

---

# HACIA UN MANIFIESTO POR EL DISEÑO URBANO\*

---

Donald Appleyard  
Allan Jacobs (†)

**P**ensamos que ha llegado el momento de un nuevo manifiesto por el diseño urbano. Han pasado casi cincuenta años desde que Le Corbusier y el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) hicieran la carta de Atenas, y más de veinte años desde que la Primera Conferencia sobre Diseño Urbano, todavía en la tradición del CIAM, fuera celebrada en Harvard, en 1957. Desde entonces los principios del CIAM

han sido atacados por sociólogos, planificadores, Jane Jacobs y, más recientemente, incluso por los propios arquitectos. Mas, todavía tienen una fuerte influencia y los tomaremos como punto de partida.

Sin duda alguna la Carta de Atenas fue, simplemente, un manifiesto: una declaración pública que reflexionaba sobre los males de las ciudades industriales existentes en los años 30 y trazaba los requerimientos físicos necesarios para establecer un medioambiente urbano saneado, humano y bello para la gente. No servía ni trataba de los fenómenos sociales, económicos y políticos, sino que su objetivo básico era el diseño físico de las ciudades.

Sus autores eran, en su mayor parte, arquitectos socialmente comprometidos decididos a que su arte y oficio fuera una respuesta a las realidades sociales, así como una mejora del hombre en general. Sería un error describirles como simplemente diseñadores elitistas y deterministas físicos.

La Carta censuraba los edificios de alta densidad

---

Este trabajo surgió, en parte, de un seminario en la Universidad de California, Berkeley, durante la primavera de 1979. Los participantes en el seminario, todos estudiantes, fueron: Susanne Allen, Hilda Blanco, Karen Burks, Patricia Colombe, Leslie Gould, Moisés Kajomovitz, Stanley Kebathi, Vernen Liebmann, Jeffery Luxemberg, Daniel Marks, Diana Martínez, Cibebe Rumel, Ignacio San Martín, Georgia Schimmenti y Charles Setchell. (*Working Paper*, n.º 384, junio 1982, Institute of Urban and Regional Development, Universidad de California, Berkeley, USA).

(n.e.): Agradecemos a Manuel Castells el que nos haya hecho llegar este trabajo-manifiesto. La traducción es de Paloma Rodríguez Ausín, reelaborada por Javier-García Bellido.



de tamaño medio hasta de seis plantas y con una alta ocupación de suelo, que se asociaban a los "shums". Análogamente, los edificios con fachadas a las calles se consideraban definitivamente perjudiciales para una vida sana. La expansión horizontal ilimitada de las áreas urbanas, devoradora del campo y del entorno de las ciudades, era contemplada como símbolo de un terrible desperdicio. Las soluciones podrían encontrarse en la demolición de viviendas insanas, en la dotación de áreas verdes en cada ámbito residencial y en elevar nuevos y altos edificios de alta densidad entre espacios abiertos. Las viviendas debían ser desplazadas de su tradicional relación de fachada con la calle y la totalidad del sistema de circulación debía revisarse para hacer frente a las necesidades de la naciente motorización. Las áreas de trabajo debían estar cerca de, pero separadas, las áreas residenciales. Para lograr la nueva ciudad, grandes promociones del suelo, preferiblemente la propiedad pública, deberían reemplazar a las múltiples y pequeñas parcelas, de tal forma que los proyectos pudieran ser adecuadamente diseñados y urbanizados.

Miles de urbanizaciones y de proyectos de remodelación por todo el mundo, tanto en países socialistas como capitalistas y tanto en suelo no urbanizado como renovando viejas áreas urbanas, atestiguan la aceptación de los dictados de la Carta de Atenas. Las lecciones de diseño que ello implicaba han llegado a ser parte de un lenguaje universal del diseño urbano, no solamente de la propiedad intelectual de unos pocos iluminados, incluso aunque los principios se hayan devaluado en tantas urbanizaciones.

La Carta de Atenas, evidentemente, no ha sido la única filosofía urbana de este siglo que haya influido en el desarrollo de las áreas urbanas. Ebenezer Howard también respondía a los males de las ciudades industriales del XIX, y el movimiento *Garden City* ha sido al menos tan poderoso como el de la Carta de Atenas. La política de las nuevas ciudades, donde existan, ha enraizado con Howard; pero no se deben mirar las nuevas ciudades solamente para ver la influencia de Howard, Olmstead, Wright y Stein. La sola noción de la supermanzana se ha esparcido en grandes proyectos de viviendas por todo el mundo, tanto en el centro de la ciudad como en las áreas suburbanas. La noción de los edificios en medio de un parque es común tanto a las urbanizaciones inspiradas en la Carta como a los diseños de la Ciudad Jardín. Ambos movimientos tienen mucho en común: supermanzanas, vías separadas para peatones y coches, espacios comunes interiores, viviendas claramente separadas de las calles y la propiedad central del suelo. La Ciudad Jardín inspiró comunidades donde se daba mayor importancia al espacio libre privado. La diferencia más significativa —al menos por cómo ha evolucionado— reside en la densidad y en la tipología de edificación: los partidarios de la Ciudad Jardín prefieren colocar a la gente en casas en hilera, con jardín; mientras que Le Corbusier y los diseñadores del CIAM fueron hacia los grandes

edificios con la gente, inevitablemente, viviendo en pisos y con bastante mayor densidad.

Estamos poco entusiasmados con lo que tanto la Carta de Atenas como la Ciudad Jardín hayan producido en el medioambiente urbano.

Los CIAM ponían el énfasis en los edificios y en lo que ocurría dentro de los edificios —en tanto que objetos que estaban *en* el espacio— y no en la vida que transcurría continuamente en los espacios públicos. Los edificios tienden a ser islas, grandes o pequeñas. Podían estar en cualquier parte. Su orientación es interiorista. Desde fuera, el edificio —como la obra de arte que pretende ser— se sitúa donde pueda ser visto y admirado en su conjunto. Y por esto, cuanto más grande mejor se contempla desde una cierta distancia, a una escala relacionada con un auto en movimiento. Diversidad, espontaneidad y sorpresa están ausentes, al menos para los peatones. Encontramos escasa diversión, magia o encanto en las ciudades de la Carta. No son ciudades urbanas para nosotros, excepto por algunos requisitos de su definición estadística que puedan hallarse en un censo. La mayoría de las *Garden Cities*, sanas y salvas e, incluso, tan graciosas como son, siempre nos recuerdan más a las urbanizaciones residenciales de la periferia que a las ciudades. Pero en aquel momento no trataban de *ser* ciudades. Su énfasis lo han tenido más en el "garden" que en la "city".

Ambos movimientos representan sobre todo una fuerte reacción del diseño ante la degradación física y ante las desigualdades sociales de las ciudades industriales. Al responder tan radicalmente, aunque comprensiblemente, a los edificios y ciudades populosas, oscuras, sin aire, sin "utilidad" y conflictivas, que tanta gente albergaban, los utopistas no se cuestionaron lo que era *bueno* ni social ni físicamente de aquellas ciudades. Aquellos ambientes urbanos ¿no reflejaban (y puede ser, incluso, que alimentaran) más valores sociales de los que pudieran tener significado para sus propios habitantes —individual y colectivamente—, tales como los de comunidad y colectividad? Sin saberlo, ¿no sería que estas reacciones vigorosas contra los males urbanos terminarían "como el que arrojó el agua del baño con el niño dentro"?

Mientras tanto hemos ido adquiriendo una gran experiencia con la edificación y la reedificación de la ciudad. Han surgido nuevos portavoces con nuevas visiones. Cuantos más edificios estilo CIAM se construían, más gente se desencantaba. Muchos comenzaron a volver la vista hacia las viejas ciudades preindustriales mirándolas a través de una óptica de lo pintoresco. Desde una contemplación de la ciudad, a manera de escultura de jardín, el movimiento del "townscape" (paisaje urbano), dirigido por la *Architectural Review*, ponía el acento en la "experiencia urbana". Esta visión fenomenológica de la ciudad fue compartida por Rasmussen, Kepes y, finalmente, por Kevin Lynch y Jane Jacobs. Esta visión identificó un completo y nuevo vocabulario de formas urbanas que dependía de la vista, de los sonidos, tactos y olores de la ciudad; de sus materiales y texturas, de los relieves, fachadas,



estilos, signos, luces, bancos, árboles y contraluces; y de todos los potenciales entretenimientos para un atento observador y usuario. Esto ha humanizado continuamente el vocabulario del diseño urbano. Suscribimos de forma entusiasta la mayor parte de sus asertos; aunque en el movimiento del *townscape* algunos ignoraban la significación social y las implicaciones de lo que estaban haciendo.

Los años 60 presenciaron el nacimiento del diseño comunitario y de un activo interés de los grupos sociales afectados, con frecuencia negativamente, en el diseño urbano. Los diseñadores fueron como los "polis blandos" (\*) y muchos profesionales comprometidos abandonaron el campo del diseño inmediatamente, debido a vocaciones sociales o de planificadores, descubriendo que el medioambiente físico carecía de valor social redentor. Más, al comienzo de los 80 la moda de los profesionales del diseño es conservadora. Hay ahora una retirada del compromiso social, de vuelta al formalismo, apoyada en los pseudosignificados de la semiología y otros temas abstractos. La mayoría de la arquitectura ha devenido a una búsqueda "dilettanti" y narcisista, una componente "chic" de la cultura de consumo del arte "elevado", cada vez más remota de la vida diaria de la mayoría de la gente, hallando su manifestación última en las galerías de exposiciones y en los libros de arte. El planeamiento urbano está demasiado inmerso en la Administración y en la supervivencia de los programas de vivienda, del medioambiente y la energía —respondiendo a los cortes presupuestarios y a las demandas de la comunidad— para tener un sentido claro de su dirección con respecto a la forma de la ciudad.

Mientras todas esas ideologías de los profesionales han estado planteándose, cambios económicos, tecnológicos y sociales de carácter masivo han tenido lugar en nuestras ciudades. La escala del capitalismo ha continuado aumentando, tanto como la escala de la burocracia, y el automóvil ha destruido virtualmente lo que eran las ciudades. Ahora la crisis económica está creando un contexto totalmente nuevo para el futuro del diseño urbano.

Formulando un nuevo manifiesto, reaccionamos contra diferentes fenómenos, como hicieron los líderes del CIAM hace cincuenta años. Las ciudades del automóvil en California y en el Suroeste (de Estados Unidos) presentan problemas enteramente distintos que los de las ciudades europeas del siglo XIX, como ocurrió con las urbanizaciones influidas por el CIAM respecto a las ciudades europeas, latinoamericanas o soviéticas, y respecto a la erupción de asentamientos de chabolas alrededor de las ciudades de rápido crecimiento del Tercer Mundo. ¿Cuáles son esos problemas?

(\*) "Soft cops" es una expresión americana usada en los círculos críticos radicales del "advocacy planning" de los años setenta (Robert Goodman) para denotar a los técnicos que, ayudando a los grupos urbanos de base, jugaban, no obstante, el papel de "agentes del orden" tecnocrático, "infiltrados" en su seno para suavizar y reconducir los conflictos con soluciones y métodos alternativos de carácter técnico y persuasivo; de ahí el llamarles "polis blandos" o "suaves" (n.t.).

## MEDIOAMBIENTE INHABITABLE

Mientras las condiciones de las viviendas en la mayor parte de los países avanzados han mejorado en aspectos fundamentales, como los de la iluminación, ventilación y espacio, los alrededores de las viviendas son todavía peligrosos, contaminados, ruidosos y con terrenos abandonados, al tiempo que la movilidad por esas ciudades está llegando a ser cada vez más fatigante y crispante.

Pero la habitabilidad no es el único problema.

## GIGANTISMO Y PERDIDA DE CONTROL

El medioambiente urbano está, cada vez más, en manos de grandes promotores y organismos públicos. Los elementos de la ciudad crecen inexorablemente. Los sistemas de transporte colectivo se segregan en modos de transporte individuales; se están creando enormes barrios y conjuntos urbanos que hacen que la gente se sienta fuera de su ambiente.

Por esta razón, los ciudadanos tienen menos sensación de control sobre sus hogares, barrios y ciudades de la que tenían cuando vivían en comunidades situadas en localidades con un crecimiento más lento. Tal gigantismo se puede encontrar tanto en los proyectos de vivienda de las ciudades socialistas como en las zonas comerciales y de oficinas de las ciudades capitalistas.

## PRIVATIZACION A GRAN ESCALA Y PERDIDA DE LA VIDA COLECTIVA

Las ciudades, y especialmente las americanas, se han privatizado, en parte debido a la importancia que la sociedad de consumo da al sector individual y privado, creando lo que Galbraith llama la "abundancia privada y la miseria pública", que se han visto espoleadas debido a la proliferación del automóvil. La delincuencia callejera es una causa y, al mismo tiempo, una consecuencia de esta tendencia; lo que ha desembocado en una nueva forma de ciudad, a modo de fortalezas aisladas con fachadas ciegas, sin ventanas, rodeadas de solares abandonados usados como aparcamiento, y de vías de tráfico rápido. Como los sistemas de transporte público han decaído, han ido quedando menos lugares en las ciudades americanas donde la gente de los diferentes grupos sociales pudiera reunirse. Los espacios públicos de muchas ciudades americanas se han convertido en un desierto vacío, dejando la supervivencia de la vida pública exclusivamente dependiente de acontecimientos formalmente planeados, la mayor parte de las veces en lugares protegidos y cerrados.

## FRAGMENTACION CENTRIFUGA

En las sociedades industriales avanzadas se sacó el trabajo fuera del hogar y, después, fuera del



barrio, mientras que el uso del automóvil y la creciente escala del comercio han llevado a hacer las compras fuera de la comunidad local. El miedo ha conducido a los grupos sociales a huir unos de otros aislándose en enclaves sociales homogéneos. Las mismas comunidades han disminuido en densidad y aumentado en homogeneidad. De este modo, la ciudad se ha extendido y disgregado en el espacio formando monoculturas extensivas y zonas especializadas alcanzables, tan sólo, tras largos viajes; un sistema urbano frágil y despilfarrador, dependiente de la gasolina barata disponible, ha contribuido al mutuo aislamiento de los grupos sociales.

## **DESTRUCCION DE LUGARES VALIOSOS**

La búsqueda de ganancias y prestigio, y la implacable explotación de los lugares que atraen al público, ha llevado a la destrucción de gran parte de los lugares históricos heredados, que ya no van a poder dejar ganancias, así como de espacios naturales que están sobre-explotados. En muchos casos, como el de San Francisco, el mismo valor del lugar está amenazado con su destrucción, debido a las insaciables bandadas de turistas y empresarios que quieren visitarlo o explotarlo.

## **PERDIDA DEL LUGAR**

Las ciudades se están volviendo lugares sin sentido, fuera de la comprensión de sus ciudadanos. Ya no sabemos nada de los orígenes del mundo que nos rodea. Raramente conocemos la procedencia de los materiales y productos, quién los posee, quién está detrás de ellos, qué se pretende. Vivimos en ciudades donde las cosas suceden inesperadamente y sin nuestra participación. Es éste un mundo extraño para la mayoría de sus habitantes. Ya no nos sorprende que muchos se retiren de la vida en sociedad para gozar de su propio mundo limitado y privado.

## **INJUSTICIA**

Las ciudades son símbolos de desigualdad. En la mayoría de las ciudades la diferencia entre el entorno del rico y el del pobre es sorprendente. En muchos niveles, el entorno del rico, que ocupa y domina las tramas determinantes del transporte y la accesibilidad, hace que el entorno del pobre sea relativamente peor. Esta diferencia, quizá, sea menos visible en la ciudad moderna de poca densidad —donde las exhibiciones de abundancia se ocultan— que en la ciudad vieja; aunque la diferencia permanece.

## **PROFESIONALES DESARRAIGADOS**

Finalmente, hoy día, los profesionales del diseño constituyen con frecuencia parte del problema.

En demasiados casos diseñamos proyectos para lugares y personas que desconocemos y a los que concedemos muy poca capacidad de entendimiento. Hay demasiados profesionales que estamos más integrados en una cultura profesional universal que en las culturas locales para las que realizamos sus planes y productos. Llevamos nuestra "maleta de trucos" alrededor del mundo y la desplegamos donde quiera que aterricemos. Esta cultura profesional flotante tiene la concepción más superficial de cada lugar concreto. El desarraigo es más sensible a los cambios de las modas y teorías profesionales que los "ecos de sociedad" locales. Hay poca investigación y demasiadas propuestas. Muchas informaciones rápidas, con soluciones instantáneas, y el resto del tiempo se pasa convenciendo a los clientes. Las limitaciones de tiempo y presupuesto nos conducen a ello, pero así se produce una falta de entendimiento y una cultura sin lugar. Además, los diseñadores somos, a menudo, ignorantes de nuestras propias raíces originales, lo que influye, por medios ocultos, en nuestras preferencias.

Al mismo tiempo, la retirada de los planificadores hacia el "tendencismo", bajo la influencia positivista de las ciencias sociales, les ha dejado virtualmente incapaces de resistir las presiones sociales de la economía capitalista y de la soberanía del consumidor. Los planificadores han perdido sus creencias. Aunque creemos que la participación ciudadana es esencial en el planeamiento urbano, los profesionales debemos tener también un sentido de lo que creemos que es correcto, incluso aunque corramos el riesgo de que se nos censure.

## **OBJETIVOS PARA LA VIDA URBANA**

Proponemos unos objetivos que juzgamos esenciales para el futuro de un adecuado medioambiente urbano, y que son: habitabilidad; identidad y control; aumento de oportunidades, imaginación y diversiones; comunidades abiertas y vida colectiva; autosuficiencia y justicia.

### **1. Habitabilidad**

Una ciudad debería ser un lugar donde todo el mundo pudiera vivir con relativo confort.

La mayoría de la gente quiere una especie de santuario para hacer su vida, un lugar donde puedan educar a sus hijos, tener intimidad, dormir, comer, descansar y reponer fuerzas. Esto implica un medioambiente bien organizado, relativamente desprovisto de incomodidad, de aglomeraciones, de ruido, peligro, polución ambiental, suciedad, desechos y otras intrusiones desagradables.

### **2. Identidad y control**

La gente debería sentir que una parte del medioambiente le pertenece, individual y colectivamente; una parte de la que fuera responsable, sea suya o no. El medioambiente urbano debería tener unas condiciones que animaran a la gente a expre-



sarse, a comprometerse, a decidir lo que quiere y a obrar en consecuencia. De la misma forma que en un coloquio donde todo el mundo tiene algo que decir y toma parte en las discusiones, el medioambiente urbano también debería animarle a participar. Los "urbanistas" puede que no siempre estén de acuerdo con esto. A mucha gente le gusta el anonimato de la ciudad, pero no estamos convencidos de que la libertad del anonimato sea una libertad deseable. Sería mucho mejor que la gente tuviera la suficiente confianza en sí misma para rebelarse y conseguir que se contara con ella. Por lo tanto, el medioambiente debería estar planificado por los que lo utilizan o están afectados por él, en vez de por aquéllos que lo tienen en propiedad.

Esto podría reducir la alienación y el anonimato (incluso de la gente que lo busca); aumentará en las personas la sensación de identidad y arraigo, y fomentará el cuidado y responsabilidad por el medioambiente físico de las ciudades.

Respecto al medioambiente existente, tanto en la naturaleza como en la ciudad, tenemos una diferencia fundamental con el movimiento del CIAM. El diseño urbano ha asumido con demasiada frecuencia que lo nuevo es mejor que lo viejo. Pero la novedad sólo se justifica si es mejor que lo que existe. El conservadurismo fomenta la identidad y el control y, con frecuencia, una mayor sensación de comunidad, ya que los entornos antiguos son a menudo parte de una herencia común.

### **3. Aumento de oportunidades, imaginación y diversiones**

La gente debería encontrar en la ciudad un lugar donde pueda romper con los moldes tradicionales, ampliar sus experiencias, entrar en contacto con nuevas gentes, conocer otros puntos de vista y pasárselo bien. A nivel funcional, la gente tiene que tener acceso a distintas alternativas de vivienda y a diversas opciones de empleo; a otro nivel, deberían encontrar que la ciudad es una experiencia cultural ilustrada.

Tendría que haber lugares mágicos, donde la fantasía sea posible; donde fuera posible contar con un escape de la mundanidad y del trabajo diarios. Los arquitectos y planificadores se toman a las ciudades, y a sí mismos, demasiado en serio; el resultado más frecuente es el aburrimiento y la mediocridad, la falta de imaginación, de humor, y la aparición de lugares alienantes. Pero la gente necesita un escape a la seriedad y a las ocupaciones cotidianas. La ciudad ha sido siempre un lugar de excitación; es un teatro, un escenario en el que los ciudadanos pueden mostrarse a sí mismos y ver a los demás. Tiene magia, o debería tenerla, y esto depende de una cierta predisposición sensual, hedonística, de símbolos, de luces nocturnas, de fantasía, de color y otras imaginaciones. Puede haber zonas de la ciudad donde las creencias puedan quedar en suspenso, exactamente igual que en el teatro. Estos lugares se tendrían que estructurar de tal forma que la gente sepa cómo actuar. Hasta ahora esa fantasía se ha experimentado sobre todo en las dotaciones

comerciales, a niveles bastante bajos de calidad y ambición, y raramente se ha experimentado en profundidad. No debería ser necesario viajar tan lejos como hasta el Himalaya o las islas del Mar del Sur para desplegar la propia experiencia. Estas ocasiones deberían tenerse más cerca de casa. Debería haber un lugar para utopías colectivas, para evocaciones históricas, naturales y antropológicas de la ciudad moderna, para encuentros con lo realmente exótico.

### **4. Autenticidad y significado**

La gente tiene que entender sus ciudades (y las ciudades de los demás), su trazado básico, sus funciones públicas e instituciones; ser conscientes de sus oportunidades. Una auténtica ciudad es aquella en la que los orígenes de las cosas y de los lugares están claros. Todo esto quiere decir que el medioambiente urbano debe revelar sus sentidos significantes, y no estar nominado únicamente por un sólo tipo de grupo, por el más poderoso. Los lugares públicos importantes no deben estar ocultos. La ciudad tendría que simbolizar los aspectos morales de la sociedad y educar a sus ciudadanos para que tomen conciencia de ello.

Esto no quiere decir que todo haya de disponerse como en los mostradores de un supermercado. Una ciudad debería mostrarse a sí misma como un relato legible, de una forma insinuante y, si fuera necesario, hasta provocativa; pues la gente, abrumada por lo complejo, es indiferente a lo obvio. Todo lo que ofrece una ciudad debe explicitarse, porque si no la gente se perderá. Esto puede afectar a las formas de la ciudad, a sus signos y a otras informaciones públicas y educativas. Significaría un fomento de las industrias locales y de la artesanía, de los alimentos y de producción local, de las materias naturales, de los proyectos de autoabastecimiento no sólo para ahorrar energía, sino también para comprender el origen de sus fuentes.

Mientras la habitabilidad, la identidad, la autenticidad y la oportunidad son características del medioambiente urbano que deberían servir a unidades sociales individuales y pequeñas, la ciudad tiene que servir objetivos sociales más altos. Es aquí donde queremos hacer un especial hincapié.

### **5. Comunidad y vida colectiva**

Las ciudades deberían fomentar la participación de sus ciudadanos en la comunidad y en la vida colectiva. Debido al gigantismo y la fragmentación, la vida en común, especialmente la vida en los lugares públicos, ha resultado seriamente erosionada. Al salir miles y, probablemente, millones de personas de sus vidas privadas y cerradas, y participar activamente en sus comunidades locales, el movimiento vecinal ha empezado a contrarrestar esta tendencia. Pero este movimiento ha tenido sus limitaciones. Puede ser puramente defensivo, parroquial y autoservido. Una ciudad debería ser algo más que una colección mal avenida de grupos de intereses, clases y barrios; debería engendrar un compromiso



con una totalidad más amplia, con la tolerancia, la justicia, la ley y la democracia. La estructura de la ciudad debe invitar e incitar a la vida colectiva, no sólo por medio de sus instituciones sino también, directa y simbólicamente, a través de sus espacios públicos. El medioambiente público debería estar abierto, por definición, a todos los miembros de su comunidad, no sólo a los del barrio. Es ahí donde pueden conocerse personas de diferentes tipos. No debería excluirse a nadie, a menos que constituyese una amenaza para el equilibrio de esa vida.

## 6. Autosuficiencia urbana

Las ciudades van a tener que ser cada vez más autosuficientes en el empleo de la energía y de otros recursos escasos. Las "alternativas energéticas blandas" no sólo reducirán la dependencia y explotación de regiones y países, sino que también ayudarán a restablecer un sentido más fuerte de identidad, autenticidad y significado local y regional.

## 7. Un medioambiente para todos

Todos deberíamos tener acceso a un medioambiente adecuado. Los ciudadanos tienen derecho a un nivel mínimo de habitabilidad ambiental, de identidad, de control y de oportunidades. Se debe hacer un buen diseño urbano tanto para los pobres como para los ricos, siendo los primeros los que más lo necesitan.

Tenemos las esperanzas puestas en una sociedad que sea verdaderamente pluralista, donde el poder esté más uniformemente distribuido de lo que está hoy día en casi todos los países; donde los diferentes valores y culturas de los grupos basados en lugares e intereses sean reconocidos y negociados equitativamente en un terreno abierto.

Estos objetivos del medioambiente urbano son tanto individuales como colectivos y, como tales, hay frecuentes conflictos entre ellos. Cuanto más promete la ciudad al individuo, parece que menos ofrece de vida colectiva; y, viceversa, cuanto más intervención pública existe en la construcción de la ciudad, parece que cuenta menos lo individual. El medioambiente adecuado es el que equilibra de algún modo estos objetivos: permitiendo la identidad individual y de grupo y conservando al mismo tiempo el interés público; fomentando las diversiones y conservando la responsabilidad; abriéndose a los de fuera y manteniendo a la vez un fuerte sentido de localismo.

## UN TEJIDO URBANO PARA UNA VIDA URBANA

Al menos tenemos algunas ideas sobre cómo el *tejido* o textura de las ciudades se debería conservar o crear para fomentar una vida urbana en condiciones. Queremos hacer hincapié en las cualidades estructurales que esperamos tengan éxito al crear experiencias urbanas llevadas a cabo de acuerdo con nuestros objetivos.

Esto no hay que interpretarlo mal. No estamos describiendo todas las cualidades de una ciudad, ni nos estamos refiriendo a los grandes sistemas de transporte, a los espacios abiertos, al medioambiente natural, a la estructura de las grandes ciudades, ni siquiera a la estructura de los barrios, sino únicamente al núcleo germinal de una ciudad mejor. Hay cinco características físicas que se deben tener presentes si queremos que haya una respuesta a los objetivos y valores cruciales para la vida urbana. Deben diseñarse y existir como un requisito previo para un saneado medioambiente urbano. Hay que tener presente los cinco a la vez, no sólo uno o dos sueltos. Existen otras características físicas que también son importantes, pero esas cinco son esenciales. Y son: calles y barrios habitables; una mínima densidad e intensidad de uso del suelo residencial; una razonable proximidad entre las actividades de residencia-trabajo y comercio; un medio urbano hecho a escala humana, particularmente los edificios que delimitan el espacio público (en contraposición con la mayoría de los edificios que están colocados sobre el espacio); y muchos, muchos edificios distintos y separados con ordenaciones y conexiones complejas (en contraposición a pocos edificios y grandes). Vamos a exponerlo teniendo en cuenta que las cinco características deben estar presentes a la vez.

1) Hemos dicho que la gente tendría que poder vivir con seguridad, limpieza y protección razonables, aunque no excesivas. Esto significa *CALLES Y BARRIOS HABITABLES* con la suficiente luz natural, aire limpio, árboles, vegetación, jardines, espacios abiertos, edificios diseñados con una escala agradable, sin ruidos molestos, con limpieza y seguridad física. Muchas de estas características se pueden diseñar dentro del tejido físico de la ciudad.

El lector dirá: "Bien, por supuesto, pero ¿qué significa esto?" Normalmente esto ha implicado estándares y requisitos específicos, con cosas tales como el asoleamiento, niveles sonoros de decibelios, anchuras de calles, separaciones entre edificios y muchas más cosas de esta índole. Bastantes investigadores han intentado definir las cualidades de un medioambiente habitable. Este depende de una amplia serie de atributos, algunos de los cuales son de carácter estructural y otros son solamente pequeños detalles. No hay una única respuesta correcta. Elogiamos estos esfuerzos e incluso participamos de ellos. Sin embargo diremos que los deseos individuales de habitabilidad, tanto en el urbanismo de la ciudad central como en el de las zonas periféricas, han sido a menudo excesivos.

Nuestro enfoque de los detalles de esta característica física omnicomprendensiva se centraría en las palabras "razonable, pero no excesivo...". Por ejemplo, con demasiada frecuencia el requisito de un adecuado asoleamiento ha engendrado que los edificios y la gente queden desordenadamente alejados unos de otros, más allá de lo que dictaría la *necesidad* evidente de luz. La preocupación por la seguridad ha sido la justificación para hacer calles más anchas y curvas más amplias y expeditas, en



lugar de calles estrechas y esquinas cerradas. Los edificios se alejan de las calles para evitar los ruidos, cuando debería haber otros medios para abordar el problema.

Así, aunque la habitabilidad de calles y barrios es un requisito primario para un adecuado tejido urbano, tanto para las ciudades existentes más densas como para nuevas urbanizaciones, la búsqueda obsesiva de habitabilidad en los barrios, puede destruir las cualidades urbanas que pretendemos conseguir.

2) Una *DENSIDAD MINIMA* es necesaria. Por densidad designamos al número de personas (a veces expresado en unidades de vivienda) que vive en un área determinada, o al número de personas que usa ese área de suelo.

Las ciudades no son granjas. En una ciudad la gente vive, trabaja y se mueve relativamente cerca de los demás. Estamos preocupados por la importancia de la densidad como un fenómeno percibido y, por lo tanto, relativo al observador; estamos de acuerdo en que, para muchos efectos, la densidad es más importante que un sistema de medida "objetivo" de habitantes por unidad de superficie. También estamos de acuerdo en que los fenómenos físicos pueden manipularse de forma que influyan en la percepción de una mayor o menor densidad. Sin embargo, una calle estrecha y tortuosa, con muchos signos y un pequeño espacio abierto al final, *sin gente*, no hace ciudad. Las ciudades son algo más que los decorados de un escenario. Se requiere un número mínimo de gente viviendo y usando una zona determinada, si va a haber un intercambio humano, vida pública y acción, diversidad y comunidad. La densidad de población sola justificará la existencia o no de ciertos usos y servicios que consideramos importantes para la vida de la ciudad. Sospechamos, por ejemplo, que el número y diversidad de pequeños establecimientos y servicios (tales como las tiendas de ultramarinos, bares, panaderías, lavanderías, cafeterías, tiendas de segunda mano, etc.) que se encontrarán en una ciudad o en una zona es, en parte, una función de la densidad. Es decir, que esos establecimientos es más probable que existan, y en mayor variedad, en una zona donde la gente vive más próxima (densidad "más alta"). Sabemos que la viabilidad del transporte colectivo depende, en parte, de la densidad de las zonas residenciales y, en parte, del tamaño e intensidad de los destinos en las zonas comerciales y de servicios. Y, por otro lado, un mayor uso del transporte colectivo reduce la demanda de aparcamientos y permite aumentar la densidad. Queremos decir que tiene que haber una masa crítica de habitantes que, si va a existir una vida urbana, tienen que emplear gran parte de su tiempo en proximidad razonable a los demás, incluyendo a sus hogares.

El objetivo del control local y de la identidad de la comunidad va también unido a la densidad. En el mejor de los casos, la noción de una densidad óptima es ilusoria y se confunde fácilmente con la

sanidad y habitabilidad de las áreas urbanas, con estilos de vida, con tipos de vivienda, con el tamaño de la zona en cuestión (el solar, el barrio o la ciudad) y con la economía de la promoción. Una densidad que fuese mejor para el crecimiento de los niños sería poco adecuada para mantener el transporte público. Recientemente la eficiencia energética surge como un aspecto asociado a la densidad, con la idea de que la conservación de la energía demandará vivir en ordenaciones más compactas.

Nuestras conclusiones, basadas tanto en nuestra experiencia como en otros trabajos, nos muestran que una densidad neta mínima (habitantes o viviendas divididas por superficie de la parcela edificable, excluyendo las calles públicas) de aproximadamente 15 viviendas (30 ó 60 personas) por acre (\*\*), es necesaria para mantener la vida de la ciudad. A modo de ilustración, ésta es la densidad que se obtiene en las urbanizaciones de hasta 25 pies de frente por unos 115 pies de fondo (8 × 40 m.). Pero otras tipologías y tamaños de parcelas también producirían esa densidad. Algunas zonas, aunque no demasiadas, podrían urbanizarse con densidades más bajas. No creemos que se puedan encontrar ciudades con 6 viviendas por acre (15 viv./Ha.), salvo con parcelas de medio acre. Por otro lado, es posible llegar, en una gran parte de la ciudad, hasta alcanzar 48 viviendas por acre (96 a 192 personas) (\*\*\*) y aún conseguir una vida urbana agradable y espaciosa.

Gran parte de San Francisco, por ejemplo, se ha urbanizado con edificios de tres pisos (una vivienda por piso) sobre un aparcamiento de varias plantas, en parcelas que miden 25 por 100 ó 125 pies (8 × 30-40 m.). Con esas densidades y ese tipo de viviendas la mayoría puede tener jardines privados o compartidos. No son necesarios los portales comunes, la gente puede tener acceso directo a la calle. Las calles y paseos públicos, adecuados para distribuir tráfico de vehículos, y peatones generado por estas densidades, se puede convertir en "derechos de paso" que midan 50 pies (15 m.) de ancho o menos. Serían posibles y deseables densidades más altas en algunas zonas de la ciudad que respondieran a diferentes necesidades particulares y estilos de vida. No sabemos cuáles podrían ser los límites superiores, pero suponemos que como las cifras superen las 200 personas por acre neto residencial (500 hab./Ha. neta), en la mayor parte de la ciudad, las concesiones a formas de vida cada vez menos deseables podrían incrementarse rápidamente.

Además de la densidad residencial, tiene que haber una mínima densidad (quizá "intensidad" sea una palabra más adecuada) de habitantes que usen una zona para que ésta se pueda llamar urbana. No estamos seguros de cuáles serían los números, ni siquiera de que forma se mediría mejor este tipo de densidad. Estamos hablando, particularmente, de las zonas de "reunión" de nuestra ciudad. Confiamos en que nuestras propuestas de densidades resi-

(\*\*) Unas 40 viviendas/Ha. y 75 a 150 habitantes/Ha.

(\*\*\*) 120 viviendas/Ha. y 240 a 480 habitantes/Ha.



denciales más bajas proporcionen más zonas de reunión con animación e intercambios humanos, pero no estamos seguros de si generarían una actividad suficiente en los distritos centrales más intensos.

3) Tiene que haber una INTEGRACION DE ACTIVIDADES —vivir, trabajar, comprar y también actividades públicas, espirituales y médicas— en una relativa proximidad.

En los mejores lugares de la ciudad se ofrece una cierta mezcla de usos. Esta mezcla, que en parte responde a los valores de lo público y de ser variada, es precisamente lo que fomenta la identidad local de la comunidad. Animación, ambiente, sentimientos, estímulos e intercambios es más probable que se produzcan cuando existe esa mezcla de actividades que cuando no existe. Hay muchos ejemplos que conocemos todos. Es esta combinación, no la densidad de población y de usos, lo que comunica vida a una zona urbana: la vida de la gente realizando un montón de actividades normales sin tener que meterse en el automóvil.

No estamos diciendo que cada área de la ciudad deba tener una mezcla completa de todos los usos. Esto sería imposible. Lo esencial para esta mezcla sería que cada edificio albergase una serie de usos desde vivir a trabajar, comprar y recrearse. No pedimos una vuelta a la ciudad medieval. Hay mucho que decir sobre la idea de "santuarios vivos" que contienen casi exclusivamente viviendas; pero pensamos que deberían ser relativamente pequeños, de pocas manzanas, y de fácil acceso (a pie) hasta las zonas en donde la gente se reúne, trabaja, compra, se divierte o realiza sus gestiones públicas. Y en las zonas de reunión (salvo algunas de las manzanas de oficinas más intensamente ocupadas del distrito central de negocios o de un área de industria pesada) podría haber viviendas. Las tiendas podrían estar mezcladas con oficinas. Si concebimos el paisaje urbano como una textura, sería un tejido de colorines, donde cada color es para un uso distinto o una combinación de ellos. Con toda seguridad, unas zonas tendrían un color más intenso que otras, o una mezcla uniforme de colores. En algunas áreas, si se entornan los ojos o si uno se acercase tanto que sólo pudiese ver una pequeñísima parte del tejido, vería tan sólo un color: rojo, marrón o verde. Por lo general habría, si acaso, pocas tramas diferentes donde un color terminase y otro comenzase. No sería una colcha tejida con retales (patchwork) ni una textura con un color uniforme. El tejido estaría mezclado.

4) En el medio urbano los *EDIFICIOS* (y otros objetos que la gente coloca en el entorno) *SE DEBERIAN DISPONER DE FORMA QUE DEFINIERAN (e incluso encerrarán) EL ESPACIO PUBLICO, EN VEZ DE SITUARSE AISLADOS EN EL ESPACIO.*

No es suficiente con que haya altas densidades de población y una integración de actividades para que exista una ciudad. Un edificio suficientemente

alto con mucha gente viviendo (o trabajando) en él, situado en una extensa parcela, puede producir fácilmente las densidades de las que hemos hablado y albergar usos mezclados, como en la mayoría de los proyectos de "usos mixtos". Pero ese edificio y sus habitantes serían como objetos inconexos colocados en el espacio, si se sitúan demasiado separados, y los usos mixtos serían entonces sólo privadamente utilizables. En gran medida, eso es lo que engendran la Carta de Atenas, las ciudades-jardín y las urbanizaciones periféricas.

Los edificios juntos a lo largo de una calle —independientemente de si la calle es recta, tiene curvas o ángulos— tienden a definir el espacio, si la calle no es demasiado ancha en relación con los edificios. Lo mismo sucede con un espacio amplio o plaza. Cuando los espacios entre los edificios se hacen mayores (hasta cierto punto en relación al tamaño de los edificios) éstos tienden progresivamente a quedar aislados en el espacio. Se convierten en puntos focales para mucha gente, dependiendo de sus dimensiones y actividades. A excepción de cuando son monumentos o centros para actividades públicas (estadios o centros de reuniones) que representan puntos de concurrencia colectiva, los edificios aislados en el espacio tienden a ser privados, orientados hacia dentro. La gente entra y sale de ellos en todas las direcciones. Esto no es así cuando el medio entorno exterior está definido, delimitado. Para evitar la tentación de atribuir a los espacios delimitados todo tipo de valores psicológicos —tales como intimidad, pertenencia, protección—, valores que son difíciles de demostrar y que pueden ser diferentes para diferentes personas, es suficiente observar que los espacios circundados por edificios tienen más probabilidades de atraer a la gente y así fomentar la interacción colectiva. El espacio puede ser lineal, como el formado por las calles, o a modo de plazas con miles de formas. Además, el interés y la interconexión de los usos queda potenciado. Efectivamente, esas ordenaciones dirigen a la gente y limitan su libertad (no pueden moverse en todas las direcciones), quedando abiertas suficientes oportunidades (e incluso vías de escape) y obteniendo un superior potencial de estímulo de los sentidos, animación, sorpresa y focalidad. Una y otra vez identificamos y volvemos a definir vías y espacios como símbolos de la vida urbana, valorando más el espacio público que los edificios privados.

Es importante insistir en los *lugares PUBLICOS* y en una *red viaria PUBLICA*. Hemos observado que el valor central de la vida urbana es el de lo público, el de reunir a gentes de diversos grupos que actúen concertadamente, aunque haya disensiones. Los lugares públicos más importantes tendrían que ser para *PEATONES*, pues es imposible que haya vida colectiva entre gente que utiliza el automóvil. Gran parte del espacio público ha sido reservado exclusivamente a los automóviles, tanto para sus desplazamientos como para aparcamientos. Hay que luchar por devolver más espacio a los peatones. Los paseos peatonales no



están, sencillamente, para beneficiar a los comerciantes locales. Tienen un valor público esencial. Así las gentes de distintos tipos se reúnen directamente con los demás. El nivel de comunicación puede ser sólo visual, pero es por sí mismo educativo y puede fomentar la tolerancia. La regeneración de las actividades callejeras, la venta y el teatro por las calles de las ciudades americanas podrían ser precursores de un medioambiente público más floreciente, si el uso del automóvil se pudiese refrenar.

Tendría que haber lugares públicos y simbólicos de encuentro, accesibles a todos y públicamente controlados. Es más, para que la gente se comunique, se desplace de un lado para otro, interactúe e intercambie ideas y bienes, tiene que haber un sistema de circulación pública saneado. Esto no se puede controlar por medios privados. Los sistemas públicos de circulación deben verse como muestras culturales significativas donde se expongan los mejores productos y artefactos, como en las *piazzas* de las ciudades medievales y renacentistas.

Finalmente, hacen falta *MUCHISIMOS ESPACIOS Y EDIFICIOS DIFERENTES CON INTERRELACIONES Y DISPOSICIONES COMPLEJAS*. La idea, a menudo esquiva, de la escala humana está asociada a este requisito, una noción que no es únicamente un concepto de arquitectos, sino que también lo pueden comprender otras personas.

La diversidad, la posibilidad de intimidad y confrontación con lo inesperado, la estimulación, tienen más probabilidades de surgir en áreas con muchos edificios que con pocos.

Durante mucho tiempo se nos ha hecho creer que eran necesarias vastas promociones de suelo para poder diseñar entornos urbanos sanos, eficientes y estéticamente agradables. Los barrios centrales populares (*slums*) de las ciudades industriales están relacionados, al menos en cierto modo, con todos esos solares pequeños y supermacizos. Tanto las ideologías socialistas como las capitalistas demandaban grandes promociones de suelo que permitieran urbanizaciones integradas y útiles, social y económicamente. Lo que los países socialistas harían por vía de la propiedad pública, los capitalistas lo lograrían mediante la renovación urbana y los nuevos mecanismos fiscales que compensasen a los grandes propietarios de suelo. Los arquitectos de una (o de ambas) procedencias ideológicas promulgaron o fueron fácilmente convencidos de la sabiduría de las grandes promociones. No es difícil comprender por qué. Los beneficios, tanto del gran capital como de los grandes gobiernos, la mayoría de las veces, son superiores cuando se hacen proyectos de grandes edificios orientados hacia sí mismos, más fácilmente controlados o controlables, más estériles, con menos entradas, menos ventanas, menos diversidad, menos innovación y menos expresión individual, que cuando se hacen en tejidos urbanos preexistentes o que cuando se acometen con muchos agentes y para muchos edificios. Los

intentos de fraccionar las fachadas o de articular actividades distintas en grandes edificios, raramente tienen tanto éxito como cuando las pequeñas propiedades son edificadas una por una.

Salubridad, seguridad y eficiencia se pueden conseguir con muchos edificios, más pequeños e individualmente diseñados y contruidos. Puede haber un control público razonable. Y, por supuesto, los edificios pequeños son mucho más apropiados si las parcelas son pequeñas que si son grandes. Con edificios y solares menores deben ponerse más accesos a los espacios públicos, más ventanas, y así surgirá una escala más delicada y mayor diversidad de diseño. De esta forma se produce una ciudad más colectiva y más habitable. Ello implica el que grupos cada vez más pequeños puedan acometer porciones de la actividad pública, tomen parte y tengan un cierto papel que jugar. Tal vez fueran necesarias otras determinaciones para mantener vivos los frentes de las edificaciones, libres de los efectos negativos de oficinas y bancos, pero los edificios pequeños evitarán esto mejor que los grandes. Tendrá que haber también grandes edificios que ocupen extensas áreas de terrenos, pero serán la excepción, no la regla, y no deberían estar, en cualquier caso, en los centros de la actividad pública.

## 5. Todas estas cualidades... y otras más

Una buena ciudad tiene que tener todas estas cualidades. La densidad sin condiciones de habitabilidad puede llevarnos de nuevo a los *slums* del siglo XIX. Los lugares públicos sin construcciones a pequeña escala y de "grano fino" nos darían como resultado ciudades descomunales. Como cualidades de un tejido urbano tienen grandes posibilidades de alcanzar muchos de los objetivos que hemos expuesto. Estas cualidades están directamente relacionadas con los aspectos de habitabilidad, aunque estén orientadas especialmente a fomentar los lugares públicos y la vida colectiva. Sus efectos sobre la identidad personal y de grupo son menos claros, aunque las ciudades pequeñas tienen más probabilidades de mantener esa identidad que las grandes. La oportunidad e imaginación podrían fomentarse mediante una estructura urbana variada y densamente ocupada. Esta estructura crearía un ambiente que sería más significativo para el habitante individual y el grupo pequeño que para los medioambientes gigantescos que actualmente se están produciendo. No hay ninguna garantía de que esta estructura urbana vaya a ser más correcta que las que existen actualmente. No obstante, si se defiende a lo pequeño frente a lo grande, se podrá fomentar una mayor justicia para con los desprotegidos.

Además, un tejido urbano de este tipo no puede por sí solo alcanzar todos estos objetivos. Hay otras características físicas que son importantes para diseñar el medioambiente urbano. Los espacios abiertos para lograr un contacto con la naturaleza, tanto como un desahogo del medioambiente edificado, son una de esas características. Así hay definiciones, o límites si se quiere, que dan sentido



local e identidad a los barrios (o distritos) y a la ciudad misma. También hay otras características: edificios públicos, medioambientes educativos, lugares reservados para nutrir el espíritu y muchas más. Aún tenemos trabajo por hacer.

### MUCHOS PARTICIPANTES

Aunque nos hemos centrado en definir las características físicas del tejido de una buena ciudad, el proceso de creación es decisivo. Tan importante como puedan ser muchos edificios y espacios lo son *muchos participantes* en el proceso de construcción. A través de este compromiso con la creación y administración de su ciudad es más probable que se identifiquen con ella y, convergentemente, enaltezcan su propio sentido de identidad y control.

### UN PRINCIPIO ESENCIAL

Las cinco características que hemos observado son esenciales para alcanzar los valores centrales de la vida urbana. Necesitan nuevas definiciones y comprobaciones. Tenemos que saber más sobre qué configuraciones crean un espacio colectivo; sobre las densidades máximas; sobre lo pequeña que una comunidad puede ser para que siga siendo

urbana (algunos pueblos suizos muy pequeños se adaptan al modelo y todo el mundo conoce ejemplos válidos); sobre lo que se considera grande o pequeño en distintas circunstancias; sobre el paisaje material como un definidor del espacio; y sobre muchísimo más. Cuando sepamos más estaremos aún lejos de un manifiesto por un nuevo diseño urbano.

Sabemos que cualquier comunidad ideal, incluyendo la que podría salir de este manifiesto, no siempre será confortable para todas las personas. A algunas personas no les gustan las ciudades ni están por ellas. Otras, a las que sí les gustan, no estarán emocionadas con *todo* lo que proponemos.

Nuestra visión urbana está, en parte, arraigada en las realidades de los antiguos y más viejos lugares urbanos que mucha gente, incluidos muchos diseñadores utopistas, han rechazado frecuentemente con buenas razones. Por eso nuestra utopía no satisfecerá a todo el mundo. Estamos de acuerdo. Nos *gustan* las ciudades. Si se nos diera la oportunidad de elegir el tipo de comunidad en la que nos gustaría vivir —elección que los habitantes de las viejas ciudades tienen raramente— *elegiríamos* vivir en una comunidad urbana y colectiva que abarque los objetivos y presente las características físicas que hemos expuesto. Más aún, creemos que esto responde a lo que la gente desea y promoverá una más adecuada vida *urbana*.

## EN PRENSA

# HISTORIA DEL URBANISMO

## Siglos XIV, XV y XVI