



FUTURIBLES EN CANNES: URBANISMO DE HOY Y DE MAÑANA

Felipe Peña y Miguel Roiz Celix

El pasado mes de marzo, y organizado por la fundación "Construcción y Humanismo" que, al parecer, depende o está en estrecha relación con la agencia de publicidad francesa Synodis, ha tenido lugar en el Palacio de Festivales de Cannes el segundo Congreso Internacional, con la asistencia de fabricantes, constructores, inventores, promotores, sociólogos, urbanistas, ingenieros, arquitectos, "usuarios".

Estas reuniones tienen dos finalidades:

Conceder anualmente el Gran Premio Internacional de Urbanismo y Arquitectura, sobre ciertos temas concretos.

Exposiciones, discusiones, trabajos y debates sobre temas interesantes del urbanismo de hoy, que este año han sido:

La competencia de funciones en el acto de construir; sus problemas e implicaciones.

Relación Universidad-Ciudad.

Nuevas ciudades y su urbanización.

Reestructuración de núcleos antiguos.

El *habitat* individual.

Los transportes del futuro.

El tema de la competencia de funciones en el acto de construir se ha centrado esencialmente en la crítica política del sistema que permite que sean los políticos y los promotores los que tomen las decisiones últimas y más importantes en el acto de construir, cuando, realmente, este acto es una obra común, colectiva, a causa de su complejidad y multiplicidad de implicaciones, consecuencias... En esta obra deben participar arquitectos, sociólogos, médicos, psicosociólogos, ecólogos, técnicos de la investigación fundamental y de la investigación aplicada.

Se impone definir claramente las funciones de cada

uno al mismo tiempo que su interdependencia e interrelación, que cuanto más coherente sea mejor será la obra terminada, evitando de esta forma que sea el producto de intenciones político-electoral, gustos particulares o mecanismos sutiles para conseguir beneficios de promotores y constructores.

El acto de edificar queda, en nuestros países, casi siempre fuera de los especialistas, puesto que ya la forma de llevarlo a cabo es alienatoria: el arquitecto trabaja a sueldo del promotor y tiene que sujetarse en buena medida a sus directrices. Los usuarios, consumidores, manipulados por los estimulantes de consumo —publicidad, *marketing*, informaciones— son meros entes pasivos, sin espíritu crítico, de contestación, estimulados inconscientemente por la economía, la escasez aparente o real de urbanismo y *habitat*.

El problema se ha centrado en los ámbitos de competencia de los especialistas y de los consumidores de espacio, en las formas o mecanismos para poder devolverles su prioridad, participación, creación, gestión.

La participación de los usuarios tiene una importancia fundamental para el futuro acto de construir y de urbanizar. Hasta ahora la participación real ha sido o nula o ligera, pero existe latente en todas las conciencias que si continúa puede explotar, estallar con caracteres disfuncionales a los sistemas, agresivos y violentos en muchos casos, como ya ha sucedido en varios países, en especial en Francia, de muchas formas.

Esta expropiación del usuario no se hace manifiesta por falta de medios de reivindicación, ya que incluso no tiene instrumentos espontáneos de expresión y los insitucionales (asociaciones, partidos, sindicatos) son muy limitados, por falta de representatividad real total. La prensa, la publicidad y los medios de comunicación

de masas deberían tener un lenguaje inteligible de comunicación para poder clarificar en cada momento todos los actos cotidianos del hombre y evitar que grupos estructurales creen sistemas de construcción, de urbanización, de venta que en la confusión de las palabras, las razones y los hechos encubren su verdadera finalidad de lucro personal o de grupos.

Existe el peligro opuesto: ¿si cada individuo se pone a organizar la totalidad de su espacio, qué sucederá? Si la libertad del individuo comienza con el volumen de espacio cerrado de que dispone y cómo lo dispone, su actuación individual ¿puede o no puede representar un peligro para el urbanismo, que necesita cierta planificación y que es un acto colectivo?

La solución más bonita la facilitó Henry Raymond, profesor de sociología de la Universidad de Nanterre, quien dijo que "el arquitecto debería saber lo que los usuarios quieren a través de la dinámica de grupo", técnica que parece eficaz y que se aplica en Estados Unidos, Gran Bretaña y Canadá.

El segundo tema tratado ha sido el de la Universidad, sus relaciones con el urbanismo. Frente al problema de si las actividades universitarias pueden integrarse en un urbanismo total, el arquitecto canadiense Lincourt presentó su proyecto de Universidad fluida en Montreal, que es una solución de integración total de la Universidad a la ciudad por medio de la utilización de estructuras urbanas que existen desparamadas y que sólo se utilizan parcialmente: por ejemplo, los cines y teatros, que podrían por las mañanas servir perfectamente de *auditoriums* para cursos y por las tardes a su función de recreación. Asimismo los profesores y catedráticos no tendrían que desplazarse al *campus*, sino que la Universidad estaría donde estuviesen ellos con sus alumnos, en los lugares directos de trabajo: oficinas, fábricas, bibliotecas, laboratorios, hospitales...

Esta forma de Universidad evitaría la concentración de la enseñanza superior alrededor de un *campus*, creadora de segregación e incompreensión. La Universidad estaría integrada a los distintos barrios de la ciudad y dentro de ellos en los espacios destinados a las materias -laboratorios, naves-. Se lograría una verdadera comunicación y trabajo en común entre la ciencia, la teoría (la Universidad) y la técnica, la aplicación (la industria), así como el contacto directo entre los estudiantes y los ciudadanos, entre el espacio del saber y el espacio del ocio, la transformación o el deporte.

De aquí proviene el nombre de metro-educación con el que Lincourt ha calificado esta forma de enseñanza. Las tiendas del metropolitano podrían perfectamente convertirse en aulas o laboratorios, los anuncios publicitarios del metro o cine podrían servir como estímulos educativos universitarios transmitiendo noticias y signos de instrucción.

Otro tema tratado ha sido el de la reestructuración de las grandes ciudades, los problemas de la creación de ciudades nuevas o satélites y la renovación de núcleos o zonas anémicas, antiguas. Este problema se presentó a través de tres soluciones practicadas, una en Londres, por la creación de la ciudad satélite de

Thamesmead, otra en Bruselas, remodelando el barrio de Louiseville y la tercera en Nápoles, por la proyección y aplicación de políticas urbanísticas totales.

Thamesmead es una ciudad nueva al este de Londres, en los bordes del Támesis, proyectada para unas 60.000 personas. Acogerá industrias. Las estructuras de comunicación y transporte para peatones, ciclos y coches serán independientes. Habrá grandes espacios verdes, creándose dos lagos y varios canales a partir del río Támesis. En éste se construirá también un puerto importante, anterior a Londres y que podrá servir de escala. Se integrarán varias capas de población (clases sociales) y se tienen ya en cuenta las reacciones potenciales de los usuarios, modificándose el proyecto en función de estas reacciones colectivas.

Louiseville es un barrio antiguo de Bruselas, estancado en cuanto a vida social, funciones ciudadanas. Desde el punto de vista urbanístico se intenta crear una calle como prolongación de núcleos más vitales, de los que el barrio está separado por el río. Al uniformizarse el contacto físico, la calle, el paseo, se espera se uniformarán también las actitudes, las relaciones.

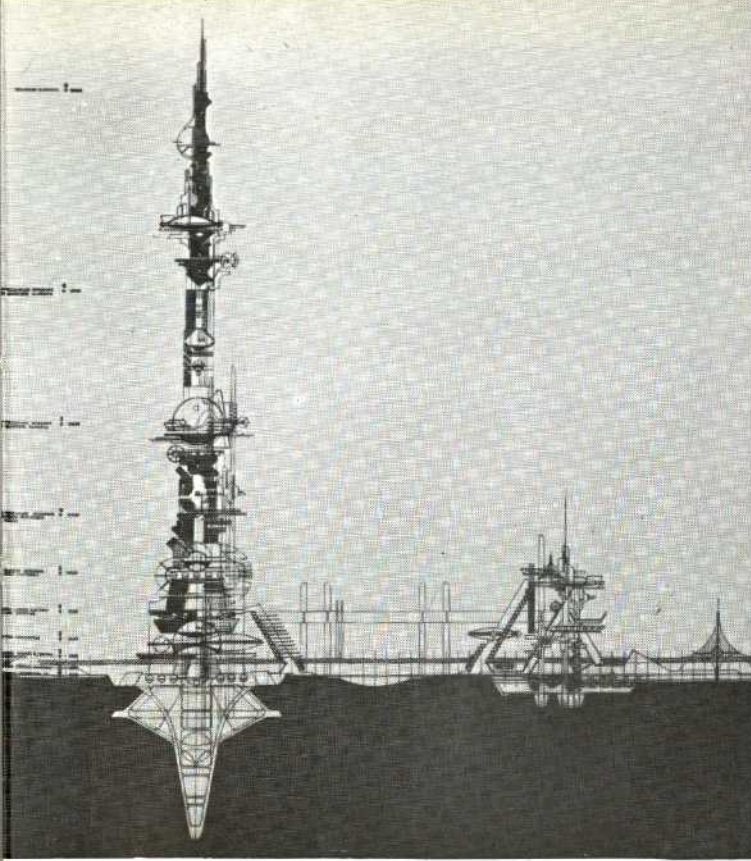
Lo más original es que a través de la psicología no directiva aplicada al urbanismo, el arquitecto Kroll intenta hacer saltar los mecanismos del bloqueo psicológico e incluso legal que condenan a esta estructura urbana a morir. Se trata de desencadenar un proceso de intervención en el tejido urbano, movilizándolo poderes públicos, promotores, usuarios, etc. Se parte para los sociodramas -ya que ésta parece ser la técnica psicosociológica aplicada- de la premisa: "Lo que podría ser Louiseville si..." Es importante tener en cuenta que esta técnica actúa también sobre la administración, poderes políticos locales para estimularles a emprender acciones de promoción, autoafirmación, empresa en cuanto al barrio y sus gentes.

Sobre Nápoles se ha efectuado a gran nivel un estudio sociológico e interdisciplinario ensayando de poner de acuerdo la base -los usuarios, los beneficiarios- con la cúspide -los técnicos y políticos- sobre la decisión o decisiones político-urbanísticas a adoptar, llevar a cabo para reestructurar y limitar la saturación urbana, que es espantosa en esta ciudad. Actuarán, pues, ingenieros, arquitectos y políticos en interrelación no jerárquica, teniendo en cuenta y haciendo participar a los afectados.

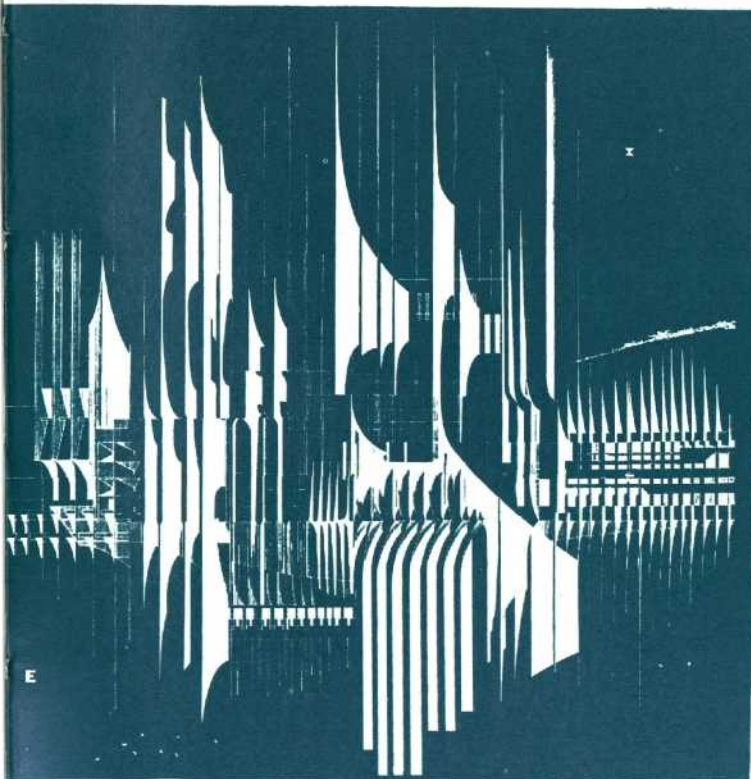
Ya hemos visto que los problemas que plantea la reestructuración y la remodelación urbana son mucho más agudos que la creación de nuevos núcleos, aunque el problema de la participación de la base sea difícil tanto en uno como en otro caso. Se buscan formas, pero formas no extremas, no comprometidas realmente en la autocreación urbanística.

Las nuevas ciudades han sido analizadas a partir del caso concreto de Tapiola, cerca de Helsinki, en Finlandia.

Esta ciudad-jardín es el resultado de un trabajo colectivo de un equipo de arquitectos, urbanistas, sociólogos, escultores, pintores y naturalmente de usuarios, que han manifestado sus gustos, necesidades, problemas. Asimismo los artistas han estado muy amplia-



La "Ciudad - Estructura" : Gran Premio Internacional de Urbanismo y Arquitectura de Cannes 1970. (Arquitectos : Aldo Loris Rossi y Donatella Mazzoleni)



"Habitad parietal". (Bernard Trey.)



Futuribles en Cannes

mente representados, por lo que Tapiola corresponde todavía a la concepción esteticista del urbanismo.

Los problemas concretos planteados por la construcción y urbanización han sido resueltos sobre el terreno, modificando cualquier estereotipo de proyecto. En general, las viviendas son *chalets* unifamiliares existiendo también bloques pequeños, de algunos pisos. En el centro del barrio existe un rascacielos para las oficinas, con restaurantes y servicios anexos en los últimos pisos. El 80 por 100 de los terrenos está programado para dotaciones sociales y espacios verdes. Habrá muchos parques y terrenos de juego.

La calle comercial está climatizada. Los comercios están combinados con centros recreativos y sociales. Los sesenta comercios diferentes no están separados por ninguna barrera o limitación física. Las últimas plantas de los inmuebles colectivos se utilizan como tiendas y *clubs* cívicos y de ocio.

En el futuro se van a implantar industrias limpias y actividades técnicas y de investigación, que procurarán empleos para el ochenta por ciento de los habitantes que en la actualidad tienen que desplazarse a trabajar a Helsinki, en general.

Se ha debatido mucho la originalidad o no originalidad de los proyectos anteriores y de otros similares en Gran Bretaña y Estados Unidos, en cuanto a ciudades nuevas. Muchos congresistas atacaron estos proyectos o construcciones, calificándolos de variaciones, adaptaciones de los proyectos y principios clásicos de principios de siglo. Ejemplo más claro aludido: el de las ciudades-jardín de Howard. La discusión derivó al extremo opuesto, a la innovación, al "urbanismo poético" en palabras del Sr. Charbonnier, a los proyectos de urbanismo utópico presentados al Gran Premio, que han sido también muy atacados, por corresponder a la irrealidad, al urbanismo-ficción. ¿Pueden los dos extremos converger, tocarse? ¿Hay que seguir construyendo ciudades clásicas o empezar a llevar a la práctica proyectos innovadores? ¿El urbanismo utópico es verdaderamente clasista? ¿O, mejor, socialista? ¿Se puede llevar a cabo en la sociedad actual? ¿Existen materiales adecuados para poder construir, por ejemplo, una ciudad vertical estructurada como horizontal? ¿Y la infraestructura? ¿Y los medios financieros?

Los puntos de convergencia, contacto, cierta síntesis han sido un tanto idealistas, llegándose a la conclusión que el urbanismo-poético o urbanismo-ficción (a gusto del lector) es útil al urbanismo práctico, operativo, a la técnica, en cuanto a que le hace progresar por la imaginación, por la posibilidad, por la poesía.

El tema de *habitat* individual, en oposición al mal formulado tema del *habitat* colectivo, marcó el tono polémico de la semana por aglomerar en sí casi todos los problemas del urbanismo, de la ciencia aplicada y de las implicaciones ideológicas y políticas. A un *habitat* colectivo, como lo ideal y adecuado para solucionar todos los problemas del urbanismo y del hombre futuro, que es lo que parece derivar de todas las discusiones anteriores así como de los proyectos del concurso, se ha opuesto la realidad y aumento de *habitat*

individual, núcleo-familiar, el gusto y deseo de separación, espacio y tierra propia, distinción, diferencia.

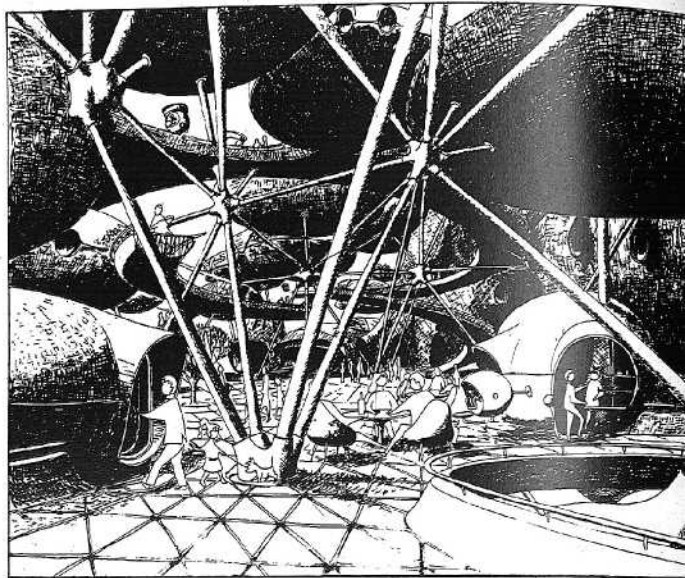
Asombran las implicaciones ideológicas del tema, muy unido a los símbolos de la riqueza individual. La imagen de la casa individual está estrechamente asociada a la comodidad y al prestigio, correspondiendo en el aspecto urbanístico al ansia de competencia y promoción de nuestra sociedad. En los países donde la democracia liberal e individualista está más desarrollada es donde el *habitat* individual es más numeroso y continúa en expansión.

La defensa del *habitat* individual ha partido de los modelos y justificaciones expuestos por la doctrina urbanística anglosajona en los Estados Unidos y Canadá. El cientifismo ha empezado a jugar un papel importante. Los técnicos y especialistas americanos, a partir de las observaciones derivadas de la ciencia y de su aplicación técnica, conciben un *habitat* del futuro como mini-centros coordinados y dominados por la electrónica y los medios de comunicación. La casa será como un medio autónomo en el que se recibirán directamente estas comunicaciones —noticias, correo, ingresos y disposiciones de dinero, trabajo, ocio—. A nivel urbanístico este mini-espacio estará integrado en un maxi-espacio. La atmósfera social se creará por medio de espacios audio-visuales (grandes pantallas, altavoces por todos lados, etc.). Una red de aparatos proyectarán imágenes y sonidos, combinados con múltiples *gadgets*. El aislamiento al mundo interior se conseguirá por medio de drogas y espacios para soñar, creadores de visiones y evasiones.

Parece ser que el cientifismo —el urbanismo estará controlado por ordenadores— es el equivalente americano del urbanismo poético o utopista europeo. ¿Se complementan o se rechazan? ¿O es la utopía de la utopía?

Una crítica bastante aguda hecha al *habitat* individual radica en la subordinación actual de la casa individual al maquinismo. Concretamente, parece como si el *habitat* estuviese proyectado no sólo en subordinación sino en copia del automóvil, de sus formas, de su significado. Otros ingenieros y arquitectos creen lo contrario, que es el automóvil quien copia las formas de los *chalets* modernos. Lo cierto es que cada vez más el diseño de un automóvil se acerca al diseño de una casa, en formas, colores, funciones. ¿Quién condiciona a quién? ¿O hay una influencia mutua, recíproca? No está demasiado claro. Si el automóvil es un objeto de consumo no debería marcar la función ni la forma de la vivienda, que es un inmueble, una cosa más permanente, un lugar donde se pasa una buena parte del tiempo vital, creativo. ¿Se está deteriorando realmente esta relación? ¿Sucede lo mismo comparando el *habitat* con otras máquinas, otros aparatos? ¿Por qué la vivienda móvil, tan extendida en Norteamérica, es, por ejemplo, no sólo calco sino subordinación funcional al automóvil?

Las principales funciones de un *habitat* del futuro tendrían que ser las de movilidad e independencia. Cada *habitat* tendrá su propia reserva de agua, gas, electricidad. La movilidad estará condicionada por



“ Prototype New Settlement System ”
(Etienne Dusart y Teun Koolhaas)

los medios de transporte, pero no especialmente por el automóvil de turismo. En estas circunstancias el *habitat* dejará de ser una obra estable, duradera, fija, para convertirse en objeto de uso, como el *kleenex*. Los proyectos del grupo Archigram quedan muy próximos a esta concepción.

Buscando la función última de la vivienda, la función humana primitiva, se ha encontrado que es la de protección, tanto en sentido material como psicológico. Además de permitir el desarrollo del hombre en todos los aspectos: cultural, artístico, familiar, etc.

La contestación, réplica del *habitat* individual se ha basado en la creciente masificación de esta modalidad de vivienda, que alberga al hombre amorfo, no creador, pasivo. Esta contestación ha sido también contestada: el *habitat* colectivo —y cuanto más colectivo más— alberga al hombre masa, al ser anónimo de la sociedad moderna. Las razones de crítica del *habitat* individual más juiciosas y lógicas han sido las económicas: el costo es mucho mayor, tanto individual como socialmente.

Algunos congresistas han defendido la libertad personal del usuario. Cada uno puede y debe escoger la forma de *habitat* que prefiera: individual, colectivo, mixto, nómada, de acuerdo con su profesión, preferencias, necesidades, clima. Ha de quedar muy claro que entre los dos extremos del *habitat*: el colectivo y el individual, hay puntos, soluciones de compromiso. Hay que pensar en varios modelos de ciudades. Y en mecanismos de incitación, en el *confort*, en lugares adecuados, en buen clima, en paisajes...

Los sociólogos de Nanterre han criticado el *habitat* individual a partir de su tesis de que esta sociedad tiene predilección para proyectar sus contradicciones sobre el suelo. En cuanto a la pregunta: ¿el *habitat* individual permite más o menos que el *habitat* colectivo cierta expresión humana?, la respuesta quedó un tanto en el aire. Porque lo que sí es verdad es que existe un espacio de la vida cotidiana que el habitante crea y recrea. Y este espacio del usuario depende, está condicionado por el espacio del arquitecto, del urbanista.



Futuribles en Cannes

portes utilizando exclusivamente técnicas y sistemas del siglo pasado: ferrocarril, automóvil, tranvía, autobús, etc.

Estadísticamente se evalúa entre 12 y 15 por 100 del tiempo total el que se pierde en transportes y desplazamientos, que representa un desgaste personal y colectivo de envergadura, tanto físico como psíquico.

Es muy difícil para el urbanista en la situación actual integrar el sistema de transportes en el sistema urbano. En Gran Bretaña se ha logrado en buena medida creando sistemas de peatones separados de los sistemas de automóviles, lo que devuelve al peatón, al paseante, la dimensión, la calidad de poder "perder el tiempo": pasear, comprar, charlar, ver y observar, pararse... Cualquier futuro sistema de transportes tiene que ser subsidiario del sistema de peatones y tener asimismo muy en cuenta la estética del proyecto y la relajación, descanso...

En cuanto a los transportes por automóvil habría que dejarse llevar, dentro de la ciudad, por computadores electrónicos que guiarían al conductor por el camino más fácil, hacia su destino; crear zonas para transportes hectométricos; y, por último, crear sistemas de transportes ligeros dentro de la ciudad, para distancias entre 200 y 2.000 metros, por medio especialmente del automóvil eléctrico.

En general —para los nuevos sistemas— se prefiere el transporte continuo al discontinuo, por su eficacia y economía.

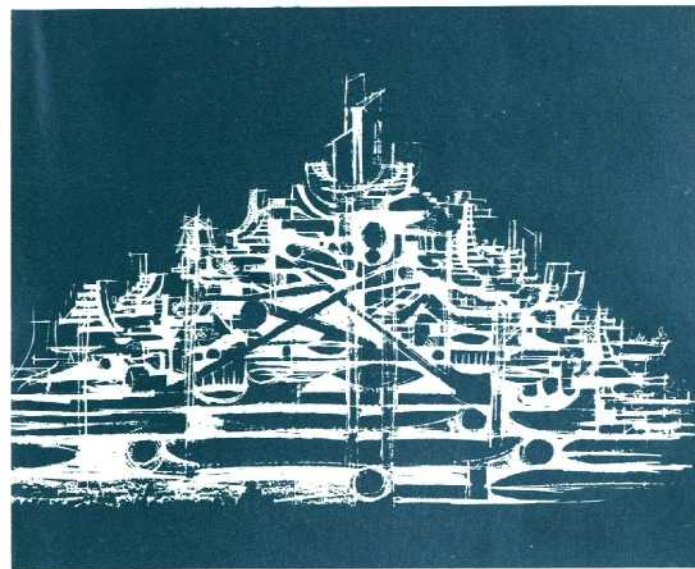
Entre los transportes continuos se han comentado y discutido:

El "Speedaway", o correa mecánica, que puede llegar solamente a 15/16 Km. hora. El precio que resulta es de 0,40 ptas. kilómetro y pasajero. Problema principal: buscar técnica para poder subir y bajar. Puede ser un complemento del metro, en distintos aspectos, y desde luego resulta como un tercio más barato. Hay un sistema "Dunlop Speedaway" en Gran Bretaña y a finales de año empezará a funcionar uno en Ginebra.

El aerotrén es un ferrocarril para transporte urbano e interurbano. Podrá llegar a 320 Km. hora. Se trata de un sistema sobre colchón de aire y se desplaza sobre suelo de cemento fijo. Está ensayándose y perfeccionándose en Francia, habiendo alcanzado satisfactoriamente 160/180 Km. hora.

El "Urba" es una forma de tren aéreo, sin ruedas, sobre colchón de aire. Marcha suspendido por el aire. Es seguro, estable, no produce ruidos ni polución. Tampoco está sujeto a las acostumbradas limitaciones provocadas por la nieve, agua, ventisca. Limitación: el peso y en consecuencia el número de plazas, que son 30 por unidad. Podrá utilizarse en ciudades medias y como complemento de transportes públicos clásicos. Funciona ya en Lyon.

En cuanto al transporte discontinuo existe el coche eléctrico o, mejor, electrónico, del que vimos unas demostraciones en el Congreso y al que pudimos probar. Hasta ahora se utiliza sólo para el minitransporte interno en inmuebles espaciosos, superficies cerradas —aeropuertos, por ejemplo—. Su velocidad es de 16/18 Km. hora, las baterías son de escasa duración



Proyecto de Pascal y Claude Hausermann.

Henry Raymond afirmó también que a partir de encuestas y desde distintos puntos de vista se ha podido comprobar que la alienación humana es la misma en el *habitat* individual que en el colectivo.

Se ha tratado también el tema de la segregación. Un arquitecto belga que trabaja en Africa, en Rwanda, ha hecho observar la poca operatividad de las discusiones del Congreso, ya que todavía en el citado país los arquitectos franceses construyen *habitats* para los negros similares a las pocilgas de nuestros países europeos o americanos, con patio para las necesidades, con muros de cemento para aislar la fealdad, la pobreza.

El último tema tratado y quizá el más interesante y desarrollado, ha sido el de los transportes, sus problemas, su futuro. Ha sido presentado por los fabricantes, inventores, ingenieros, a un nivel práctico, operativo, bastante interesante.

Los problemas actuales del transporte se pueden subdividir en:

Físicos: saturación de compartimientos, calles, aparcamientos; polución atmosférica, ruidos...

Psicológicos: angustia por pérdida de tiempo, sentido de la impotencia, opresión, neurosis, agresividad...

Económicos: pérdidas por embotellamientos. accidentes...

Funcionales: los problemas de transportes acarrear problemas urbanísticos totales: falta de espacio, problemas de expansión urbana...

Ideológico-políticos: existen intereses —compañías de petróleos, constructores de automóviles, productores de caucho, etc.— que desean y defienden por todos los medios un inmovilismo en cuanto a la evolución del transporte individual e impiden la puesta en marcha de nuevos medios de transporte.

Tecnológicos: falta de interdisciplinaridad y de medios financieros para llevar adelante y ultimar proyectos e inventos.

Todo el mundo ha estado de acuerdo en la necesidad de llevar a cabo infraestructuras, modernización de los transportes existentes. Pero sólo como algo transitorio, ya que no se puede llevar a cabo una política de trans-

y poca fuerza, por lo que se ha adaptado para dos personas o transporte pequeño. Tiene las ventajas de ausencia de polución, ruido y facilidad de conducción, muy adaptada al instinto de guía humano.

Por último se destacó la importancia del medio de transporte a utilizar en la ciudad futura. Cualquier solución implica una selección así como un ámbito de aplicación, es decir, escoger una o dos soluciones entre las varias propuestas, entre las que existen y puedan aparecer, así como la posibilidad de utilizar diferentes modalidades de transporte según las zonas urbanas y su especialización. En casi todos los proyectos futuristas, la combinación de los transportes es el resultado de la especialización del espacio, que continúa siendo privado en su mayor parte, en oposición a público.

EL GRAN PREMIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO 1970

Los temas del Premio 1970 fueron: la creación de nuevas ciudades y la renovación urbana en centros de ciudades con población muy densa, que como hemos visto correspondían también a algunos de los temas más importantes tratados en los debates.

El jurado —del que forman parte algunos de los monstruos sagrados del urbanismo, por ejemplo Henry Lefebvre— seleccionó catorce proyectos y concedió el palmarés al de los arquitectos italianos Aldo Loris Rossi y Donatella Mazzoleni, sobre la “Ciudad-Estructura”.

Según las propias declaraciones de los arquitectos ganadores, intentan a partir de esta creación criticar el crecimiento horizontal de las grandes ciudades y los problemas de extensión y desplazamiento causados especialmente por el automóvil.

La ciudad horizontal es patológica, parece un cuerpo humano amputado e injertado. Se intentan hacer obras a varios niveles, del tipo “*scalextrix*”, lo que indica que inconscientemente se siente ya la necesidad del desarrollo vertical de la ciudad.

A través del proyecto y los gráficos explicativos entresacamos que la Ciudad-Estructura sería una colina artificial de 1 Km. de largo por 800 metros de altura.

Desde el punto de vista formal es una proposición de desarrollo de la ciudad sobre el plano vertical, integrando las diferentes funciones tradicionales y realizándolas. En esta estructura el centro está próximo tanto a las zonas residenciales como a las zonas de oficina y a las dotaciones colectivas.

La ciudad estaría formada de diversos niveles, correspondiendo a la especialización del espacio en la ciudad horizontal. De esta forma los cinco primeros niveles constituyen el centro de la ciudad: el primer nivel une la ciudad al exterior, por la autopista; el segundo es la zona de mercados; el tercero es el centro administrativo y político; el cuarto es el centro cultural con la Universidad, museos, teatros y *auditoriums*; en el quinto nivel estaría el centro del ocio con parque público, jardín zoológico y dotaciones deportivas.



La “Ciudad Metra”. (Proyecto de Richard Dietrich.)

En la parte superior de la ciudad estarían ubicadas las zonas residenciales, entre las que se intercalarían servicios comerciales pequeños, escolares y culturales. Los barrios residenciales estarían estructurados por proximidad vertical.

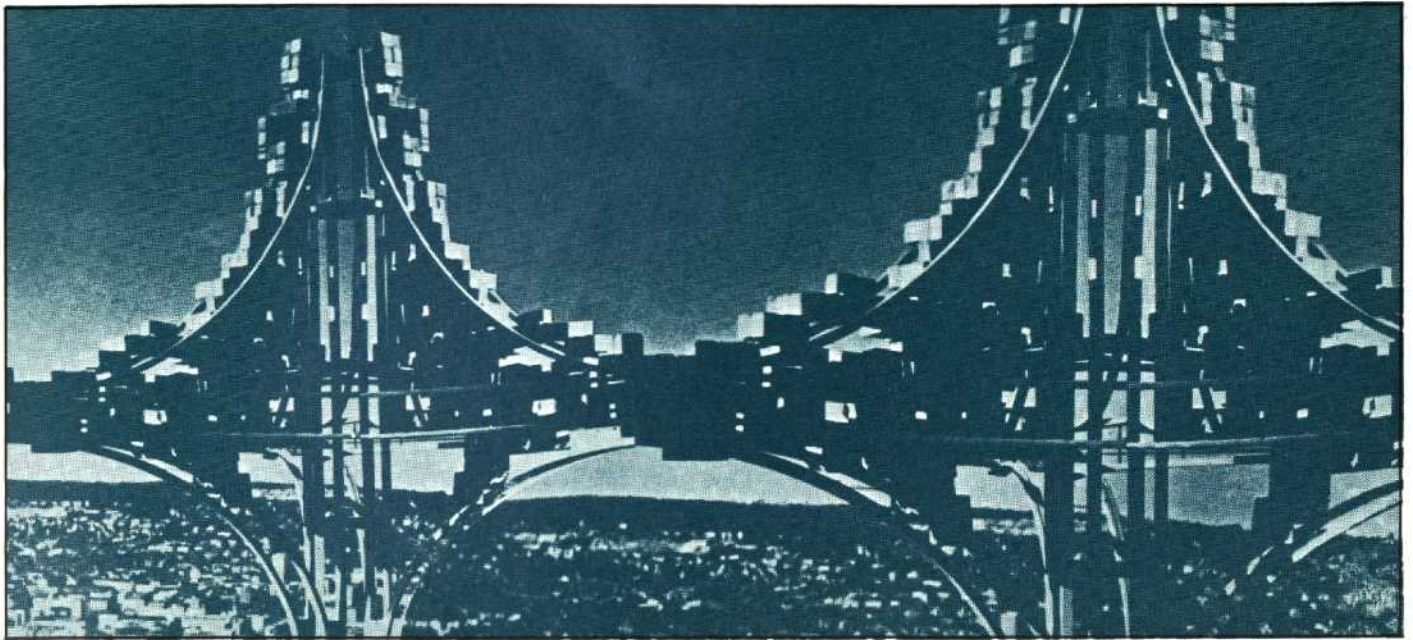
En lo alto de la ciudad habría un complejo deportivo y recreativo con *solarium*, piscina, terrenos de juego y deportes varios.

La circulación dentro de la ciudad tendría lugar en las tres dimensiones: vertical, horizontal y diagonal, por medio respectivamente del metro o autobús aéreo, y escaleras en movimiento tanto horizontales como diagonales.

La Ciudad-Estructura puede ser construida tanto en un llano como en una colina. Se “programan” varias formas de distribución del espacio dentro de la misma estructura o sistema.

El tejido urbano es reticular, es decir, un conjunto de células. Cada habitante puede disponer los volúmenes como le parezca. Se quiere evitar la uniformización estética al mismo tiempo que dejar en libertad al usuario para que se cree “su casa”.

Este proyecto ha sido muy discutido desde todos los puntos de vista. Se ha dicho que los italianos —que han expuesto directamente una crítica de la sociedad industrial basada en los temas y tesis de la Escuela de Frankfurt: Adorno, Horkheimer, Marcuse— han creado un proyecto destructor y destructible, cuya sola finalidad es poner en entredicho y criticar, bajo forma utópica la ciudad horizontal y su irracionalidad, sin ánimo de llevar a cabo en la práctica el proyecto. Desde el punto de vista técnico parece que han llegado a su estructuración a partir del estudio del problema de la reestructuración urbanística de Nápoles, en el que propusieron



La "Ciudad Metra". Aspecto general. (Proyecto de Richard Dietrich.)

rascacielos en los que se pudiesen integrar verticalmente todas las funciones urbanas, con la finalidad ulterior de unir por pasarelas (¿calles?) estas unidades polivalentes.

Corroborando esta intención destructiva declaran que para llevarse a cabo este proyecto tendría que existir una sociedad socialista nueva (han criticado también la sociedad industrial-burocrática de la URSS) sin clases ni burocracia, puesto que la Ciudad-Estructura implica por su propia concepción la igualdad de todos los habitantes en una sociedad sin clases ni dominación.

Henry Raymond —el crítico crítico— aseguró que de todas formas el proyecto es irrealizable, aun valorando su detalle técnico y cientifista (incluso el costo financiero de la infraestructura está calculado) y que en cuanto a la concepción anarquista el resultado es que puede dar un proyecto para una ciudad de clase alta, desde el punto de vista de la estructura de la sociedad actual, lo que les contradice. Una utopía que se puede construir ya no es una utopía. Además, Raymond cree que cualquier sistema programado —como es el del proyecto— no puede cubrir necesidades reales sino situarse en un nivel paternalista.

De los restantes proyectos y escogiendo lo más interesante, vamos a detallar algunas características:

Está bastante claro que se quiere intentar terminar con el sentido de aglomeración a ras del suelo y elevarla, ubicarla en el espacio. Puede ser una de las muchas consecuencias del desarrollo de la ciencia moderna, espacial, así como de la creación de nuevos materiales y estructuras en tal sentido.

Estos rascacielos —ciudades planificadas— serían núcleos autónomos, con toda gama de servicios, pero —otra contradicción— para una sociedad del terciario,

de actividades de servicios. En casi ninguno de los proyectos se tiene en cuenta el mundo —y mundo importante— del trabajo industrial, de la producción. ¿Es que estamos tan cerca de una sociedad científica y cientifista en la que se producirá sin fábricas, talleres?

Desde el punto de vista estético se parte de lo científico —formas biológicas, forma de circulación de la sangre, modo de escalar montañas— para explicar, racionalizar proyectos de verdadero urbanismo-ficción. El ejemplo más característico es el Bernard Tray con su *habitat* parietal, que es una simple justificación técnica de unos bonitos diseños y dibujos.

Hay una cierta especialización de los proyectos según las nacionalidades. Los arquitectos alemanes buscan soluciones y se preocupan de problemas técnicos: sanidad, materiales, interconexiones, etc., mientras que los franceses e italianos, por ejemplo, permanecen en un utopismo que, también es verdad, puede ser estímulo para nuevas creaciones.

Estos proyectos de ciudades altas están muy ligados al problema de la especulación del suelo. ¿Serían, verdaderamente, formas de terminar con ella?

Todos los proyectos —y que es claro se adaptan a la intención del Congreso— son muy objetivos. El usuario, del que se empieza a hablar (¿por qué?), pero sólo hablar, no existe, no se le tiene en cuenta. ¿Para qué, desde luego, si tampoco se van a llevar a cabo, a la práctica, los proyectos? Entonces: Proyecto es igual a Poesía, en su acepción peyorativa, claro. La forma —la geometría, las líneas, los colores, las sombras— privan sobre el fondo, la utilidad, la capacidad de cotidianeidad. ¿Para quién se hace? ¿Por qué? ¿Cómo?

Otra contradicción más con los debates: ¿dónde está la división y reparto de funciones? Es un proyecto, claro,



pero el arquitecto trabaja con el escultor, pintor o fotógrafo. Pero nada más. Imaginación o fantasía. En una posible construcción el proyecto sería una sombra de la realidad que se construyese, sería verdaderamente otro urbanismo.

En cuanto a la moral y utilidad del Congreso ha habido una crítica desde dentro y apriorística. Se puso en tela de juicio la capacidad —intelectual, artística, política— del Congreso para resolver los problemas actuales mundiales del urbanismo y se dejó entrever que pudiese ser como un juego de minorías europeas para su autocontemplación y auto-satisfacción, más que una sincera actitud para observar los problemas y promover una transformación real. Una carta, expuesta en varios salones del Palacio de Congresos, firmada por los arquitectos de Harvard, Tony Nelesen, Etienne Dusart y Teen Koolhaus, creadores de uno de los proyectos seleccionados por el Jurado comienza con las palabras:

¿Es una farsa este Congreso?

calificando al Premio de "Otra joya monumental", criticando al Jurado "88 por 100 de europeos, que se han considerado a sí mismos como grupo de urracas en busca de objetos que brillen, y que junto con los creadores de los proyectos seleccionados y otros participantes, van del Casino al Palacio de Festivales, dentro del ambiente exclusivo de la Costa Azul..." mientras que "600.000 personas siguen durmiendo en las calles de Calcuta y un tercio de la población de París vive en casas superpobladas —más de 3 personas por habitación— y el 87 por 100 de ellas sin WC", terminando con: "lo que hasta ahora ha sucedido aquí, ¿se puede considerar como una contribución de rango internacional para solucionar los problemas urbanos? Nosotros creemos que no."

A lo largo de esta exposición hemos encontrado un tema constante, obsesivo: el del usuario, del consumidor de espacio. Especialistas diversos: profesores universitarios, urbanistas, arquitectos, inventores, barajan este "concepto" reclamando, exigiendo y deseando su intervención a todos los niveles de la realización urbanística. Es un nuevo mito, a nuestro juicio, una justificación de medidas y actitudes urbanísticas como en tantos otros aspectos de la vida social.

Por una parte sustituye al antiguo (aunque reciente) tema del arte y la estética, otra justificación de proyectos, de planos, de verborrea. En realidad son sanas aspiraciones, buscan una honradez, una moral. Pero se quedan siempre al nivel de ideas, deseos, y nunca se ponen en práctica. Clarificando un poco, nosotros creemos que existe una cierta participación del habitante —que puede expresar lo que necesita y lo que desea, siempre hasta cierto punto—. Su participación real es muy débil, es una caricatura de lo que podría ser una participación creativa del hombre en su *habitat* y entorno urbanístico.

Profundizando un poco más vemos el peligro que entraña para las estructuras sociales. Una participación creativa a un nivel —en este caso el urbanístico— significaría la existencia de instituciones y estructuras sociales diferentes, en todos los niveles: laboral, estético, familiar, político, económico.

Los participantes del Congreso sólo han hablado del primer nivel de participación "restringida", superflua. Es natural que se comprenda, por su estrecha relación, dependencia y coherencia con las actuales estructuras.

Otro tema muy aludido, junto con el de la participación, ha sido el del cientifismo en el terreno urbanístico, una voluntad, deseo por abandonar el arte, la improvisación. Al cientifismo puro se ha llegado por los temas del *habitat* individual y de los transportes de futuro. Existe una clara voluntad de introducir la investigación teórica en el urbanismo y utilizar la informática en los proyectos urbanísticos (creación del Centro Europeo de Arquitectura Industrial, en Tournus (Saone et Loire, Francia). Tendríamos que preguntarnos: ¿qué es el cientifismo? ¿Es algo parecido a la participación del usuario, una voluntad por escapar a la tan evidente arbitrariedad del arquitecto que justificaba sus creaciones con motivos artísticos? Este es el criterio de Edvard Ravnikar y Richard Dietrich para quienes el cientifismo es la única manera de que las cosas reales no se escapen, controlar por medios matemáticos y seguros la multiplicidad de datos de la realidad, como oposición a las justificaciones subjetivas y cómodas del arte y la estética. Una opinión parecida es la de Guy Perrouin, director de la Sección de Construcción de "Cedac Informatique, S.A."

Comparando el palmarés del año pasado —la Ciudad-Cráter de Chaneac— con el palmarés de este año —la Ciudad-Estructura— observamos un cambio cualitativo bastante interesante. Hay una sustitución de las razones artísticas, estéticas, "poéticas" de Chaneac por las razones ideológicas y cientifistas de Aldo Loris Rossi y Donatella Mazzoleni. El proyecto se hace cada vez más realidad —o, mejor, voluntad de realidad—, menos mixtificación, menos justificaciones de diseño, dibujo, más crítica, más economía y desde luego mucha más política, a través de las implicaciones derivadas de la diferencia entre criterios racionales, cientifistas y criterios instintivos, artísticos.

Las actuales estructuras sociales son incapaces de dar soluciones urbanísticas coherentes. Los sociólogos han entresacado algunos de los "motivos": falta de participación del usuario, predominio del proyecto sobre la realización, exceso de paternalismo estatal y del promotor, etc. Nuestras ciudades son inhóspitas, ¿podrían ser realmente acogedoras? ¿Es que haciendo participar a una muestra ínfima de usuarios en ciertas decisiones parciales se pueden solucionar los problemas del urbanismo? ¿Y dándole un carácter cientifista se pueden lograr también mejoras? ¿O no? ¿El cientifismo libera o no libera?

Las causas de las incoherencias urbanísticas son mucho más profundas. Atacarlas implica un desafío de las razones de la sociedad total, de su cultura, de sus creencias y legitimaciones. Y este Congreso —a pesar de la asistencia masiva de contestatarios— no ha dado soluciones profundas, no ha logrado nada. Pero, ¿es que existen soluciones urbanísticas? ¿Es que un Congreso de técnicos, tecnócratas y estudiantes localizado en una ciudad como Cannes puede conseguirlas?