Los barrios sociales del Arq. Bereterbide (fragmentos de ciudad justa) marcaron una utopía posible. Buenos planes reguladores mostraron a arquitectos, como Odilia Suárez y José Luis Bacigalupo (quien proyectara recientemente la nueva Capital que se propuso trasladar al Sur), seguros de su oficio. Pero fueron sólo fragmentos, en un mar de oscuridad y retorno al pasado o de improvisaciones sectorialistas.

3. Recientes utopías (y la utopía recuperada)

Quizás era lógico esperar alguna vez una fuerte reacción al «dejar hacer, dejar pasar» de tanto tiempo y tanta crisis. La magnitud de los problemas urbanos y la fuerte conciencia mundial sobre la cuestión, impactaron a algunos grupos, centros, universidades y proyectistas destacados.

Desde 1980, y en especial desde el retorno de la democracia en 1983/84, intentos sagaces y productos interesantes marcan una nueva fase.

Es difícil nombrar personajes, pero quizás lo es menos destacar procesos de ciudades donde algo está cambiando: Córdoba con una acción sostenida de urbanismo y planes estratégicos, Rosario y Mendoza con actuaciones más fragmentarias pero de calidad, y Buenos Aires, buscando su articulación intermunicipal como Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), son quizás las iniciativas más grandes. Pero decenas de buenas propuestas y acciones más reducidas (Paraná, Campana, Luján, Tucumán, etc.) se incorporan a este panorama.

Por último, proyectos urbanos memorables (como Puerto Madero, en Buenos Aires) dan testimonio de improntas construidas que marcan el rumbo a la integración urbanismo-arquitectura. Queda la incógnita habitual: ¿se estará asegurando una nueva cultura urbanística o son sólo despuntes ilustrados? Estará por verse.

Estados Unidos

Thomas F. GLICK

Departamento de Historia, Universidad de Boston.

DOS ETAPAS DE PLANIFICACIÓN EN EL SIGLO XX

El fracaso general de la planificación regional en Estados Unidos de los últimos cien años puede entenderse en términos de una paradoja subyacente: virtualmente todas las decisiones importantes respecto de la planificación se hacían —y siguen haciéndose— al nivel más local, el del municipio. De aquí, siguen una serie de consecuencias obvias:

1. Los grandes cambios tecnológicos (sobre todo, los relacionados con el transporte) han tenido efectos contrarios a los que se preveían.
2. Los pocos éxitos de la planificación regional han sido nacionales (como la famosa Autoridad del Valle del Tennessee, TVA) y, en general, remediables (como la legislación de los años 30 en torno a la protección del medio ambiente y las agencias y controles que esta ponía en acción).
3. Los grandes fracasos de la planificación urbana, como los infames *housing projects* (bloques de urbanización para gente pobre —generalmente de color— para salvarles de los barrios degradados —*slums*— en que habían vividos antes), también han sido **federales**.

En los años 1920 y 30, el grupo profesional más activo en la planificación era la Asociación Americana de Planificación Regional (Regional Planning Association of America, RPAA), cuya figura más representativa era

Lewis MUMFORD (1895-1990), ahora más conocido por su monumental obra de historia urbana, *La ciudad en la historia*, Mumford, que era también un importante filósofo de la tecnología, creía que la «paleotécnica», la de la revolución industrial, había dado muy buenos resultados con la creación de ciudades tan disfuncionales y desequilibradas —sobre todo en la relación entre ciudad y región— que nos es familiar a todos. Un nuevo conjunto tecnológico, que él denominaba «neotécnica» (estaba pensando principalmente en las técnicas de comunicación y transporte) haría posible la reconfiguración del crecimiento urbano, que resultaría en una redistribución de población y de mercancías, dirigiéndolas hacia ciudades de nueva fundación. La redistribución a venir, Mumford la llamaba «la cuarta migración» norteamericana. La primera era la colonización; la segunda, la migración hacia ciudades industriales; la tercera, a los centros financieros, y la cuarta sería una migración a los centros regionales estimulada por un nuevo conjunto técnico: «La ocasión es el poder eléctrico y el transporte automovilista, los cuales, junto con la radio y el teléfono, tienden a igualar las ventajas sobre una área grande, de tal modo robando a la ciudad central de la mayor parte de su «atractivo».

Tales ciudades nuevas, en el concepto de Mumford y la RPAA habrían de constituir verdaderas ciudades regionales (en la misma línea que la «ciudad-jardín» inglesa). Cada ciudad tendría en sus contornos un cinturón verde, incluyendo las granjas necesarias para

su aprovisionamiento, estimulando de tal manera la interdependencia entre las poblaciones urbanas y rurales. Las ciudades regionales serían también centros de nuevo desarrollo que estimularían la industrialización de las áreas rurales conforme con el carácter del paisaje regional, de manera que las nuevas ciudades, en vez de destruir la cultura y el paisaje regionales, las conservarían. Las nuevas ciudades ofrecerían también la posibilidad de coordinar la modernización de infraestructuras con la planificación sistemática de la utilización del suelo que permitiría la creación de áreas urbanas descentralizadas.

La descentralización predicada por Mumford y sus colegas, en cierta manera, se realizaba, y precisamente a causa de la «neotécnica», pero el resultado que ellos preveían no se logró, porque —como es harto conocido— las innovaciones neotécnicas creaban áreas metropolitanas difusas, cuyos centros históricos decaían desastrosamente para ser reemplazados con el sistema amorfo de urbanizaciones residenciales, centros comerciales, y «parques industriales» que se replicaba por todo el país. De hecho, la descentralización neotécnica había creado una especie de anti-ciudad, no descentralizada, sino des-centralizada, con sus centros destruidos socialmente y, en muchos casos, físicamente.

La visión cívica de Mumford fue rotundamente atacada en los años 60, empezando con un libro clásico en colaboración con Jane Jacobs titulado *La muerte y la vida de las ciudades grandes norteamericanas*. Su idea no era atenuar el centro urbano si no redescubrirlo, con vistas a contrarrestar el flujo demográfico desde las ciudades hacia los suburbios. Era el fin del hábito de la RPAA de conceptualizar la planificación urbana en términos físicos y el principio de una nueva oleada de

teóricos que pensaban principalmente en términos de planificación social. Para Jacobs, la finalidad de la planificación urbana era reconstituir las relaciones sociales de la vida urbana, concentrándose en los barrios. Pero para ella, un barrio ya no era una entidad física o geográfica, sino más bien una red de relaciones humanas con fronteras fluidas más bien que discretas. Cabe notar que en esa misma época, los nuevos geógrafos buscaban reemplazar el espacio métrico por el espacio social, movimiento desconocido por Jacobs pero del mismo origen ideológico.

Jacobs también favorecía una especie de descentralización, pero de tipo político, esparciendo el poder político entre grandes distritos (de al menos 100.000 habitantes) de una ciudad, capaces de coordinar e integrar la vida de todas las instituciones —religiosas, comerciales, cívicas y políticas— de sus confines. Parte de la ciudad de Jacobs frente a la generación anterior de planificadores, de los años 1940 y 50, es que su concepto de «renovación urbana» que resultó en el reemplazamiento de pequeñas unidades de alojamiento por edificios monstruosos, los *projects*, bajo el patrocinio federal o estatal, que pronto se degradaban en centros de pobreza y altos índices de criminalidad, constituyó, de hecho, un asalto contra la ciudad y las comunidades urbanas. Los *projects* eran —y son— buen ejemplo del contexto político-administrativo a que aludía en principio. Las decisiones políticas importantes respecto de la planificación son locales. Entonces cuando se entrometía el gobierno federal con sus planes de «renovación urbana», los nuevos bloques así creados se veían localmente como intrusiones ajenas, o bien insulas exóticas creadas dentro del paisaje urbano preexistente.

Francia

Claude LELONG

Ministère de L'Équipement.

SIGLO Y MEDIO DE URBANISMO FRANCÉS

Los fundamentos del sistema jurídico del urbanismo —derecho de propiedad, por un lado, e intervencionismo estatal, por otro— están ya establecidos en el siglo XIX. Su asociación participará del estado liberal y desempeñará un papel en la economía (1).

Las grandes obras realizadas a lo largo del siglo XIX, con fines tanto económicos como sociales (vías de

comunicación, red ferroviaria, vías navegables, carreteras y urbanismo en las grandes ciudades) se apoyan en la expropiación promulgada por una ley de 1810.

La Tercera República (1870-1946)

La revolución industrial ocasiona un cambio en la distribución demográfica entre la ciudad y el campo. De finales del XIX a mediados del siglo XX la población de las aglomeraciones de más de 100.000 habitantes pasa en Francia del 3 al 40%; la población rural, que representaba en 1900 el 65% del total, no constituye más que el 15% en 1980. Los problemas del urbanismo van a ser duplicados por los de la vivienda, la política de

(1) HEYMAN-DOAT, A. (1983): «L'évolution de l'urbanisme en France» en *Politiques urbaines comparées*, recherches Panthéon-Sorbonne, Paris.