

# *Territorio y ciudad*

FERNANDO CHUECA GOITITA\*

**E**n primer lugar, diremos que Territorio y Ciudad tienen muy diversas maneras de articularse. En principio, el territorio, lo que también pudiéramos llamar naturaleza, es el medio físico donde se asienta la ciudad, y cuando no existían ciudades el hombre vivía en plena naturaleza, abrigándose en cuevas, en palafitos, en chozas u otras viviendas que no se separaban de la naturaleza.

Modernamente, José Ortega y Gasset estableció una definición que relaciona agudamente el problema del territorio o naturaleza con el de la ciudad propiamente dicha. Dice Ortega que “La ciudad es un ensayo de secesión que hace el hombre para vivir fuera y frente al cosmos tomando de él porciones selectas y acotadas”.

Basa Ortega su definición en una diferenciación radical entre ciudad y naturaleza, considerando aquella como una creación abstracta y artificial del hombre. Esto es sólo una parte de la verdad, o por lo menos es una verdad aplicable a determinado tipo de ciudades. Para Ortega, la ciudad por excelencia es la ciudad clásica y mediterránea donde el elemento fundamental es la plaza. “La urbe —dice— es, ante todo, esto: plazuela, ágora, lugar para la conversación, la disputa, la elocuencia, la política. En rigor, la urbe clásica no debía tener casas, sino sólo fachadas que son necesarias para cerrar una plaza, escena artificial que el animal político acota sobre el espacio agrícola”(1). “La ciudad clásica nace de un instinto

\* Arquitecto. De la Real Academia de Bellas Artes y de la Historia. Decano Presidente del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

opuesto al doméstico. Se edifica la casa para estar en ella; se funda la ciudad para salir de la casa y reunirse con otros que también han salido de sus casas”(2).

Se mueve, por tanto, Ortega dentro de la órbita de la ciudad clásica, es decir, de la ciudad política. La ciudad donde se conversa y donde los contactos primarios predominan sobre los secundarios. El ágora es la gran sala de reunión y sede de la tertulia ciudadana, que a la larga es la tertulia política. Qué duda cabe que este tipo de ciudad locuaz y parlera ha tenido mucho que ver con el desarrollo de la vida ciudadana, y que, en la medida en que esta locuacidad se pierde, decae el ejercicio de la ciudadanía. Por eso las ciudades de la civilización anglosajona, ciudades calladas o reservadas, tienen de vida doméstica lo que les falta de vida civil. Esta distinción entre ciudades domésticas y ciudades públicas es más profunda de lo que parece y no ha sido suficientemente exployada por aquellos que se han dedicado al estudio de la ciudad. Una es ciudad de puertas adentro y otra es ciudad de puertas afuera. Aunque a primera vista resulte paradójico, la ciudad exteriorizada es mucho más opuesta al campo que la ciudad interiorizada. La cosa es obvia: para los vecinos de la primera, el verdadero hábitat es el exterior, la calle y la plaza, que, aunque no tiene techo, tiene paredes (fachadas) que lo segregan del campo circundante. Sin embargo, la ciudad íntima tiene su hábitat en la casa, defendida por techos y paredes. No necesita segregarse del campo, ya que éste, en el fondo, es aislante que ayuda poderosamente a la intimidad. Por consiguiente, la ciudad de las fachadas es mucho más urbana, si por tal se entiende una entidad opuesta al campo, que la ciudad de los interiores. Por tanto, es perfectamente comprensible que, para todo hombre latinizado y mediterráneo, lo esencial y definitivo de la ciudad sea la plaza y lo que ésta signifique, de modo que cuando falta no acierta a comprender que una aglomeración urbana pueda llamarse ciudad.

Cuando estuve en Nueva York, la metrópolis por antonomasia, me encontré perplejo: vivía dentro de la ciudad más colosal que había visitado nunca. Pero presa de un cierto estupor, escribí lo siguiente en un libro que luego publiqué titulado Nueva York. Formas y Sociedad (Madrid 1953).

“Entonces en un esfuerzo por desasirme de todo conocido, y ya sin vacilar en plantearme los hechos en todo su radicalismo, me atreví a proponerme una verdad, que puede ser subjetiva —también hay verdades subjetivas—, pero que para mí sigue siendo válida. La verdad es, sencillamente, ésta: que me hallaba ante una civilización sin ciudades”(3). Contando América con las más gigantescas aglomeraciones humanas, esto podría parecer una boutade; pero no lo es, siempre que identifiquemos el concepto de ciudad con el de vida exteriorizada y civil.

Para los anglosajones será difícil asimilar la idea de que carecen de ciudades en el sentido de la civitas latina o de la polis griega. Acaso pueda decirse que poseen towns, palabra que deriva del viejo inglés tun y del viejo teutónico túnoz y que significa un recinto cerrado, parte del campo que corresponde a una casa o a una granja. No se trata, pues, de un concepto político, sino de un concepto agrario.

Los Estados Unidos carecen de ciudades tal y como nosotros las entendemos, aunque existan aglomeraciones humanas, concentraciones industriales, regiones suburbanas, “conurbaciones”, etc.

A este respecto, es sintomática la construcción de los pueblecitos de New England. En medio del campo, las casitas aisladas empiezan a apiñarse, nunca demasiado y desde luego sin tocarse ni perder su autonomía; pero al llegar al centro, dejan un gran espacio vacío, llamado common. Este common no es, ni mucho menos, una plaza, un ágora, sino parte del campo especialmente preservada. Como si las casas,

al unirse, sintieran la nostalgia del campo dejado a la espalda, vuelven a recuperarlo en la parte más eminente, poniéndolo en valor, exaltándolo. En lugar de una secesión del cosmos, se trata de una valoración del paisaje, encuadrándolo convenientemente. En la pradera del common pacen los rebaños y rumian los bovinos bajo gigantescos y bellísimos olmos. La ciudad doméstica y callada es una ciudad eminentemente campesina, lo mismo que la ciudad locuaz y civil es eminentemente urbana.

Hace bastantes años, las ciudades tenían límites precisos. No digo sólo las amuralladas, sino las que carecían de murallas o las habían tenido y un mal entendido progreso las hizo desaparecer. Madrid tuvo murallas de las que quedan fragmentos inconexos, vestigios perdidos. Pero luego, en tiempos de Felipe IV, tuvo tapias no defensivas, sino de carácter fiscal para controlar el pago de los consumos. Pero estas tapias encerraron a Madrid hasta el siglo XIX en que se hizo inevitable preparar el plan de ensanches de la villa, que planificó el ingeniero Carlos María de Castro, y cuyo plan entregó al Ministerio de Fomento en 1859. Plan que fue aprobado por Decreto el 19 de julio de 1860.

El ensanche de Madrid se fue realizando progresivamente, pero poco a poco; con todo, no quedaron desdibujados del todo los límites de Madrid dentro de su territorio que era fundamentalmente agrícola.

Esto fue sucediendo cuando el crecimiento de Madrid, que se produjo como mancha de aceite que iba acedando el territorio agrícola o montaraz que rodaba a Madrid, produjo también la anexión legal, o por lo menos física, de las poblaciones periféricas. Algunas de estas poblaciones conservaron su autonomía municipal, pero lo que no cabe duda es que física y orgánicamente forman un todo con la urbe madre, lo que se llama una conurbación.

Entonces, sí que puede decirse que la urbe ya ha confundido para siempre sus límites y la relación con su territorio se ha hecho cada vez más compleja. Incide en todo ello la peculiar morfología de la ciudad industrial que dispersa sus actividades económicas por un cinturón o una radiación cada vez más tupida de carreteras radiales o circulares.

Hoy, saliendo de una urbe o ciudad millonaria, tardamos mucho en encontrarnos con el campo-campo. Antes de que eso suceda nos encontramos con una proliferación de talleres, pequeñas industrias, almacenes, desguaces, gasolineras, clubs de alterne, pabellones de exhibición y venta de muebles y otros objetos, y, en suma, con una serie de pequeñas construcciones deleznable que tiene la osadía de presentarse con una estridencia publicitaria del peor gusto.

Ésta es la menuda escoria de la Urbe moderna que, sin duda, toma proporciones más nobles cuando se trata de la gran industria en una ciudad enormemente fabril.

En cuanto a la morfología, la ciudad de la era técnica adopta la árida cuadrícula. Lo que en Grecia fue triunfo del racionalismo, en Roma del espíritu práctico y militar, y en Sudamérica de una jerárquica colonización, en el siglo XIX se convirtió en el instrumento de los especuladores de terrenos. Gracias a la cuadrícula, el aprovechamiento de los terrenos era máximo, y la igual importancia de las calles perseguía el ideal de que todos fueran igualmente valiosos. Todas las operaciones de cálculo de rendimientos, compraventa, etc., eran facilitadas extraordinariamente. Ya no era la cuadrícula de los ideólogos ni los colonizadores, sino la de los traficantes de solares.

La factoría, además, se implantaba en los lugares más amenos y de mayores recursos naturales, como

son los cursos de los ríos y las costas por lo que suponen como vías de comunicación. Las bellas riberas neoyorquinas y la naturaleza espléndida de su bahía son precisamente las franjas expoliadas por las exigencias de la técnica, con su cohorte de humos y detritus, que sólo por milagro ha dejado zonas intocadas, como el Riverside Drive. Si París hubiera sido una ciudad fundada en plena época paleotécnica, no tendríamos ahora los famosos “quais”, gloria y regalo de esta urbe.

El otro componente de la ciudad paleotécnica es el slum. Esta palabra no tiene traducción en español, aunque podríamos valernos equiparándola al suburbio industrial. El slum es la horrible colmena regimentada donde el instrumento hombre se conserva durante la noche para volverlo a utilizar de nuevo al día siguiente en la factoría. No existe, pues, la ciudad en ninguno de sus aspectos espirituales, sociales ni domésticos, sino una simple máquina de producción.

La ciudad paleotécnica pura apenas existe, aunque Birmingham, Bradford, Pittsburg o Detroit se le acerquen mucho. En cambio, lo que sí existe es una ciudad mixta, donde las estructuras industriales absorben cada vez un área espiritual y física mayor. Son estas estructuras la factoría, con su red de comunicaciones marítimas, fluviales, ferroviarias, que ocupan un espacio inmenso, el slum, con sus casas iguales y monótonas, estrictamente calculadas con arreglo al rendimiento económico del trabajador; y también el rascacielos, producto típico de la economía capitalista.

En esta ciudad paleotécnica, y asimismo en la neotécnica, por un proceso ecológico natural, las clases acomodadas huyen de las zonas que invaden la industria y el comercio, y van a fijarse en una periferia cada vez más lejana, en medio de un ambiente campestre, donde el cielo está limpio y el humo de las fábricas se convierte en poético fondo de nubes.

Lo que caracteriza a la ciudad contemporánea es su ambivalencia, su desintegración. No es una ciudad pública a la manera clásica, no es una ciudad campesina y doméstica, no es una ciudad integrada por una fuerza espiritual. Es una ciudad fragmentaria, caótica, dispersa, a la que le falta una figura propia. Consta de áreas indeciblemente congestionadas, con zonas diluidas en el campo circundante. Ni en unas puede darse la vida de relación, por asfixia, ni en otras por descongestión.

El hombre, en su jornada diaria, sufre tan contradictorios estímulos que él mismo, a semejanza de la ciudad que habita, acaba por encontrarse totalmente desintegrado.

Podríamos decir que modernamente la ciudad y su territorio han sufrido cambios de mucha consideración que no sabemos si han ayudado al hombre a vivir mejor, a llevar una vida más placentera o, por el contrario, ha añadido muchos e ingratos problemas a su existencia. Pero si la vida en el campo para el trabajador agrícola fue haciéndose para muchos ingrata y falta de estímulos que les fue empujando a vivir en la ciudad, al crecer éstas con el éxodo campesino y con la industrialización, también la vida en ellas se hacía cada vez más conflictiva.

Las inmensas poblaciones que acudían a las ciudades tenían que encontrar alojamiento en sectores periféricos a largas distancias, en ciudades dormitorio, en urbanizaciones de “chalets” adosados y en las muchas formas que han proliferado en nuestros últimos tiempos. El trasladarse a la ciudad, a los centros de trabajo, oficinas, bancos, ministerios, etc., etc., suponía recorrer largas distancias ocupando diversos sistemas de transporte, públicos o privados, con la consiguiente pérdida de tiempo, fatiga y deterioro de la vida familiar.

Todo esto ya existía hace bastante tiempo en Estados Unidos, dando lugar al personaje conocido con el nombre de “conmuter”. Todo esto estaba muy lejos de aparecer en España, allá por los años 40, pero luego ha aparecido de forma acelerada e inevitable porque el mundo de nuestra civilización, de la civilización occidental, se unifica de una forma irreversible.

Hoy, nuestras ciudades, se van pareciendo unas a otras, de una manera asombrosa. Ciudades nuevas, barrios modernos en ciudades antiguas, pierden toda personalidad y reiteran los mismos modelos. Desaparece la calle y la manzana cerrada, algo que condenó enérgicamente Le Corbusier, y los edificios flotan aislados como bloques independientes en un área muerta que a veces pretende ser ajardinada. Las vías de tráfico, sobre todo las de tráfico rápido, se independizan de la edificación, para dar mayor libertad al automóvil, que queramos o no, se ha hecho el dueño de la ciudad porque el nivel de vida de la sociedad pequeño-burguesa lo ha puesto en todas las manos.

Este tipo de ciudad, o barrio nuevo, lo vemos lo mismo en Chicago que en Copenhague, en Roma, en Atenas, en Dresden, Sao-Paulo o Madrid. Con esta uniformidad o monotonía, el mundo ha perdido una gran riqueza patrimonial, cultural y artística. Las diferentes fisonomías de las ciudades antiguas eran un tesoro de eso que se llama el Patrimonio de la Humanidad, y algunas de estas ciudades en la totalidad, si no son muy grandes, o en parte, en distritos singulares, han sido declaradas por la UNESCO Patrimonio de la Humanidad. Pero a tenor de lo que vaya ocurriendo en el futuro, las ciudades en continuo crecimiento irán anegando los barrios históricos y pareciéndose unas a otras con el sello de una triste monotonía cuartelera.

La ciudad y el territorio que la circunda son consecuencia de los profundos cambios que ha sufrido la sociedad contemporánea. En primer lugar, el gran desarrollo de las ciudades y de las formas de vida urbanas, que es uno de los fenómenos que mejor caracterizan a nuestra civilización contemporánea. Ese formidable crecimiento de los grandes centros urbanos antes desusados porque el avance demográfico general era mucho más lento, y porque ese plus demográfico no lo absorbían desproporcionadamente las grandes ciudades, cosa que se ha acelerado con la necesidad de menos manos de obra en el campo y con la aversión de determinadas labores por los nativos de países desarrollados, que ha originado la llegada de emigrantes del tercer mundo.

Hoy, las grandes ciudades crecen por sí mismas (crecimiento vegetativo) y por absorción de la población natural. El resultado es que todas las grandes ciudades han entrado en lo que yo llamaría una fase de transformación incongruente.

La transformación es incongruente porque el ritmo de crecimiento es muy superior a las posibilidades de previsión de las autoridades, a su capacidad de asimilar los problemas y, generalmente, a su cortedad de créditos para acometer las reformas de gran empeño que son las que ayudan a crear nuevas estructuras eficaces sin malgastar el dinero en reformas eventuales y de circunstancias.

“El crecimiento de la comunidad —ha dicho Anderson— es usualmente un proceso que camina trecho a trecho; aquí se construye, allá se derriba, aunque la actividad necesaria se demore. Las casas de una clase social estarán fuera de toda proporción para las necesidades de otras clases. La provisión de servicios públicos estará retrasada con respecto a las necesidades. El centro de la comunidad estará sobreconstruido, aunque se olviden las medidas necesarias para batallar con los problemas de circulación”(4).

La transformación incongruente comienza porque en la ciudad se va acumulando una población constante de emigrantes que azarosamente se distribuye en las franjas más miserables y abandonadas, invadiendo propiedades ajenas o zonas de inadecuadas condiciones urbanas. Esto dio lugar a las llamadas bidonville de las ciudades francesas o argelinas, a las chabolas o chabolismo español, a las famosas favelas brasileñas, a los ranchos venezolanos, etc. No hay ciudad en proceso de crecimiento agresivo que no haya sufrido o sufra estas patológicas manifestaciones. Como dice Roger le Tourneur(5): “Muchos de los recién llegados no pueden encontrar alojamiento y se establecen en zonas vacías, hacen un pequeño pago al dueño, construyen juntos abrigos precarios de telas embreadas y pedazos sobrantes de tablas con paredes de lata de petróleo ajustadas por los bordes. De aquí su nombre de bidonvilles. Las autoridades públicas no han podido abolir esta mancha de las ciudades norteafricanas, ya que el flujo de la población siempre ha sobrepasado sus medidas. En Casablanca, que tiene un récord nada envidiable, existe una bidonville de más de 45.000 habitantes”. Hoy, esta situación ha debido mejorar notablemente.

En cuanto a la libertad de movimientos en la ciudad y el territorio periférico, que está inexorablemente unido a ellas, tenemos que recaer en algo que parece ajeno al problema de la libertad en general; pero si existe una libertad de pensamiento, una libertad de educación, una libertad de información y de expresión, y una libertad religiosa, también existe una que yo llamaría libertad de movilidad. El hombre si no puede moverse es que está preso, que carece totalmente de libertad. El hombre, desde los tiempos más remotos, se ha preocupado de mejorar su movilidad, amaestrando el caballo, mejorando sus vehículos de tiro animal, perfeccionado sus naves para surcar los mares o, llegada la época de la Revolución Industrial, creando los ferrocarriles y, más tarde, el automóvil, el vehículo que más participa en fenómenos urbanos, como ya hemos dicho.

La ciudad y su territorio es el área donde consuetudinariamente el hombre se ve impedido a ejercer su movilidad. Debe habitualmente moverse en este área: ir de su casa a su oficina o lugar de trabajo. De un lado a otro para realizar las diversas gestiones a la que su actividad le obliga, y también a ir de compras o a los lugares que le apetecen para su diversión o regocijo.

En la ciudad y su periferia, los medios de transporte público colaboran con el vehículo privado y se establece muchas veces una polémica entre los partidarios de lo público o de lo privado. Como la circulación de vehículos privados perturba tanto la circulación fluida, las autoridades municipales tratan de coartar la libertad del tráfico privado, en beneficio del público. Pero esta lucha nos tememos que será perpetua.

Los problemas del urbanismo en expansión a los que nos estamos refiriendo producen en los núcleos centrales de estructura tradicional unos fenómenos de congestión que aumentan cuanto más crecen las franjas exteriores y el número de residentes que en ellas habitan, y la falta de accesibilidad y de transporte no es adecuada.

Toda ordenación espacial será nula si no existe una adecuada accesibilidad, unos medios de transporte en común eficaces y una red viaria capaz e inteligentemente planeada. En términos de accesibilidad es como algunos urbanistas han considerado que se debía tratar el problema de la dimensión de las ciudades. Parece aconsejable que el área metropolitana no se extienda más cuando se ha sobrepasado la media de treinta minutos de tiempo de transporte entre el centro y la periferia(6). Este cómputo horario

puede mejorarse en cuanto se perfeccionen los medios de transporte. Si la velocidad de tráfico en autopista de acceso es en las horas punta de unos 25 kilómetros por hora, la ciudad podrá extenderse más y aumentar el número de sus habitantes proporcionalmente.

El área central que representa la esencia de la ciudad, como dice Blumenfeld, atrae particularmente aquellas funciones que corresponden a la metrópoli como un todo (no a sus barrios y funciones sectoriales) y que exigen una gran cantidad considerable de contactos interpersonales. Además del comercio, tanto de los grandes almacenes como de las tiendas especializadas, el complejo de oficinas, corporaciones, instituciones financieras, administración pública y los despachos de los profesionales que sirven a todo este mecanismo, en el área central encontramos importantes establecimientos culturales, bibliotecas, museos, galerías de arte, teatro y ópera, y el sinfín de lugares de convivencia como hoteles, restaurantes, clubs, cafés, etc. Toda esta función del área central decae, se deteriora y puede llegar a fracasar por completo si su accesibilidad falla.

Terminaré con unas palabras sobre Madrid. A lo largo de mi vida he visto crecer vertiginosamente la ciudad donde nací. Mi vida, como la de todos, ha pasado casi sin sentir y, a la misma velocidad apresurada, Madrid ha crecido y ha dejado de ser la ciudad alegre y confiada de otros tiempos para convertirse en una megápolis de padre y muy señor mío. Algunas cifras: Madrid tenía hacia 1860 unos 300.000 habitantes; en 1885, 476.000; en 1900, 528.984; en 1920, 678.738; en 1930, 893.223; en 1935, 1.020.685; en 1950, 1.600.000; en 1960, 2.020.000; en 1970, 2.500.000, y por poco que nos descuidemos llegaremos pronto a los cinco millones.

Cuando yo nací, Madrid tenía apenas 600.000 habitantes y en sesenta años ha pasado a tener más de tres millones. Se puede decir que, cada uno de estos años, Madrid ha aumentado en unos 40.000 habitantes. Eso, suponiendo que el crecimiento hubiera sido homogéneo, cosa que no ha sido porque el crecimiento verdaderamente rápido se produce a partir de 1940.

Como sucede en toda urbe supermillonaria, en Madrid los problemas se agudizan y se multiplican. Crecen a tenor de cifras exponenciales, las que utilizan los matemáticos cuando no pueden manejarse con esas incómodas ristas de ceros que siguen a las cifras iniciales como el rebaño al perro pastor.

Estos problemas han hecho de Madrid una ciudad altamente conflictiva. Decía Tayllerand que política es el arte de hacer posible lo inevitable, y si nosotros aplicamos a Madrid la aguda observación de diplomático, convendremos en que en Madrid se ha hecho muy poca política. En Madrid vivimos en pleno reino de lo inevitable, sin tratar de hacerlo posible, es decir, tolerable.

Sí, la ciudad tiene necesidades insoslayables. Pero el talento de quienes la gobiernan debe hacer posible que esas insoslayables necesidades se satisfagan en orden y armonía funcionales y espirituales. ¿Quiénes gobiernan nuestras ciudades? Esto es muy difícil de decir o, al menos, así me lo parece a mí. Teóricamente, la administración municipal es la que rige los destinos ciudadanos, pero la realidad es que el alcance de esta administración es solamente parcial, y más todavía cuando se trata de urbes millonarias y que son a su vez capitales políticas. En primer lugar, tenemos que partir de cuál es la estructura política, social y económica que preside nuestro Estado, pues en ese Estado se incluye de manera obvia la ciudad en cuanto tal.

Madrid sigue su marcha imparable que la convierte en una ciudad conflictiva. Cuando hay que protestar

de algo en forma de huelgas o manifestaciones, hay que venir a Madrid, porque aquí está el Gobierno y éste tiene la culpa de todo. Madrid nos conturba y nos estremece porque siempre se está arreglando a base de obras y más obras. Obras que levantan las calles con innumerables zanjas porque todo el riego sanguíneo y el sistema nervioso de la urbe va por el subsuelo, oculto bajo un pavimento que el bisturí del alcalde tiene que descubrir si detecta síntomas de enfermedad.

Por todo ello, tengo miedo a un porvenir, que yo ya no veré, de inmensos rascacielos, vías de tráfico cada vez más rápidas y agresivas, algunas bajo tierra, y tantas cosas que ni sospechamos que el hombre realizará para dominar una ciudad que se ha escapado de sus manos y que no pueda dominar. Es la ciudad la que lo domina a él.

### *Notas*

(1) O.c., II, p. 537.

(2) O.c., II, p. 323.

(3) F. Chueca, Nueva York. Forma y Sociedad, Madrid, 1953, p. 12.

(4) Nels Anderson. Urban Community. Fondo de Cultura Económica. México, 1965, p. 237.

(5) "Social Change in the Muslim Cities of North Africa", en American Journal of Sociology, vol. 60, núm. 5, marzo de 1955, p. 530. Apud Nels Anderson, op. cit., p. 253.

(6) Véase Hans Blumenfeld, "The Modern Metropoli", en Scientific American, Septiembre de 1965, pp. 64-74.