» específica de la modernidad.

Las primeras fases de la modernización

Si bien la modernidad no es un estado, la modernización tampoco es un proceso continuo, y es posible distinguir tres grandes fases.

La primera fase abarca más o menos el período denominado Edad Moderna y va desde el fin de la Edad Media hasta el principio de la Revolución Industrial. Es testigo de la transformación del pensamiento y el lugar de la religión en la sociedad, la emancipación de la política y el nacimiento del Estado-nación, el desarrollo de las ciencias y la propagación progresiva del capitalismo mercantil y después del industrial. Podemos calificar esta fase de «primera» o «alta modernidad».

La segunda fase es la de la Revolución Industrial, que asiste a la transformación de la producción de bienes y servicios subordinada, en gran medida, a las lógicas capitalistas; el pensamiento técnico ocupa un lugar central en la sociedad y se constituye el Estado del bienestar. Es la «segunda» o «modernidad media».

A cada una de estas épocas ha correspondido su forma de pensamiento y de creación, figuras dominantes e ideas del poder, representaciones de la sociedad, criterios de eficacia, formas de organización y, por supuesto, principios y modos de concepción y organización del territorio. El establecimiento de la primera y la segunda modernidad se efectuó progresivamente, pero la amplitud de los cambios en las distintas esferas de la sociedad provocó crisis de todo tipo: económicas, sociales, políticas y religiosas. El concepto, la construcción y el funcionamiento de las ciudades no escaparon a estas transformaciones y a estas crisis.

*Las dos primeras revoluciones urbanas modernas**La ciudad del Renacimiento y de la Edad Moderna*

La primera modernidad dio lugar a una verdadera revolución urbana. La ciudad medieval se convierte en ciudad «clásica» en la

que el nuevo poder del Estado aparece en escena de forma monumental, se presenta —mediante la perspectiva— en relación con el individuo, traza avenidas, plazas y jardines urbanos que acaban con la mezcla de callejuelas, callejones y huertas, aleja y transforma las murallas, redefine y separa lo público de lo privado, los espacios interiores y exteriores, les asigna funciones, inventa las aceras y los escaparates. El desplazamiento ocupa más espacio, las calles se amplían y se diferencian funcional y socialmente, las ciudades se extienden y los barrios proliferan, aglomerando de una nueva forma poblaciones y actividades. La arquitectura se constituye de forma paralela en disciplina moderna, es decir, que atañe a un campo específico e integra valores y técnicas nuevos, sin perjuicio de beber en fuentes antiguas pero atribuyéndose nuevas libertades, especialmente con el barroco.

Esta primera ciudad es moderna porque está concebida de forma racional para individuos diferenciados. Las posibles referencias de sus creadores a la tradición no son actos repetitivos, sino que reflejan decisiones racionales con motivaciones diferentes. Esta ciudad explica la instauración del Estado-nación, la expansión del territorio, la aparición de ciencias y técnicas nuevas y la naciente autonomía de los individuos. Esta ciudad es moderna también porque es proyecto: cristaliza la ambición de definir el futuro, de controlarlo, de ser el marco espacial de una nueva sociedad; es diseño de un designio. De hecho, de ella nacerá su forma última: la utopía.

La ciudad de la Revolución Industrial

La segunda revolución urbana comenzó con la revolución agrícola —que incrementó la producción de alimentos pero expulsó del campo a gran cantidad de agricultores— y con el desarrollo concomitante del capitalismo industrial. Este doble proceso provocó un enorme crecimiento demográfico en las ciudades, lo que supuso una expansión espacial acelerada que dio lugar, al mismo

tiempo, a una grave pauperización de una parte de las poblaciones urbanas.

En este contexto surgen progresivamente las nuevas ideas sobre la ciudad, marcadas fundamentalmente por las mismas lógicas que dirigían el mundo industrial dominante. El urbanismo moderno (la palabra «urbanismo» aparece bajo formas diversas a finales del siglo XIX y principios del XX) aplica, de hecho, en el ámbito de la organización de las ciudades, los principios que se establecieron en la industria. La noción fundamental es la especialización: el taylorismo la sistematizará en la industria, en la que tratará de separar y simplificar las tareas para hacer su ejecución más rentable. El urbanismo moderno la pondrá en práctica desde finales del siglo XIX bajo la forma de zonificación, que más tarde Le Corbusier y la Carta de Atenas llevarán al límite.

En la ciudad de la Revolución Industrial, la movilidad de personas, informaciones y bienes cobra mayor importancia. La primera necesidad es, desde luego, adaptar las ciudades a las exigencias de la producción, del consumo y de los intercambios mercantiles. Para ello hace falta una red de grandes vías de comunicación entre estaciones y almacenes principalmente, y redes para el agua, el alcantarillado, la energía (gas, electricidad, vapor) y la información (telégrafo, teléfono, correo urgente).

Las exigencias de crecimiento y de funcionamiento de las ciudades provocaron una gran movilización científica y técnica para aumentar la rentabilidad en el transporte y almacenamiento de bienes, informaciones y personas. La electricidad, en particular, tuvo un papel decisivo en las posibilidades de crecimiento de las ciudades; verticalmente con los ascensores y horizontalmente con el tranvía, el telégrafo y el teléfono y después con el motor de explosión.

La diferenciación social se inscribía, pues, de otro modo en el espacio: con los ascensores, los pobres bajaron a las plantas inferiores mientras que los ricos subían a los pisos soleados; más tarde, con el desarrollo de los transportes colectivos y el tranvía, se construyeron barrios residenciales para las capas sociales acomodo-

dadas y barrios industriales para las fábricas y los obreros. Aquí fue decisivo el papel de los transportes urbanos para hacer posible la dilatación de los territorios y su recomposición a gran escala.

Más tarde, el vehículo particular y los electrodomésticos marcaron el fordismo, es decir, el sistema combinado de producción y de consumo en masa, especialmente en el espacio urbano, con grandes bloques de viviendas sociales o casas individuales, hipermercados e infraestructuras viarias. El cuarteto coche-frigorífico-aspiradora-lavadora estaba en el centro de las transformaciones urbanas, haciendo posible el trabajo femenino asalariado, la compra semanal y la prolongación de los desplazamientos. Los barrios monofuncionales de la periferia urbana actual son su ejemplo más claro.

El desarrollo del Estado del bienestar y de diversos servicios públicos contribuyó asimismo a estructurar las ciudades por su red de líneas de transporte colectivo, colegios, hospitales, baños públicos, oficinas postales, equipamientos deportivos, etc. Además, los poderes públicos se vieron abocados a actuar cada vez más en el campo del urbanismo, así como en el campo económico y social, especialmente para hacer frente a las insuficiencias, incoherencias y disfunciones de las lógicas privadas y de los mercados, en particular en los aspectos territoriales e inmobiliarios. De esta forma han creado todo tipo de estructuras y procedimientos para «planificar» de forma más racional las ciudades, es decir, lo más científicamente posible, para actuar a pesar de las coacciones de la propiedad privada, para ordenar, es decir, predefinir e impulsar las ampliaciones periféricas y las restauraciones.

Las formas urbanas de esta segunda revolución son diferentes, en la teoría y en la realidad, dependiendo de las ciudades y países. Pero los padres fundadores del urbanismo, por su obra o por su pensamiento, especialmente Haussmann, Cerdà, Sitte, Howard y, por supuesto, Le Corbusier, a pesar de sus diferencias, estaban movidos por esta misma preocupación de la adaptación de las ciudades a la sociedad industrial. Las ciudades y el urbanismo experimentaron una verdadera transformación respecto a las ciudades y

los conceptos arquitectónicos y espaciales de la primera revolución urbana para llegar, *in fine*, a un urbanismo fordo-keynesio-corbusiano, expresión de una racionalidad simplificadora mediante la planificación urbana, las zonificaciones monofuncionales y las estructuras urbanas jerárquicas; un urbanismo adaptado a la producción y al consumo masivo en los centros comerciales, las zonas industriales y la circulación acelerada y, asimismo, materialización del Estado del bienestar con los equipamientos colectivos, servicios públicos y viviendas sociales. Esta segunda revolución urbana no eliminó totalmente las ciudades preexistentes, aunque en Francia fue bastante radical, con las destrucciones masivas de Haussmann y las «restauraciones bulldozer» entre los años cincuenta y setenta. De hecho, muy a menudo el espacio edificado y los ciudadanos han desplegado sus habilidades para la inercia, la resistencia y la readaptación. De este modo, una vez más, las ciudades han demostrado su capacidad para sedimentar las diferentes capas de su historia, es decir, su función de palimpsestos, pergaminos que no cambian sino que acogen sucesivamente escritos distintos. Pese a ello, incluso las partes de las ciudades antiguas que se han conservado materialmente han sufrido transformaciones profundas y no funcionan ya del mismo modo que antes.

A cada una de las dos primeras fases de la modernización correspondió una mutación profunda en las maneras de pensar, producir, utilizar y gestionar los territorios en general y las ciudades en particular. Europa Occidental ya ha conocido dos revoluciones urbanas modernas. Podemos plantear la hipótesis —ahora que se inicia una nueva fase de la modernización— de que los cambios que se esbozan en el urbanismo actual prefiguran una tercera revolución urbana moderna.