



# UNA PROPUESTA PARA LA GRAN CIUDAD: SU FRAGMENTACION

por Alberto Martínez Sánchez

## NUEVAS FUERZAS ACTUANTES EN EL PROCESO MEGAPOLITANO

Cuantos consideran que la ciudad es una proyección espacial de la división social del trabajo (y es difícil entenderla de otra manera) concluyen la imposibilidad de integrar una sociedad por vía de urbanismo, porque la asignación de funciones en términos clasistas da como resultado «natural» una ciudad con un sistema falso de integración social.

No constituye suficiente alternativa la concepción del urbanismo en términos cientifistas, ahistóricos y puramente arquitectónico-funcionales, porque la ciudad es un humanismo, un arte de convivencia, una totalidad formada procesal e históricamente. La ciudad es un espacio conformado temporalmente, a la par que un tiempo plasmado espacialmente. El urbanismo cientifista y planificador desprocesa esa dialéctica espacio-tiempo y pierde la capacidad específicamente urbana (la configuración del espacio convivencial), que sustituye por una capacidad urbanizadora (la ocupación del espacio con el uso más rentable).

Al final de esa capacidad urbanizadora está la gran ciudad. Los biólogos dicen que el gigantismo en las especies es ya un anuncio de su extinción, lo que es aplicable a los asentamientos de la especie humana, como hace la moderna ecología que, en definitiva, se preocupa de los problemas que plantea el gigantismo social, y los plantea en términos de supervivencia o riesgo inminente de extinción.

Lo que procede es un análisis de los factores que están actuando en el proceso de ocupación

del espacio y determinando la tendencia al gigantismo de los asentamientos humanos, para comprender el fenómeno social de la gran ciudad, no de un modo estructural, menos todavía de un modo sustantivo, sino de un modo procesal y dialéctico. El único posible, porque cuantas veces intentemos analizar de un modo separado el fenómeno de la gran ciudad, otras tantas nos ocurrirá su disolución en el contexto más amplio del sistema social en el que se inserta. Y es que no hay crítica a la gran ciudad que no lo sea a la sociedad, no hay solución para la gran ciudad que no se refiera a la sociedad en su conjunto. La gran ciudad no es fenómeno susceptible de tratamiento específico, como tampoco el fenómeno urbano ni el rural. Se manejan realidades, no sustantivas, sino procesales, en las que la perspectiva y el tiempo son definitorios, hasta el punto de que puede considerarse a un pueblo agrícola como una ciudad que todavía no ha crecido lo suficiente, y a la gran ciudad como un pueblo que se desarrolló excesivamente.

Pero es con esta perspectiva historicista como se revelan las contradicciones que explican a la gran ciudad. Nuestro sistema económico y social consiste en una profunda tensión y un permanente conflicto entre producción y consumo. Ahora bien, la producción preponderante es de tipo industrial y el lugar preferente de consumo es la ciudad. Ocurre, entonces, que el conflicto entre producción y consumo se concreta geográfica y socialmente en la oposición entre realidad urbana y realidad industrial, que al desarrollarse en el tiempo da como resultado la gran ciudad. Dice Manuel Castells en *La cuestión urbana*: «Históricamente existe penuria de la vivienda, sobre

todo en las grandes aglomeraciones urbanas, repentinamente conquistadas por la industria. Efectivamente, allí donde la industria coloniza el espacio, se ve forzada a organizar la residencia de la mano de obra que necesita, aunque no sea más que en forma de campamento. Contrariamente, al injertarse en un tejido urbano ya constituido, la industrialización se aprovecha de la potencial mano de obra que ya reside en la localidad y suscita a continuación un fuerte movimiento migratorio, cuyas dimensiones superan ampliamente las capacidades de construcción y de equipamiento de una ciudad heredada de un modo de producción anterior. Así, la penuria de viviendas, la falta de equipo colectivo y la insalubridad del espacio residencial provienen del brusco aumento de la concentración urbana en un proceso dominado por la lógica de la industrialización». La lógica de la industrialización incluye movimientos migratorios de concentración de lo que resulta la gran ciudad deficitaria, porque se forma no según la ley de la necesidad del consumo, sino según la ley de la necesidad de la producción industrial. Contradicción que adquiere todos sus caracteres cuando, en aras de un desarrollismo ciego, se crean necesidades que hagan posible la producción de bienes que no se necesitan realmente y se falsean dimensiones humanas para no tener que producir bienes que realmente se necesitan, que es a lo que se puso sarcásticamente el nombre de sociedad de consumo.

El móvil de la producción es la rentabilidad y el móvil del consumo es la gratificación. Se produce aquello por cuya venta se espera obtener un beneficio; se consume aquello que se espera reporte una satisfacción. En la tensión entre rentabilidad y gratificación ha vencido la primera porque el grupo social que la sustenta ha producido la síntesis de ambas a través del dinero: considera como su mayor gratificación la rentabilidad que obtiene con su dinero.

Esta victoria de la rentabilidad sobre la gratificación estructura a la sociedad entera y se plasma espacialmente en la gran ciudad, que no es tanto el lugar del gran consumo como el lugar de residencia de la mano de obra de la producción industrial y de los servicios que la complementan, así como el lugar donde se «da salida» a la referida producción. Desde el punto de vista de la rentabilidad, el consumo es visto como una operación de destrucción de bienes almacenados, de modo que se pueda proceder a nueva producción. La gran ciudad es un espacio amplio, ordenado de modo que funcione a tope la capacidad de producción.

Sin embargo, este proceso urbano ha desatado unas fuerzas, que ya están actuando desde dentro del sistema, y que resultan ser de signo contrario a las que han determinado el fenómeno de la gran ciudad. Son tres los hechos o acontecimientos que señalan hacia una involución del proceso de conurbación.

### **1. La localización industrial se está liberando de sus determinantes anteriores.**

El modo de producción todavía no ha cambiado sus estructuras jurídica y social, pero sí sus

premisas técnicas. La técnica de la producción cada vez avanza más en la línea de la mecanización, hasta el punto de que son muchos los que hablan ya de una nueva revolución industrial determinada por este cambio en el modo técnico de producción. Su principal efecto es liberar mano de obra tanto de la agricultura como de la industria. El asentamiento industrial se libera entonces de su dependencia de los grandes núcleos de población, porque lo que necesita es una escasa mano de obra especializada que, dada su rentabilidad o productividad, es posible asentarla en el emplazamiento que se haya elegido autónomamente, mediante los incentivos adecuados. Esta circunstancia merece ser puesta en relación con los altos valores del suelo en la gran ciudad, capaces de ahuyentar la instalación de industrias si desaparece su condicionamiento con respecto al mercado de mano de obra abundante y barata.

Ya pueden constatarse hoy día unos emplazamientos de industrias que hace pocos años hubieran sido considerados heterodoxos en el dogma de una economía de mercado. Ello no quiere decir que la población de las grandes ciudades vaya a decrecer, sino que va a cambiar de composición: va a ser población predominantemente empleada en el sector servicios. Los síntomas son de que las actividades de producción industrial van a extenderse por corredores o pasillos cada vez más distantes de la ciudad tradicional, mientras que lo propio de la gran ciudad será la distribución, la coordinación, el control y el centro de decisiones con apoyo en la alta información. Y los servicios que los complementen. Ya hay muchas ciudades que dan la impresión de que su población casi por entero vive en falso, que no produce, que sólo gasta. Por lo que respecta al caso concreto de España, Juan Díez Nicolás pone de manifiesto esta tendencia en *Tamaño, densidad y crecimiento de la población en España, 1900-1960*, publicado en la «Revista Internacional de Sociología», número 109, 1970.

Directamente relacionadas con este tema de la localización industrial y sus repercusiones en la configuración de los asentamientos de población figuran las posibilidades de acceso a fuentes autónomas de energía.

En el panorama de la producción industrial aparece la posibilidad de una tecnología blanda frente a una tecnología dura, que es la que hasta ahora hemos estado padeciendo. La tecnología blanda no exige grandes inversiones de capital, favorece la descentralización, es controlable y utilizable por pequeñas colectividades locales y proporciona un alto grado de autonomía a la localidad.

Si se logra, es de prever, por tanto, una profunda remodelación del fenómeno de las grandes ciudades, pues en gran parte éstas han sido el fruto de la aplicación de una tecnología dura activada por fuentes de energía con un alto grado de comercialización monopolística.

Tanto el fenómeno de la mecanización como el de la posibilidad de una tecnología blanda son factores que han cambiado o van a cambiar la



teoría y la práctica de la localización industrial. Si ni las materias primas ni el mercado van a ser sus determinantes, y si los valores del suelo son tan altos en la gran ciudad, es de prever una fuga masiva de la industria respecto de las congestiones urbanas. De hecho, ya se está produciendo, aunque sólo estemos en sus inicios.

Las consecuencias no pueden ser irrelevantes porque la gran ciudad se ha formado preponderantemente bajo la fuerza actuante de la localización industrial.

No queremos decir con ello que vaya a desaparecer la gran ciudad, sino que se va a remodelar, a configurar de distinto modo, aunque es pronto para avanzar las líneas de esta remodelación.

Mucho tendrá en ello que decir la electrónica y la posibilidad que pueda brindar de una información, una comunicación y una enseñanza a gran escala sin ocupaciones intensivas del suelo. También la evolución que experimenten los sistemas de transportes. Si todo ello consigue converger en un sentido determinado, es de prever que las grandes ciudades de mañana no sean congestiones urbanas, sino un tejido urbano disperso. Sobre este concepto de tejido urbano, forzoso es remitirse a Henri Lefèbvre y a lo que sobre tejido urbano ha escrito en sus numerosas obras.

## **2. La regimentación de la vida cotidiana ha tocado fondo.**

Pasemos a la segunda fuerza actuante en sentido contrario al de la formación de la gran ciudad, que es de tipo psicosocial. Es inevitable constatar en la gran ciudad una vida cotidiana ajustada hasta el milímetro. Lo que generalmente es visto como prisa, premura de tiempo, ritmo vertiginoso de vida (tópicos en lo que se apoya la publicidad para vender desde relojes hasta tónicas), es la apariencia y el disfraz de una realidad estructural opresora del individuo: se ha producido en la gran ciudad la ordenanza reguladora de la vida cotidiana, que parecía un reducto inexpugnable. Lo que ha producido este resultado tan coactivo es la acumulación de condiciones físicas y sociales, a las que por simplificar llamaremos con el nombre genérico de constreñimiento, entendiendo este término como lo hace Henri Lefèbvre: «Una cotidianidad programada en un marco urbano adaptado a este fin». Semejante definición del constreñimiento megapolitano tiene, junto a la ventaja de su precisión, la de contener implícitas una denuncia de la gravedad de la situación. Lo cotidiano ha dejado de ser el campo cedido a la libertad y pasa a ser invadido desde instancias arquitectónico-urbanístico-planificadoras. Pero cuando las pretendidas exigencias de la vida en común llevan sin remedio a la regimentación de la vida cotidiana, sin remedio también llega la imagen-representación colectiva de la ciudad-cárcel, lo que genera una voluntad generalizada de dispersión sólo realizable esporádicamente de momento, pero que pone de manifiesto un arraigado estado de opinión respecto de los saldos desfavorables de la vida en la gran ciudad.

Antes la cuestión se planteaba como una distinción entre tiempo libre (tiempo de ocio) y tiempo obligado (tiempo de trabajo). Pero el ciudadano

megapolitano ha caído en la cuenta de que en la gran ciudad existe un tercer tiempo, el tiempo constreñido, que no es ni libre ni de trabajo, sino un tiempo de desplazamientos, de compras, de colas y de esperas, un tiempo penoso, un tiempo tonto, ni productivo ni gratificante. El Centro Europeo de Viena realizó una encuesta sobre los presupuestos de tiempo, en la que se evidenció el hecho de que el tiempo constreñido aumenta rápidamente en la gran ciudad y absorbe las aparentes reducciones del tiempo obligado. En esto radica la gran estafa que la gran ciudad comete con el consumo del ciudadano. Veámoslo con un ejemplo concreto tomado de Ivan Illich en su libro *Energía y equidad*. El ciudadano motorizado usa de su coche, creyendo que con ello consume una velocidad intraurbana de 30 kms. a la hora. Pero veamos las cifras que nos ofrece Ivan Illich: «El hombre americano típico consagra más de 1.500 horas por año a su automóvil: sentado dentro de él, en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar gasolina, llantas, peajes, seguro, infracciones, impuestos sobre el coche y estacionamientos; esto sin tomar en cuenta el tiempo que consume en el hospital y en los tribunales como consecuencia de accidentes, el tiempo que gasta en el taller mecánico cuando lleva y recoge el coche, el tiempo pasado ante la televisión viendo publicidad automovilística, etc. Pues bien, estas 1.500 horas, estimadas tan a la baja, le sirven para hacer unos 10.000 kilómetros de recorrido, o sea, seis kilómetros por hora: exactamente la velocidad que alcanza el hombre campesino en asentamientos humanos donde no hay industria del coche». Pero con una diferencia, y es que el ciudadano megapolitano consagra a la circulación una cuarta parte del tiempo social disponible, y el del pequeño municipio destina a este fin aproximadamente un 6 por 100 del tiempo social. Lo que diferencia a uno y otro habitantes por lo que respecta a la circulación no es una mayor eficacia, sino la obligación del megapolitano de consumir en dosis altas las energías condicionadas por la industria del transporte.

Este ejemplo vale sobradamente para entender que el constreñimiento en la gran ciudad conduce a su inviabilidad. Pero de los callejones sin salida se sale por donde se ha entrado. Si la gran ciudad aboca en el constreñimiento, inevitablemente el constreñimiento actuará como fuerza contraria a la gran ciudad cuando la situación haya tocado fondo, lo que parece inminente, como lo anuncian ciertos fenómenos de masas, tales como el fin de semana fuera de la ciudad, los asentamientos suburbanos, y también el proceso de interiorización de los barrios, que están en sus principios. Sobre el futuro de esta fuerza se han dicho cosas muy interesantes, pero no podemos detenernos en ellas. Basta con que quede aquí catalogada como segunda fuerza de signo contrario a las que han provocado la congestión urbana.

## **3. El contacto social heterogéneo está desapareciendo.**

Dice así Guy Debord en su libro *La sociedad del espectáculo*: «El urbanismo es la realización moderna de la tarea ininterrumpida que salva-



guarda el poder de clase; el mantenimiento de la atomización de los trabajadores que las condiciones urbanas de producción habían peligrosamente reagrupado».

Nuestros ojos se han acostumbrado ya a ver las contradicciones de clase que produce el sistema de producción industrial. Pero no así las que se dan en la realidad urbana. Porque la ciudad, al estar basada aparentemente en el consumo, figura como interclasista y oculta sus contradicciones. La ciudad tradicional permitiría estas apariencias.

Sin embargo, algo ha cambiado, y se lo debemos, aunque sus profesionales lo ignoren, a la planificación urbana, que ha procedido a un zonning (ahora se dice así), lo que ha recuperado las homogeneidades de clase en la ocupación del espacio. Cuando esto ocurre; los intereses de clase adquieren una representación espacial o geográfica de modo paralelo a su representación económica. Es decir, la gran ciudad es como un mapa que expresa espacialmente la lucha de clases. La consecuencia es que los centros de decisión han dejado de estar interesados en la formación de las grandes ciudades.

Pero el sistema imperante de producción todavía necesita de la gran ciudad. ¿Qué ocurre entonces? Que se va a la supresión en ella del contacto social heterogéneo. Hagamos una precisión: muchas formas de vida que se constatan como propiamente urbanas pudieran ser formas de vida generales, cuya interpretación se falsea por el hecho de que la mayoría de la población vive en las ciudades. Así, por ejemplo, el fenómeno de la familia nuclear, cuya función es la de crear la sensación de orden y continuidad, viviendo en un entorno funcionalmente separado e interiormente homogéneo. A cosas parecidas apuntan los fenómenos de las urbanizaciones y los barrios residenciales.

Pero, a pesar de esta precisión, hay algo específicamente megapolitano en la tendencia que estamos reseñando. La gran ciudad está basada en una complicada tecnología: en la edificación, en el transporte, en el sistema de comunicaciones, etcétera. Y se cumple una ley casi fatal: cuanto más crece esta tecnología, más se simplifica o disminuye la interacción social. Al disminuir los puntos de contacto, se hace más fácil la coherencia personal y la cohesión social, pero se pierden los matices, se pierde riqueza social. El caso es que la abundancia y la tecnología permiten hoy la satisfacción de un deseo: el aislamiento de un grupo social.

El resultado es el siguiente: la gran ciudad deja de ser interclasista, porque sus condiciones de vida permiten el aislamiento de los grupos sociales con asentamientos diferentes, con diferenciaciones espaciales, según estratos y clases sociales.

Indudablemente existen puntos, centros, sitios de intercomunicación no discriminada. Pero incluso éstos están falseados. La manera de escamotear un punto de comunicación interclasista es convertirlo en mero espectáculo. Vamos a fijarnos en dos fenómenos: la gran ciudad es el lugar natural del gran espectáculo y al mismo tiempo un lugar donde la calle ha quedado en mera vía de circulación (a ser posible rodada). ¿Qué quiere decir esto? Por un lado se busca la masificación ato-

mizada. Por ello aparece el espectáculo como punto de concentración de las miradas de los ciudadanos y, de resultas, como obstáculo a la intercomunicación de los espectadores. Por otro lado, se busca arquitectónicamente vivir de espaldas a la calle, que es un centro real de intercomunicación. En suma, se busca el aislamiento del ciudadano y su pasividad en una visión beatífica. Veamos las escaseces y abundancias que patentizan este fenómeno. La gran ciudad escasea en mercadillo~, tabernas de parroquianos, plazoletas y, en general, sitios donde recalcar sin premeditación y donde se produzca una intercomunicación espontánea interclasista. Para la comunicación intraclasses existen los *clubs*, los centros sociales y los precios en determinados restaurantes, cafeterías, etcétera. En cambio, abundan los estadios, *auditoriums*, salas de proyección, o sea, los grandes espectáculos. Se trata de la diversión como supremo valor del ciudadano de la gran ciudad, valor que por sí mismo es alienante.

Y esto no sólo le ocurre al ciudadano en sus ratos de ocio, sino también durante su horario laboral.

Produce no sabe qué, percibe dinero por ello y con él compra bienes que satisfacen las necesidades que le dicen que debe tener a través de la publicidad. Su actividad es una actividad abstracta (ganar dinero).

No construye su propia morada, no confecciona sus prendas de vestir ni su calzado, no se medica, no enseña a su prole, casi no guisa y menos cultiva sus alimentos; todo ello pertenece a expertos que lo hacen mucho mejor. El se limita a ganar dinero con que pagarlo.

Tanto en su ocio como en su pretendida actividad, el ciudadano ha sido reducido políticamente a la pasividad.

La situación, por lo que respecta a esta tercera fuerza que estamos comentando, queda resumida así: pasividad de los ciudadanos en cuanto ciudadanos y segregación espacial por clases sociales. Esta situación tocará fondo a no tardar mucho, porque para ser duradera necesitaría de una correspondiente ausencia de conciencia social participativa, que es todo lo contrario del fenómeno que se puede constatar hoy ya. Cuando toque fondo, se formará una corriente de opinión fuerte y operativa contra las condiciones objetivas que han llevado a la pasividad y a la segregación espacial. Es decir, una corriente de opinión contra los aspectos negativos de la gran ciudad, contra sus aspectos antisociales. A este respecto, téngase en cuenta que el movimiento ecologista está teniendo mucho éxito hoy, está captando la voluntad de grandes sectores sociales en sus reivindicaciones de condiciones naturales de vida, y que su previsible derrotero es la reivindicación también de condiciones humanas de vida, basándose en las mismas premisas. Uno de sus temas fuertes será sin duda la gran ciudad, no sólo como contaminante del resto de la población, sino como inviable para la propia población de la gran ciudad.

## EL MODO DE LA FRAGMENTACION URBANA

Hasta aquí hemos intentado hacer el análisis de tres fuerzas que a nuestro juicio determinarán,



## Fragmentación

más pronto o más tarde, la remodelación de la gran ciudad.

Es hora, pues, de retomar la tesis básica de esta exposición, que a estas alturas podremos dejarla dicha así: la gran ciudad es fruto de un proceso de industrialización y a la vez fase en ese proceso. Las contradicciones de la industrialización realizada con tecnologías sucias y duras han determinado la aparición de fuerzas correctoras convergentes que actuarán (ya están actuando) como remodeladoras en profundidad de la gran ciudad. El proceso ha dejado de ser liberal y acumulativo. Mejor dicho, va a dejar de serlo en breve plazo.

Dos cuestiones se nos plantean entonces: 1.ª ¿Dónde o cuándo equivocó el proceso su línea de desarrollo? 2.ª ¿Qué hacer para retomar la línea adecuada?

1.ª *cuestión.*—La respuesta a esta cuestión requiere una distinción previa: no es lo mismo el espacio efectivo del ser humano que su espacio convivencial. El ser humano puede ampliar casi indefinidamente su espacio efectivo por medio de la técnica. Estamos mal acostumbrados a considerar únicamente como prótesis la pierna o el brazo artificial o la dentadura postiza. También tienen carácter de prótesis el avión, el automóvil, el teléfono, etc., es decir, todo artificio que permite al hombre ir más allá de las posibilidades dadas por la energía metabólica o animal. Toda tecnología es protésica, es decir, tiene como intención suplir o ampliar la capacidad humana. Nada que decir contra ello, salvo cuando se trata de desvirtuar lo propiamente humano. La tecnología como prótesis es útil para ampliar el espacio efectivo del hombre, para su poder transformador de la realidad, pero no debe aplicarse para ampliar el espacio convivencial del hombre, porque este espacio, aunque parezca una paradoja (el espacio convivencial), es un espacio espiritual, y a lo espiritual sólo debe acceder el hombre desde sus propias y específicas dimensiones. Más o menos las razones que estoy diciendo son las mismas que las que desautorizan el empleo de drogas para el acceso a experiencias místicas o el empleo nazi de la inseminación artificial para la mejora de la raza aria. Y no sirve en estos casos que el propósito sea precisamente la consecución de un tipo humano ejemplar o superior: el resultado es inevitablemente la deshumanización.

De ahí que el punto de equivocación del proceso de urbanización haya sido el olvido de que lo municipal es un ámbito espacial de convivencia y, por tanto, no ampliable por medios protésicos. Se nos ha escapado que lo municipal no puede ir más allá de lo vecinal. La gran ciudad no debe ser una unidad municipal, porque su espacio no es abarcable por lo convivencial. Sólo por yuxtaposición de municipios se puede llegar a la formación de la gran ciudad (municipios integrales). Por eso, cuando se ha formado un municipio inadecuado (caso de la gran ciudad), la solución está en su fragmentación hasta que recupere el sentido de lo vecinal.

2.ª *cuestión.*—En esta cuestión, la respuesta viene dada por lo dicho anteriormente. Frente al

criterio de los urbanistas-arquitectos-planificadores, que conciben la ciudad como un producto que se ofrece a sus habitantes, hay que sostener el criterio de que la ciudad es una obra de sus habitantes, un *feri* en el tiempo desde fuerzas sociales vivas. Estamos manejando aquí dos conceptos que queremos sean contrapuestos: el concepto de producto y el concepto de obra. Y que detrás de cada uno de estos conceptos existan sujetos radicalmente distintos. El sujeto que hace el producto es el experto, el sujeto que hace la obra es el hombre. El producto es consumido; lo que corresponde con la obra es su apropiación.

Mediante el concepto de apropiación creo se pueden refundir en una sola respuesta las dos cuestiones aquí planteadas en torno a la gran ciudad.

El concepto de apropiación se obtiene de su confrontación con los conceptos de consumo y propiedad. El consumo hace referencia a un uso de las cosas, en el mejor de los casos, mediante actos pasivos de mera recepción. Esta pasividad del acto de consumir explica la circunstancia de que nuestra sociedad sea definida como sociedad de consumo. La propiedad hace referencia a una mera detentación de cosas, que tanto en el caso de su adquisición como de su herencia es también de carácter pasivo. La apropiación, sin embargo, hace referencia a un acto creativo del hombre por el que incorpora a su persona la realidad que le rodea. En la apropiación, el hombre transforma en su bien algo exterior.

Todo ello se puede resumir, pues, en una propuesta y en un criterio por lo que respecta al tema de la gran ciudad. La primera es una propuesta de fragmentación urbana. La segunda es el criterio de la apropiación como fórmula de fragmentación urbana. La fragmentación debe abarcar tanto trozo de ciudad como sus habitantes puedan apropiarse realmente, en régimen de cooperación vecinal.

Sin perjuicio de las consideraciones que más adelante se formulen sobre las limitaciones que el principio de realidad pueda comportar, parece razonable pensar que la fragmentación conducirá a la formación de unidades vecinales, al nivel que pueda ser conveniente en cada momento, y que estas unidades vecinales serán los auténticos elementos constitutivos de la gran ciudad, la cual será entendida más bien como un todo resultante de partes vivas, y no como un todo constituyente, no constituido.

La referida fragmentación es una operación a realizar por la propia autoridad municipal de la gran ciudad, pero no con criterios propios de carácter administrativo, fiscal, de gestión de servicios, etc., sino buscando unidades vecinales a las que pueda ceder la gestión de sus propios asuntos en materia administrativa, fiscal y de servicios.

No se trata, pues, de una operación activa, sino de una mera dejación o renuncia que se limita a reconocer la existencia de comunidades vecinales a las que entregar la capacidad para resolver sus propios asuntos. Por ello no pueden ser válidas líneas de fractura las divisiones administrativas a que haya procedido la autoridad megapolitana, porque éstas se habrán producido con criterios de eficacia de gestión global en materia de servi-

cios, abastecimientos, policía, etc., cuando el criterio válido debe ser el de identificación de unidades vecinales, capaces de autogestionar los problemas comunes.

El argumento de que una gran ciudad así fragmentada multiplicaría los costos de la gestión colectiva por renunciar a las economías de escala que proporciona una numerosa población unificada autoritariamente merece unas preguntas a quienes lo sustentan: ¿Cuál es el costo social de una población unificada autoritariamente? ¿Cuál es el costo dinerario de un régimen autoritario de prestación de servicios? ¿Se computan las pérdidas de calidad y los despilfarros que traen inevitablemente las grandes ciudades? ¿Qué inconveniente hay para la federación de unidades vecinales cuando se vea claro por ellas un óptimo de dimensión que las sobrepase por lo que respecta a un servicio concreto? Si tan importantes son las economías de escala, ¿por qué los principales abastecimientos a la gran ciudad (electricidad, gas, agua) se sirven en régimen de monopolio legal por empresas privadas o semiprivadas que atienden a una demanda rígida, cuando esta situación se caracteriza por un descuido en los costos de producción y un sobreprecio que lo compense? ¿Qué mayor costo social hay que un sobreprecio en la prestación de servicios y abastecimientos a una población masificada, sumamente dependiente como consecuencia de la agresión arquitectónico-urbanística de que es víctima?

Los argumentos contra la fragmentación urbana son racionalizaciones (con sacrosantas invocaciones a la eficiencia y a la técnica) de un miedo visceral a recuperar las dimensiones de los problemas comunes y la responsabilidad sobre ellos. Ese miedo hace preferible que la gestión colectiva sea cuestión de organizaciones distantes a cuyo servicio trabajen asalariadamente legiones de expertos como moderna versión de la providencia. Preferible una compleja organización megapolitana que un pequeño Ayuntamiento, y, como *desideratum*, la máquina estatal omnisciente y todopoderosa. Sigmund Freud o Erich Fromm tendrían mucho que decir de estas preferencias.

Sin embargo, ello no quiere decir que tuviese que desaparecer la organización municipal megapolitana, sino que ésta aparecería como una resultante nacida de la federación de unidades vecinales con funciones muy concretas y específicas: la gestión de servicios, como el de transportes, que sean auténticamente globales; una función crediticia redistributiva que vaya reparando las consecuencias de la práctica de un *zoning* clasista; una función de proyección exterior, etc. Bien entendido que en todas ellas actuaría como auténtica federación y no según el modelo al uso.

## LA FRAGMENTACION COMO SISTEMA DE CONFIGURACION URBANA

Cuatro son los principios que configuran una ciudad: el principio de realidad, el principio de autoridad, el principio de la imaginación y el principio de la popularidad. Las circunstancias históricas provocan alianzas entre algunos de estos principios en perjuicio de los restantes. En la gran ciudad de hoy puede apreciarse una combinación

de los tres primeros principios en perjuicio del principio de popularidad.

Cada uno de estos principios tiene unas fronteras que no pueden traspasarse, so pena de la anulación o minoración de la vigencia de los demás, y ninguno de ellos por separado es capaz de determinar totalmente la configuración urbana. También estos cuatro principios actuarán en una propuesta de fragmentación urbana.

El principio de realidad y el principio de la imaginación, que no son sino los principios freudianos aplicados al urbanismo, parecen directamente enfrentados en una frontera conflictiva y difusa. El principio de la imaginación en la configuración urbana no puede llegar a afirmarse tanto que niegue las cristalizaciones que la historia ya ha producido en la ciudad y el dato de las costosas infraestructuras ya existentes. Cuando llegó la hora de la reconstrucción de Berlín, arrasado por los bombardeos en la segunda guerra, los urbanistas empezaron con planteamientos *ex novo*, que pronto tuvieron que abandonar debido a que la infraestructura que se había salvado condicionaba la «nueva ciudad» que se quería hacer. La consecuencia fue que «hubo» que caer en muchos de los errores y deficiencias que tenía la «antigua ciudad», aun sabiéndolo de antemano. En virtud, pues, del principio de realidad, debe descartarse una fragmentación urbana «ideal», lograda de un modo absolutamente libre, espontáneo y puramente imaginativo.

Ahora bien, no es el principio de realidad el único enemigo del principio de imaginación. Por un lado está el principio de autoridad, que al tomar decisiones urbanísticas y ejecutarlas va legando una ciudad cada vez más cristalizada. Lo que hoy es principio de autoridad, mañana es ya principio de realidad; lo que hoy es decisión, mañana es dato ineludible. Un urbanismo en el que prepondera el principio de autoridad deja a la ciudad con muy pocos resquicios para el ejercicio del principio de la imaginación.

Pudiera pensarse que nada impide que principio de autoridad y principio de imaginación vayan juntos y ejercidos por el mismo sujeto. Los expertos del urbanismo «imaginarían» un modelo de fragmentación con las garantías científicas de su profesión, que sería implantado de forma autoritaria, con efectos irreversibles en la realidad. Estamos en el tema concreto de la fragmentación, pero en el general de la configuración urbana lo que está ocurriendo es precisamente esta forma de despotismo ilustrado, que nos ha llevado a afirmar anteriormente que en la gran ciudad se da una combinación de principios de autoridad, realidad e imaginación, en perjuicio del principio de popularidad. Este modo de fragmentación conduce a la aceptación de un modelo científico y de un módulo de equipamiento con pretensiones de generalidad y de valor *per se*. En virtud del principio de popularidad debe descartarse una fragmentación «modélica» y la fijación de unos módulos de equipamiento que señalen matemáticamente las líneas de la fractura. El hecho convivencial surgido de los asentamientos humanos es plural y diverso porque diversos y plurales son sus condicionantes, según variables de clima, geografía, recursos naturales y cultura popular. La recuperación de la vigencia





## Fragmentación

del principio de popularidad y su natural simbiosis con el principio de imaginación conduce a una situación deseable en la que el urbanismo vuelve a ser componente de primera magnitud de la cultura popular, de la que nunca debió separarse. En semejante situación se forman dos pares naturales de principios: el par realidad-autoridad, por una parte, y el par imaginación-cultura popular, por otra.

Sin embargo, debe constatar que la imaginación popular está en cierta medida «internamente lesionada», lo que supone añadirle limitaciones propias a las que ya hemos visto que padece como consecuencia de las agresiones de que ha sido objeto por la vía del tecno-autoritarismo. La imagen popular del asentamiento ciudadano está basada en la diseminación como axioma y en la vivienda unifamiliar ajardinada como módulo del bienestar. Esta imagen ha prendido no sólo en las clases medias, sino de modo generalizado. Sin embargo, esta imagen bucólico-romántica no es posible y parece que tampoco conveniente desde el punto de vista humano. No es posible porque supone una abundancia de suelo y una escasez de población, que son postulados contrarios a los datos que la realidad nos depara. Es inconveniente porque lleva escondida una intención estabilizadora, o sea paralizadora, de los dinamismos sociales capaces de conseguir un salto cualitativo en lo que toca a la convivencia entre los hombres. En el *slogan* comercial («cada uno en su parcela», «mi casa es mi castillo») hay una propuesta política oculta que invita a la incomunicación, a la pasividad, al absentismo y a la obediencia como fórmula mágica de felicidad.

Con independencia de su imposibilidad e inconveniencia, la imagen popular de la configuración urbana es rechazable precisamente porque no es verdaderamente popular, sino impuesta persuasivamente por todos los medios de propaganda. Pero ¿cómo recuperar una auténtica imaginación popular? Mediante la fragmentación urbana, que es el modo apropiado de recuperación del principio de popularidad y de su potenciación al máximo de operatividad. La fragmentación es una operación de recuperación de dimensiones perdidas. En el asentamiento megapolitano se produce una desvertebración de la convivencia cuyas unidades vecinales quedan desarticuladas al no poder compatibilizarse con las dimensiones de la población que se pretende unitaria y homogénea. El fruto de dicha desarticulación es la masificación de la existencia cotidiana, aunque se disfraza con los atributos de modernidad, eficacia y libertad.

Entonces el principio de popularidad se ve sustituido por su antitético: el principio de autoridad. Como la gran ciudad no puede escapar a alguna suerte de articulación, ésta viene impuesta externamente por el ejercicio de una autoridad, tanto mayor cuanto más distante. El fenómeno de la masificación lleva aparejado el del autoritarismo como «solución salvadora». La fórmula es esquemática: se ejerce tanta autoridad como haga falta y hace falta tanta autoridad como pueda ejercerse, porque la masa es algo indeseable que sólo se corrige con el uso de la autoridad, que debe ser incesante. Principio de autoridad viene a ser equivalente a principio de orden, que se autolegitima

cuando se presenta como alternativa al desorden, al caos y la jungla. El postulado esencial de todo este esquema es que no hay más que un orden: el que resulta del ejercicio de la autoridad; y que la menor crisis de autoridad lleva al caos, situación que en la gran ciudad contiene notas específicas de carácter catastrofista.

Constatemos que a este esquema cerrado sólo se llega partiendo de la premisa de una población megapolitana masificada en la que el principio de popularidad pierde su vigencia y se queda en simple populosa. La gran ciudad no es popular, sino populosa, lo que es tanto como decir que ha perdido las dimensiones propias de la convivencia humana. Si se recuperan estas dimensiones, si la población megapolitana se articula nuevamente en unidades convivenciales con capacidad de decisión sobre su propia convivencia, si se procede en suma a la fragmentación urbana, desaparecen «las razones inevitables» que parecían desprenderse del esquema anteriormente descrito y se convierten en la tautología metafísica en que realmente consisten: es preciso la autoridad para que exista la autoridad.

Hasta aquí se ha tratado de razonar la conveniencia de la fragmentación urbana como modo de configuración de la gran ciudad, basándonos en que por medio de ella se recupera la vigencia del principio de popularidad, la ubicación adecuada del principio de imaginación y se recorta el excesivo ejercicio del principio de autoridad urbanística, que había pasado de ser meramente policial a ser ordenador y configurador.

Sin embargo, a la hora de hacer propuestas concretas de fragmentación urbana, no debe olvidarse el principio de realidad, que actúa fundamentalmente como límite de posibilidades ideales y como techo de permisividad. Mientras la gran ciudad sea una función de la industria (las nuevas determinantes de la localización industrial no han hecho sino empezar), las propuestas de fragmentación tienen que ser muy modestas. La industria traba excesivamente el sistema social megapolitano, zonifica el espacio urbano con usos del suelo heterogéneos y sumamente interdependientes y, en definitiva, «totaliza» a la población allí asentada en un «todo» donde no hay partes, como no sea la categoría de individuo-átomo. Pero sólo los organismos de muy pequeño tamaño se pueden permitir estar constituidos directamente por células no asociadas en órganos. Es la industria la causa de que la gran ciudad sea difícilmente fragmentable. Es la fragmentación el modo más apropiado para que la gran ciudad se libere de sus condicionantes industriales. Ambas afirmaciones son válidas, y cabe la síntesis de las dos precisamente porque son contradictorias. Industria-ciudad fragmentada será la tensión dialéctica que permita una síntesis de configuración urbana de la gran ciudad. Habrá que formular propuestas muy precisas de fragmentación, de modo que la tensión no sea excesiva, sin dejar por ello de lado los verdaderos objetivos. Una modesta fragmentación de hoy posibilita y abre el camino a futuras fragmentaciones más ambiciosas hasta llegar a una configuración urbana basada en unidades vecinales que se hayan apropiado del espacio que ocupan y dispongan autónomamente de sus usos.