



La ciudad ideal

The ideal city

■ Santiago Prieto Pérez

Resumen

Desde el origen de los asentamientos urbanos, el humano deseo de perfección ha dado lugar a numerosos proyectos en los que se ha tratado de vincular la mejora de la ciudad con la sociedad que la habita. En este artículo se revisan elementos concurrentes en esa larga búsqueda que ha sido y es la ciudad ideal.

Palabras clave

Ciudad. Urbanismo. Utopía. Geometría.

Abstract

From the beginning of urban settlements, human desire for perfection has led to numerous projects in which attempts have been made to link improvement of the city with the society who inhabit it. In this article the author reviews the most important elements of the long search for this goal, which has always been and still is the ideal city.

Key words

City. Urbanisation. Utopia. Geometry.

■ Probablemente, el lector que siga estas líneas vivirá en una ciudad. Una ciudad con una ubicación, una organización y unas infraestructuras que a sus ojos distarán más o menos de ser ideales. En consecuencia, podrá preguntarse: ¿qué elementos debe tener una ciudad ideal?; ¿qué estructura?; ¿qué necesidades debe cubrir?

Como veremos, hace siglos que se ha pretendido dar respuesta a estas cuestiones, que, salvando las distancias que el paso del tiempo impone, y al contrario de lo que se suele pensar, apenas han variado. El exceso de tráfico, el ruido, la conta-

El autor es doctor en Bellas Artes.

minación, las aglomeraciones, las comunicaciones o la seguridad, son problemas que, aunque magnificados por el aumento demográfico, el consecuente crecimiento de los enclaves urbanos y el desarrollo tecnológico, siempre han estado ligados a la ciudad.

En las soluciones propuestas a lo largo de la Historia, observaremos numerosos puntos en común y nuevos problemas asociados a la evolución tecnológica, ni siquiera contemplados unas décadas antes.

Condiciones que debe cumplir la ciudad ideal

Los puntos clave de la urbanística consisten en las cuatro funciones: habitar, trabajar, descansar en tiempo libre y circular.
Carta de Atenas¹

En primer lugar, debemos considerar las distintas concepciones que han orientado y definido las agrupaciones urbanas a lo largo del tiempo, así como el origen y evolución de lo que se ha convenido en llamar *ciudad ideal*.

Desde siempre, las razones fundamentales para el establecimiento de una comunidad sedentaria han sido total o parcialmente las siguientes: la proximidad a cursos fluviales, lagos u otras fuentes de agua dulce; la riqueza de la tierra; la protección frente a las inclemencias atmosféricas, a las bestias o frente a otras comunidades humanas y, finalmente, la valoración espiritual —sagrada— de un enclave. En principio, una ciudad que cumpliera todos los requisitos mencionados podría considerarse perfecta. Sin embargo, con el paso del tiempo, otros factores como una ubicación favorable para el comercio con otras ciudades, o para el dominio de una región; la dotación de infraestructuras, la misma belleza de la ciudad o de su emplazamiento cobraron una gran importancia.

La capital, ciudad ideal

Durante siglos, sólo la capital de una provincia, de un reino o de un imperio podía reunir las condiciones apuntadas. Principalmente, porque una capital, como residencia habitual de un gobernante o rey, había de expresar cierta grandeza. Teniendo

¹ Del IV Congr s Internationalaux d'architecture Moderne (Atenas, 1933) salió la llamada *Carta de Atenas*, alentada por Le Corbusier, que ha sido referencia para arquitectos y urbanistas de todo el mundo desde su publicación. En 57 puntos se abordaban en ella las condiciones a cumplir por una ciudad moderna ideal.

en cuenta que la capital gozaba de su privilegiado estatus debido a una localización estratégica², tan sólo en algunos casos, ciudades cuya situación pudiera considerarse menor, manifestaban su magnificencia atendiendo únicamente a su condición de residencia segura del monarca. Como nos recuerda Arnold J. Toynbee (1889-1975), Luis XIV disfrazó la humillante verdad de que Versalles era una capital-refugio haciéndola arquitectónicamente magnífica, pero: “No debemos permitir que nos embauquen con la suntuosidad del palacio de Versalles; su importancia radica en su distancia de París porque esto da la medida del miedo que sentía el Rey en la propia capital de su reino —un temor justificado posteriormente por lo que aquélla le hizo a Luis XVI—”³.

Seguridad: La ciudad ideal como bastión

Como nos ilustra el ejemplo anterior, la seguridad es un factor esencial, quizá el más importante —después del abastecimiento de agua— de una ciudad ideal. En este sentido, al margen de una ubicación naturalmente resguardada, hasta hace apenas dos siglos, el hombre ha vinculado su refugio a una buena muralla.

a) La ciudad amurallada

Es conveniente recordar aquí que la defensa de una ciudad comprende no sólo la protección frente a un ataque, sino también frente a las inclemencias meteorológicas. Algo observado ya en el siglo I a.C. por el arquitecto e ingeniero romano Vitruvio, quien propuso la ubicación de la ciudad en el interior de un octógono para protegerla de los vientos. Esta original idea, abrió paso a una solución largamente adoptada durante el Renacimiento, repetida y desarrollada hasta el siglo XVIII: el perímetro amurallado poligonal, en el que se vinculaban defensa y geometría.

En este sentido, a menudo se ha objetado a muchos *proyectos ideales* el atenerse a una forma poligonal cerrada, a veces arbitraria, que impedía tanto el crecimiento de la urbe más allá de sus muros como su adecuada ventilación. Sin embargo, siendo cierto que un concepto defensivo, tipo fortaleza, no resulta aconsejable según un criterio higienista, no es menos cierto que la defensa primó durante siglos ante cualquier otro precepto y que tales ciudades no contemplaban su propio crecimiento. Es el caso, entre otros, de distintos *diseños ideales* concebidos a finales del Renacimiento, como los de Antonio Averlino “Il Filarete”, Alberto Durero, o Girolamo Maggi, fechados en 1464-65, 1527 y 1564 respectivamente. Ciudades que en esencia se atenían a

² Ejemplos paradigmáticos de lo apuntado son las antiguas ciudades de Constantinopla o Venecia, cuya situación fue fundamental en su importancia comercial y política.

³ Toynbee AJ. *Ciudades en marcha*. Buenos Aires: Editorial Emecé, 1971, p. 151.

lo que Tomás Moro describía en su *Utopía* (1516): “Toda la ciudad está amurallada con muros altos y recios”⁴.

Por otra parte, y aunque efectivamente algunas de estas ciudades pudieran considerarse como meros ejercicios de geometría, no podemos negar que contribuyeron a mejorar las técnicas de fortificación e incluso, a la postre, por su orden, a una mayor salubridad. No en vano fueron el fruto del pensamiento de los mejores arquitectos.

Por último debemos añadir que, en la práctica, este tipo de proyecto sólo se aplicaba a ciudades que por su ubicación estratégica resultaban especialmente importantes. Es el caso de la ciudad portuaria finlandesa de *Hamina*, o de la mexicana y porteña ciudad-fortaleza de *Campeche*, diseñada en el siglo XVII por el ingeniero militar español Martín de la Torre para defenderla de los piratas del Golfo de México. Y también de *Sarre Louis*, erigida en 1679 para la defensa de Estrasburgo, y de *Neuf Bri-sach* —en la Alta Alsacia— diseñadas por el ingeniero y arquitecto de Luis XIV, Sébastien Le Pestre⁵ (1633-1707).

b) La ciudad-isla

Un rasgo repetido en la *ciudad ideal* es su alejamiento de toda contaminación y peligro, lo que ha llevado con frecuencia a situarla en una isla. Ya en el siglo I a.C., Diodoro de Sicilia localizaba a su personaje Yámbulo en la *Isla del sol*, cerca de Etiopía, “donde el clima es templado, los días y las noches duran lo mismo, hay manantiales de agua cálida y los frutos son perennes”. Un ejemplo que también desvela una atractiva asociación entre seguridad y prosperidad tantas veces retratada. No por casualidad, siglos después, en el Renacimiento, Sannazaro (1455-1530), autor de *La Arcadia* (1504), presentaba el citado paraje alejado en el tiempo, ligándolo en el imaginario colectivo al mito de la Edad de Oro.

Más tarde, bien sea la *Utopía* (1516) de Moro; la *Civitas Solis* (1602) de Tommaso Campanella; la *Christianópolis* (1619) de Johann Valentin Andreae, situada en la isla de *Capharsalama*; *La nueva Atlántida* (1627), ubicada en la imaginaria isla de *Bensalem* por Francis Bacon; la *Oceana* (1656) de James Harrington; la ciudad descrita en *News from Nowhere* (1890) por William Morris; la *Altruria*⁶ de Howard Dean Howells; o la *Pala* que da nombre a *The Island* (1962) de Aldous Huxley; todas ellas nos descubren ubicaciones semejantes, aisladas y libres por completo; poco menos que divinas en su perfección. Partícipes de lo que tan atinadamente describía Andreae en *Mennipus* (1617): “...Insula, quam Mundi mare undique impetit... ex verbo Dei castrum nobis est, munitissimum, quod frustra huc usque obsiderunt”⁷ (“una isla que el mar del mundo ataca por todos sus lados... una fortaleza, desde la palabra de Dios, firmemente defendida”).

⁴ Moro T. *Utopía*. Madrid: Editorial Zero, SA, 1971, p.19.

⁵ Más conocido como Marqués de Vauban, o simplemente Vauban.

⁶ En la novela titulada *A traveller from Altruria*, escrita en 1892-3.

⁷ *Mennipus*, capítulo 53.

c) La ciudad-mundo

No podemos ignorar que el rápido crecimiento de la población mundial y el no menos acelerado desarrollo tecnológico han alterado toda perspectiva *utópica*, apuntando con fuerza hacia una escala global, planetaria. Es la idea de Toynbee, en lo que llamó *Ecumenópolis*: “[...] La futura ciudad-mundo, que extenderá sus tentáculos alrededor del globo [...]”⁸. Una idea sorprendentemente próxima a lo imaginado por Isaac Asimov (1920-1992) en su célebre *Foundation*, (1951): “Toda la superficie de *Trántor*, 1.200 millones de kilómetros cuadrados de extensión, era una sola ciudad”⁹.

Ahora bien, la ciudad-mundo, puede ser vista como un destino, fruto inevitable del crecimiento de la población, o bien puede ser entendida como una oportunidad. Una nueva y sugerente prolongación de las virtudes y esperanzas encarnadas por la isla...en un mundo nuevo; como también imaginara el mismo Asimov en sus lejanos y utópicos mundos de *Aurora y Solaria*.

Hoy, las cualidades de una isla para albergar una comunidad a salvo hace tiempo que han desaparecido. El dominio de los mares y de los cielos ha relativizado su valor... aunque las razones que indujeron a considerarla como óptimo lugar no han sido desechadas. Herbert George Wells (1866-1946) describió perfectamente esta idea: “El plan de una Utopía moderna exige, por lo menos, un planeta. Hubo un tiempo en el que una isla o un valle oculto entre las montañas procuraban el aislamiento suficiente para que se mantuviera exenta de la influencia de las fuerzas exteriores una organización política [...] Pero la tendencia del pensamiento moderno es por completo opuesta a la conservación de esos recintos amurallados. En nuestros días se sabe de una manera cierta que, por sutilmente organizado que se halle un Estado, la epidemia, la barbarie o las exigencias económicas reúnen sus fuerzas alrededor de las fronteras de aquél para destruirlas y franquearlas”¹⁰.

Una ciudad “agradable”. Higiene frente a contaminación

*Las calles tienen veinte metros de ancho y todas las casas
están rodeadas de jardín.
Tomás Moro. Utopía*¹¹

A finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, la atención a la salud pública propia de la Ilustración desembocó en una serie de estudios y medidas que die-

⁸ Toynbee AJ. Op. cit. Prefacio, p. 9.

⁹ Asimov I. *Fundación*. 9ª ed. Barcelona: Plaza y Janés Editores, SA. Colección *Jet*, 1997, p. 22.

¹⁰ Wells HG. *Una Utopía Moderna*. Barcelona: Ediciones Abraxas. Colección *Utopías & Distopías*, nº 6. 2001, p. 18.

¹¹ Moro T. Op. cit., p. 19.

ron lugar a cambios vigentes hasta hoy. Personajes como Fourier (1772-1837) o Saint Simon (1760-1825) dieron forma a las llamadas *teorías higienistas*, según las cuales la presencia de espacios verdes, aceras y calles amplias eran tan importantes como un buen alcantarillado, unas buenas canalizaciones o unos buenos hospitales.

Hoy establecemos una nítida separación entre campo y ciudad en tanto que esta última, por la altura de sus edificios, la extensión de espacio edificado, sus coches, su ruido y contaminación ha llegado a ser la antítesis del espacio natural. Así, el habitante de la ciudad apenas puede disfrutar de espacios abiertos y a menudo destina su tiempo de ocio para ir al campo, buscando tranquilidad en un entorno natural. Como decía Toynbee: "Las ciudades mecanizadas han perdido contacto con el campo"¹².

Sin embargo, desde muy antiguo se valoró como elemento necesario de la ciudad la presencia y cuidado de la Naturaleza. El recuerdo de los jardines que dieron justa fama a la antigua Babilonia; las fuentes y vegetación que adornaban las villas romanas o los jardines de la Alhambra, han llegado hasta nosotros como ejemplos ideales de una vida urbana saludable.

Bien es cierto que los casos descritos estaban pensados para el disfrute de unos pocos, pero no lo es menos que esas imágenes han permanecido intactas como una secreta aspiración para muchos ciudadanos. En este punto, debemos recordar que la inmensa mayoría de los proyectos urbanos modernos han recogido esta ambición.

Sin ánimo de ser exhaustivos, diremos que la concepción de anchas avenidas arboladas o *boulevards*¹³; la integración de grandes pulmones verdes en el interior de las ciudades, o la construcción de viviendas unifamiliares con parcelas de tierra, responden a esa ciudad habitable que tuvo un notable impulso en los tiempos de la Ilustración. Así, Jean-Baptiste Le Blond (1679-1719) concibió San Petersburgo como una ciudad-parque; Fernando VI (1713-1759) fundó Aranjuez en términos similares, y Jakob Friedrich von Batzendorf¹⁴ planteó una Karlsruhe inscrita en la Naturaleza, siendo, en gran medida, los ejecutores de las ideas de André Le Nôtre (1613-1700), quien en sus *jardins de l'intelligence*, contemplaba la subordinación de la arquitectura al entorno, al paisaje.

A finales del siglo XIX y principios del XX tales ideas recibirían un nuevo impulso en las llamadas *ciudades-jardín*, cuya fama debemos al arquitecto Ebenezer Howard (1850-1928) y de cuya difusión encontramos ejemplo en numerosos complejos residenciales en toda Europa y Estados Unidos. De hecho, estos complejos, conocidos en Alemania como *Gartensiedlungen* (colonias ajardinadas), han permanecido hasta hoy

¹² Toynbee AJ. *Op. cit.*, p. 216

¹³ Paseos, en español.

¹⁴ Por encargo, en 1715, del conde Karl Wilhelm von Baden-Durlach (1679-1738).

sin cambios apreciables: casa unifamiliar de dos alturas como máximo, con un pequeño jardín.

Morfología de la ciudad

Frente al crecimiento naturalmente caprichoso de los enclaves humanos, desde el amanecer de la civilización encontramos proyectos que nos advierten de la utilidad de un crecimiento ordenado. Como nos relata Herodoto, en la Babilonia del siglo VI a.C., tal orden contemplaba no sólo la atención a la protección de la ciudad, sino una mayor eficiencia en las comunicaciones y en las canalizaciones para el riego; a la vez que implicaba una visión de conjunto en la que primaba la sencillez geométrica.

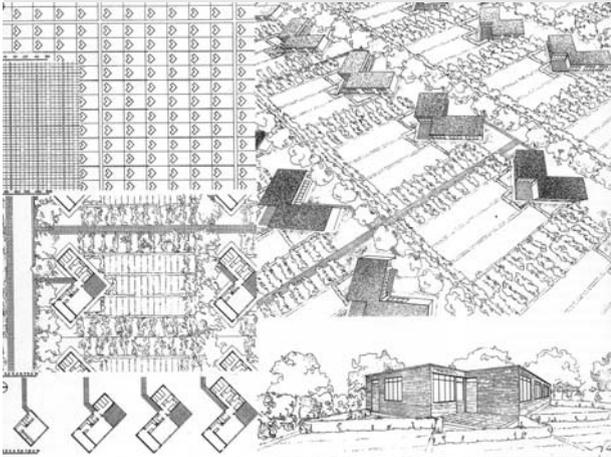
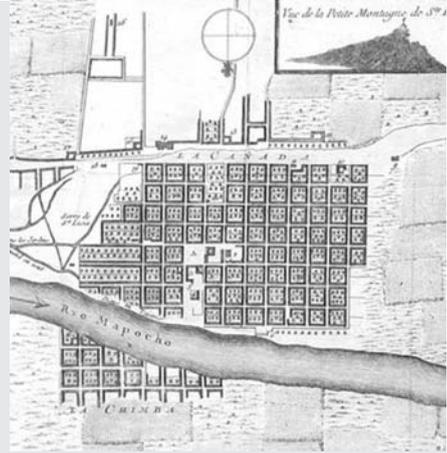
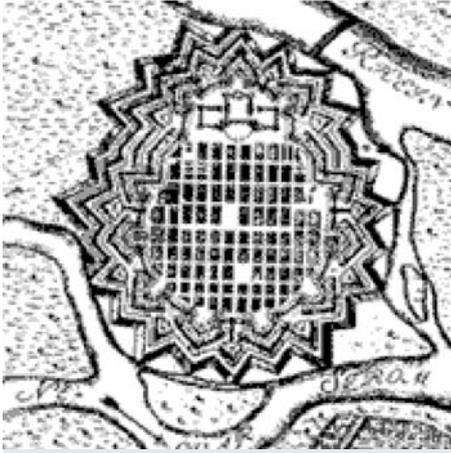
a) La ciudad reticular

A lo largo de la Historia, la planificación más repetida ha consistido en el trazado regular en retícula, del que hallamos rastro ya en la ciudad egipcia de *Akhetaton*, fundada en el siglo XIV a.C. por Akhenaton¹⁵ entre las antiguas capitales de Tebas y Menfis, en la actual Tell El Amarna.

Sin embargo, solemos situar en la antigua Grecia el origen de dicho esquema: en la famosa ciudad portuaria de El Pireo, diseñada por Hipodamos de Mileto en el siglo V a.C., o en la ciudad de *Estinfalo*, al noroeste de Arcadia, en el Peloponeso, reconstruida en damero en el siglo IV a.C. No en vano, esta última, con carreteras de seis metros de ancho que se cortaban perpendicularmente cada treinta metros de Norte a Sur y cada cien metros de Este a Oeste, puede considerarse un influyente anticipo de la *civitas* romana, organizada a partir de dos avenidas principales, *cardo* y *decumano* que, como dos grandes ejes perpendiculares, la cruzaban de Norte a Sur y de Este a Oeste, respectivamente. Un modelo que fue seguido en las colonias imperiales de Tingad (Argelia), Colonia (Alemania), Tangis (Marruecos)... pero también en Florencia, Turín o Zaragoza.

Pero es más, podemos entender las ciudades americanas proyectadas en damero según el *Plan de Indias* de Felipe II como una prolongación de tal esquema. Una organización aplicada por primera vez en San Cristóbal de La Laguna, en Tenerife —las islas Canarias fueron los primeros territorios ultramarinos de la corona española—, y reflejada en las actuales Buenos Aires o Santiago de Chile. Dichas ciudades se desarrollaban homogéneamente, a partir de una plaza o una avenida principal, en una disposición de calles paralelas y perpendiculares, en cuyos márgenes se erigían los edificios.

¹⁵ También conocido como Amenofis IV, introdujo el culto a Atón.



De izquierda a derecha, de arriba a abajo:
 Mannheim a finales del siglo XVI.
 Santiago de Chile, Plano del siglo XVII.
 Proyecto de Pius Pahl de una colonia residencial.
 Maqueta del Plan Voisin, de Le Corbusier.
 Windermere, Florida.



Ciudades reticulares o en damero (cortesía del autor).

Bastante más tarde, a finales del siglo XIX, aún se fundaba la ciudad de La Plata, Argentina, siguiendo este patrón, rejuvenecido por algunos idealistas conocidos como *utópicos*.

Entre estos idealistas utópicos, el británico Robert Owen (1771-1858) concebía *New Lanark*, una comunidad ideal para 1.200 habitantes, en forma de cuadrilátero; Étienne Cabet (1788-1856), vislumbraba una urbe de calles rectas y anchas en su obra *Voyage on Icarie* (1840); y Julio Verne, en *Los quinientos millones de la Begún* (1879), nos describía una France Ville con características semejantes: “[...] el plano de la ciudad es sencillo y regular [...]. Las calles, cruzadas en ángulos rectos, están trazadas a distancias iguales, de amplitud uniforme, plantadas de árboles”¹⁶.

Proyectos que no se quedaron en el papel ya que, de hecho, Owen fundó en 1826 *New Harmony* en Indiana y proyectó su *Icaria* en tres ocasiones: en 1848 en Texas, en 1848 en Nauvoo-Illinois y en 1856 en Saint Louis. Y, por su parte, Víctor Considérant, un seguidor de Fourier, fundó *North American Phalanx* en 1851 en Nuevo México según el mismo modelo.

Asimismo, en cuanto a la vigencia posterior de la planificación en damero sería imperdonable no recordar a Otto Wagner¹⁷ (1841-1918), con su proyecto en retícula del distrito XXII de la *Viena del Futuro*; a Cornelis van Eesteren (1897-1988) con su modular *Barrio de negocios de una ciudad contemporánea*; o a Ildefonso Cerdá (1815-1876) en el Ensanche de la ciudad de Barcelona. En dicho sentido, uno de los más admirados arquitectos del siglo XX, Le Corbusier (1887-1965), en su *Plan Voisin* (1922-25) y en *Ville Radieuse* (1952) se declaraba partidario de este modo de construcción como paradigma del orden.

Merece rescatarse aquí lo que Benedetto Gravagnuolo nos advierte en referencia al proyecto de Wagner: “la abstracción geométrica de la retícula de la *Großstadt* (1911) trae a la mente el recuerdo de las ciudades ideales del Renacimiento. Se trata de una analogía acaso no involuntaria. Si se valora en su conjunto, la entera parábola de la obra de Wagner revela precisamente [...] que se trata de un proyecto unitario, como si en todos sus textos y en todos sus proyectos [...] hubiese perseguido una única aspiración: dar forma a la armonía de la gran ciudad.”

En la actualidad, aunque el crecimiento de muchas ciudades ha sido desigual, irregular o caótico, desdibujando en muchos casos cualquier racionalidad unitaria urbanística previa, aún siguen planificándose en retícula numerosas comunidades residenciales en todo el mundo.

b) La ciudad radial

Por otra parte, no debemos olvidar que si bien en la práctica el modelo de ordenación urbana en retícula ha gozado de una continuidad ininterrumpida hasta hoy,

¹⁶ Verne J. *Los quinientos cañones de la Begún*. Barcelona: Editorial Sopena, SA, 1993, p. 127.

¹⁷ Arquitecto y urbanista vienés. Figura fundamental, su obra aúna clasicismo y modernidad.

existe otro tipo urbano largamente adoptado por ideal. Nos referimos al plano radial o radioconcéntrico.

En un principio, el perímetro circular de una ciudad o burgo respondía a un fin puramente defensivo y durante siglos, ya fuese un diseño estrictamente circular o poligonal cerrado, atendía a un mismo esquema de cascarón protector. De hecho, aún bastante tiempo después de la irrupción de la pólvora, esta concepción que podemos denominar medieval imperaba en gran número de proyectos ideales. *La Ciudad del Sol* descrita por Campanella (1568-1639); la *Utopía*, de Moro (1478-1535); la *Freudenstadt*, alumbrada por Heinrich Schickhardt (1558-1635); o la *Christianopolis*, imaginada por Johann Valentin Andreae (1586-1654), compartían una morfología semejante: geométrica, poligonal y cerrada¹⁸.

En el siglo XVIII, arquitectos como Jacques Germain Soufflot (1713-1780), Étienne-Louis Boullée (1728-1799) o Claude Nicholas Ledoux (1736-1806), entre otros, retomaron con fuerza la vinculación entre arquitectura y geometría, alumbrando proyectos arquitectónicos “puros” imbuidos del “espíritu ilustrado”, como la “redonda” *Ville de Chaux* proyectada entre 1773 y 1779 por Ledoux.

Coincidiendo con esta época de renovación, de acuerdo a las reformas sociales unidas a la Ilustración, la misma geometría de la urbe amurallada dio paso a un concepto más amplio, radioconcéntrico, ligado a la expansión regular de la ciudad y al establecimiento de una red de comunicaciones que favorecería el desarrollo y gobernación del Estado centralizado. Una idea apreciable en la citada ciudad de Karlsruhe y en capitales como Madrid o París, rodeadas por carreteras radiales, de circunvalación y con líneas de transporte denominadas circulares. Capitales donde convergen y desde donde nacen las grandes carreteras que, como radios, las conectan con el resto de la nación.

En cualquier caso, este tipo urbano ha permanecido desde la modernidad hasta hoy ligado siempre a un ideal de perfección y orden, como atestiguan algunos ejemplos significativos que jalonan los últimos ciento cincuenta años; como los diagramas de la *Garden City* para 32.000 habitantes de Ebenezer Howard (1850-1928); el radioconcéntrico *Schéma Théorique de Paris* de Eugène Henard¹⁹ (1849-1923); el ideograma de Viena como “metrópoli de crecimiento ilimitado” (1893-1911) de Otto Wagner; el concepto de *Hinterland*²⁰ de Paul Wolf (1879-1957) de 1919; el *moshav*²¹ de Nahalal proyectado por Richard Kauffman (1887-1958) en 1921; y más recientemente, la ciudad residencial *Sun City* construida en 1980 en Arizona.

¹⁸ Merece anotarse que existían otros nexos entre Campanella y Moro. Ambos vincularon sus ciudades a distintas ideas religiosas y pagaron muy cara su vital heterodoxia. Campanella fue recluido veintisiete años por hereje y Moro fue ejecutado por Enrique VIII.

¹⁹ E. Hénard lo expone en sus *Etudes sur les transformations de Paris* (1903-1908).

²⁰ Tal idea contemplaba un conjunto de ciudades-satélite dispuestas alrededor de una metrópoli central. Paul Wolf propuso un esquema de tres ciudades-jardín de 100.000 habitantes unidas por una red de transporte radioconcéntrica y convergente en la capital.

²¹ Colonia cooperativa israelí.

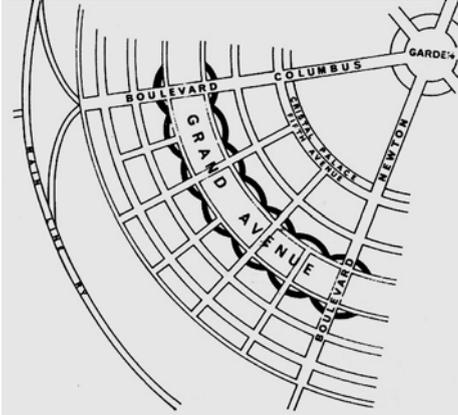


Diagrama n.º 3 de Ebenezer Howard para una Ciudad Jardín de 32.000 habitantes.



Democracy, la futura ciudad del año 2039 imaginada por Henry Dreyfuss con motivo de la Feria Mundial de Nueva York de 1939.



Moshav de Nahalal, 1921, de Richard Kauffman.



Una de las colonias radiales características de Sun City, Arizona, 1980.

Ciudades radiales (cortesía del autor).

c) Un diseño ecléctico

Por último, cabe añadir que no todos los proyectos urbanos —tampoco los “ideales”— responden a alguno de los modelos propuestos, ya sea reticular o radial. Así, algunos proyectos eclécticos contemplaban la superposición de un proyecto radial sobre una trama ortogonal. Una fusión presente en distintos proyectos de Vasari el Joven y Vincenzo Scamozzi fechados en 1598 y 1605 respectivamente; o en la ciudad alemana de *Mannheim*, construida en el siglo XVII según un plano de retícula inscrito en un recinto amurallado. En *Huningue*, a orillas del Rin y fortificada por Vauban en el siglo XVII, la ciudadela estaba dispuesta en forma de damero en torno a un patio de armas e inscrita en un polígono pentagonal; y en *Longwy*²², una fortaleza hexagonal albergaba un espacio reticulado.

Comunicaciones: la importancia del transporte

Ya hemos visto que un trazado regular de las calles, además de ayudar a la ordenación del territorio, posee grandes ventajas para el tránsito de personas y vehículos. Ahora bien, las ciudades son organismos en continuo crecimiento, ligado a mejoras en sus infraestructuras. Debemos recordar que la separación de las vías para peatones y vehículos o el soterramiento de los medios de transporte no han existido siempre y que aunque hoy nos pueda parecer natural, toda gran evolución en las comunicaciones conlleva un impacto en la morfología de la ciudad.

En ocasiones, la importancia concedida al transporte implica una concepción radicalmente nueva del urbanismo. Véase la *Ciudad Lineal*²³, planteada por el español Arturo Soria (1844-1920) en torno a una vía que, a modo de eje, articula el crecimiento de toda la urbe.

En otros casos, la mejora de las comunicaciones tan sólo significa un cambio de escala, sobre soluciones ya conocidas; con el aumento del número de carriles, de medios de transporte o de la velocidad y capacidad de los vehículos.

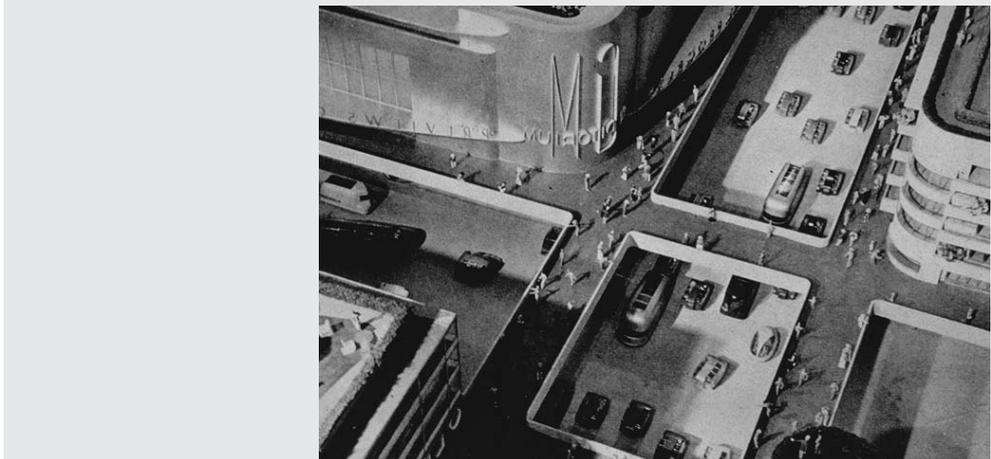
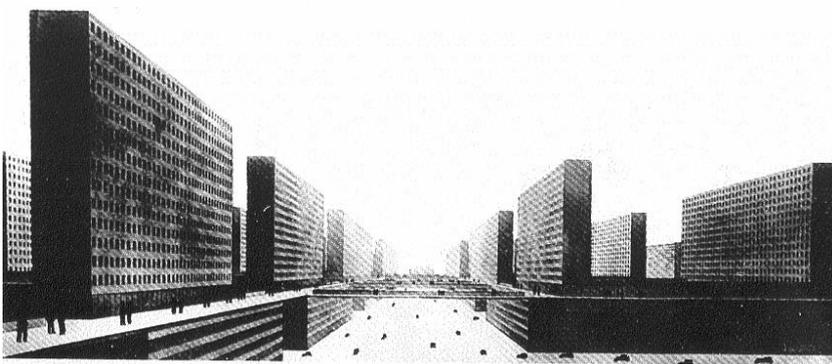
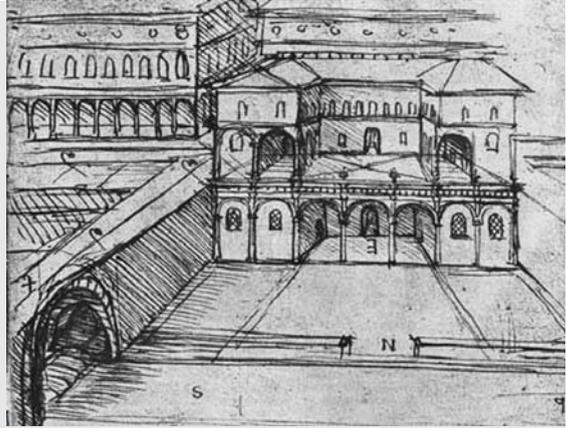
Por último, existen propuestas que a pesar de su atractivo, quizá por excesivamente ambiciosas, aún no han visto la luz. Por ejemplo, la circulación de vehículos e individuos a distintas alturas, apuntada en el Renacimiento por Leonardo Da Vinci: “Por las calles superiores no circularán vehículos ni objetos similares, sino que serán de uso exclusivo de los caballeros. Los carros y las cargas para uso y comodidad de los

²² Localizada cerca de Luxemburgo. Fortificada por Francia tras su anexión por la Paz de Nimega (1678).

²³ *La Ciudad Lineal* en Madrid, además de vertebrarse por una espaciosa avenida de 50 metros de ancho, se pensó para viviendas unifamiliares de poca altura, con parcelas ajardinadas.

²⁴ Leonardo da Vinci. *Cuadernos*. Bath (GB): Parragon Book Service Ltd. 2006, p. 230.

De arriba abajo: Proyecto para una ciudad ideal de Leonardo da Vinci; proyecto para una ciudad de rascacielos de Hilberseimer y detalle de la muestra Futurama diseñada con ocasión de la Feria Mundial de Nueva York de 1939. Obsérvese la influencia de da Vinci en la similitud de los tres proyectos.



Ciudad ideal (cortesía del autor).

habitantes deberán utilizar las calles inferiores”²⁴. Una idea que ha sido rescatada con entusiasmo por distintos proyectos futuristas en el pasado siglo xx: en el *Proyecto de una ciudad de rascacielos* imaginado por el arquitecto Ludwig Karl Hilberseimer²⁵; en la *Democracy of 2039*, diseñada por Henry Dreyfuss²⁶ con motivo de la Feria Mundial de Nueva York de 1939; o en la exposición *Futurama*, ideada por Norman Bel Geddes²⁷ (1904-1972) también para la citada muestra neoyorquina. E idea de la que han partido otras nuevas, aún más osadas, como la circulación aérea interurbana, que Julio Verne, ya en 1891, describió en *La jornada de un periodista americano en 2890*: “Si la compararan con el pasado, se percatarían del camino recorrido. Cuánto más admirables les parecerían las modernas ciudades con calles de cien metros de ancho, con casas de trescientos metros de altura, a una temperatura siempre igual, con el cielo surcado por miles de aerocoche y aeroómnibus”. Anticipo, por cierto, de la ya clásica proyección *Metrópolis* (1927), de Fritz Lang, y de la Nueva York del futuro mostrada por David Butler²⁸ en su película *Just Imagine* (1930).

La sociedad utópica

Siendo varios los ideales pretendidos en toda utopía, podemos resumir que la nueva ciudad siempre ha buscado encarnar una sociedad mejor, más justa y más feliz. En éste u otro orden. Lo resumía así Herbert George Wells en *Una utopía moderna* (1905): “Tal es, en verdad, la hipótesis capital de todas las especulaciones utópicas antiguas o modernas; la *República* y las *Leyes* de Platón, la *Utopía* de Tomás Moro, la *Altruria* atribuida a William Dean Howells en *A Traveller from Altruria*, la *Boston futura* de Bellamy²⁹, la *Gran República Occidental* de Auguste Comte, la *Comarca Libre* de Hertzka³⁰, la *Icaria* de Cabet y *La Ciudad del Sol* de Campanella levantáronse, como levantaremos nosotros nuestra Utopía, sobre esta hipótesis de la completa emancipación de una comunidad de hombres libres...”

Así, es inevitable reconocer en la mayoría de los implicados en tan utópicos proyectos, un interés común por una cierta reforma social. Una reforma que más allá de

²⁵ Arquitecto y urbanista alemán, fue profesor de la Bauhaus entre 1929 y 1933. Emigrado a EEUU a causa de la guerra, pudo desarrollar sus ideas urbanistas en el Illinois Institute of Technology.

²⁶ 1904-1972. Discípulo de N. B. Geddes fue un pionero del moderno diseño industrial.

²⁷ Diseñó el pabellón de la General Motors (Futurama) para la New York World's Fair de 1939.

²⁸ Escritor, guionista y director estadounidense. 1894-1979. En 1931 *Just Imagine* fue nominada al Óscar de Mejor Dirección Artística, a cargo de Stephen Gooson y Ralph Hammeras.

²⁹ Edward Bellamy (1850-1898) escribió en 1888: *Looking backward (2000-1887) or life in the year 2000 a.d.* (El año 2000, una visión retrospectiva).

³⁰ Se refiere a la utopía descrita en 1890 en *Freiland, ein soziales Zukunftsbild* (Tierra libre, una anticipación social) por el austro-húngaro Theodor Hertzka (1845-1924).

su alcance social, —y no sin razón—, ha sido proclamada por sus autores como socialista. Debemos recordar que autores visionarios citados en estas líneas, como Cabet, Wells, Bellamy o Hertzka se definían a sí mismos como socialistas.

En cualquier caso, podemos reconocer en numerosas utopías algunos planteamientos enfocados a una hipotética felicidad futura sobre los que viene gravitando, de forma recurrente, la idea de progreso en la Historia del Hombre: el cuestionamiento de la propiedad privada, la eutanasia y la mejora total del ser humano; no sólo de su calidad de vida.

En lo referente al modelo económico, el dominico calabrés Tommaso Campanella argumentaba, como Platón, que la propiedad privada vuelve al hombre mezquino y la comunidad de bienes, en cambio, hace que todos se preocupen por el bien común.

En el final de su *Utopía*, Tomás Moro invitaba a sus lectores a seguir pensando acerca de lo que podría ser una sociedad sin propiedad privada en Inglaterra: “[...] el fundamento de toda su institución, esto es: su manera de vivir sin comercio ni dinero, sin el cual toda nobleza y esplendor se destruye y aniquila completamente, siendo así que de ordinario se tiene esto como el principal ornamento de la República”³¹.

Una visión que actualizarían, en el siglo XIX, los citados Morris, Bellamy y Cabet haciéndose eco de las ideas de Charles Fourier, pionero en la descripción de los falansterios o comunidades cooperativas. Y que en el mismo siglo XX, los arquitectos Hannes Meyer o Pius Pahl, pertenecientes ambos a la *Bauhaus* alemana, defenderían desde lo que Winfried Nerdinger denominó “funcionalismo arquitectónico de izquierdas”.

Pero más allá de la lucha por definir un modelo económico, en las distintas visiones ideales llaman mucho la atención algunas coincidencias en torno a la concepción de la vida, la libertad y la estética. Así, veremos que muchos visionarios, en su afán de perfección, de evitar el error humano, pusieron en manos superiores, generalmente el Estado, numerosas decisiones sobre la vida humana.

H. G. Wells, por ejemplo, en *A Story of the Days To Come* (1899), que transcurre en el siglo XXII, nos describe una sociedad donde ningún habitante fallece de manera imprevista o dolorosa: cuando aparecen los primeros síntomas de una enfermedad incurable o de “fatiga moral”, ellos mismos llaman por teléfono a la “Compañía de Eutanasia” para solicitar un turno.

En la utópica *Pala*, descrita por Aldous Huxley (1894-1963) en *The Island* (1962), además, los padres que quieran mejorar la calidad de sus hijos pueden hacerlo a través de la eugenesia, enriqueciendo su patrimonio genético con la ayuda de un “banco seminal” donde se conservan “los linajes genéticamente más deseables”. Un tema recurrente en el propio Huxley, tratado descarnadamente en su antiutopía *Un Mundo Feliz*, donde ya no es la familia sino el Estado el que toma todas las decisiones.

³¹ Moro T. *Utopía*. Madrid: Editorial Zero SA, 1971, p. 78.

A su vez, en *The spartan society* (1896) y *The yellow danger* (1898), Matthew Philipps Shield (1865-1947), describe un papel activo del Estado no ya en la selección de los neonatos sino en la destrucción de los “indeseables”; donde gobiernos y entidades que controlan el poder tecnológico asesinan a miles de personas pertenecientes a “pueblos inferiores”, en defensa de la pureza racial. Una idea atornillada a muchas de las visiones de un nuevo mundo: “—En Aurora— hicimos todo lo posible por eliminar lo que consideramos maleza, sabandijas, o incluso lo que no fuera ejemplar. Seleccionamos seres humanos fuertes, sanos y atractivos, rigiéndonos por nuestros propios cánones, naturalmente”³².

En todo caso, tales preocupaciones por una vida mejor, sin enfermedades, sin dolor, si bien han sido comunes en buena parte del mundo, podríamos decir que han sido obsesivas en Occidente desde sus orígenes... Desde la descripción del Paraíso cristiano, e incluso antes, si nos remontamos a la Grecia Clásica.

Platón (427-347 a.C.) se preguntaba cómo era posible que se preocupasen por seleccionar las razas de animales y plantas y no hiciesen lo mismo con el hombre. De hecho en su utópica *República* los gobernantes filósofos establecían cuáles eran las parejas más aptas para la reproducción e incluso el día en que debían llevar a cabo el coito. Platón proponía que, para evitar revueltas de los menos agraciados, se engañara a la población haciéndoles pensar que los emparejamientos eran el fruto de un sorteo y no un plan del gobernante.

Teopompo de Quíos (337 a.C.), en el libro VIII de *Philippika*, detallaba la actividad de los *meropianos* y los *hiperbóreos*, pueblos que vivían en la *Edad de Oro*. Y también mencionaba otras comunidades imaginarias, como el pueblo de *Ensebes*, que no necesita trabajar dada la fertilidad del suelo; sus habitantes no sufrían enfermedades y morían con la alegría con la que vivían.

Según Diodoro de Sicilia (siglo I a.C.), los *heliopolitas*, pueblo de gran belleza física, se dedicaban al estudio de todas las ramas del saber, desconocían las enfermedades y a los cincuenta años se suicidaban para evitar las miserias de la vejez.

Y Campanella, que no hacía sino actualizar a Platón en el siglo XVII, admitía como válido el sistema del sorteo para que los feos no estuviesen hartos de que siempre les tocara con las feas. He aquí una cita explícita acerca de su concepción del Estado en esta cuestión: “Por lo tanto, la reproducción es competencia del Estado, no de los particulares, excepto en la medida en que son partes del Estado. Y como los particulares muchas veces generan mal y crían mal a su prole con perjuicio del Estado, por eso la confían con escrúpulo religioso al cuidado de los magistrados, en tanto que componente primero del Estado.”

Es evidente que hoy contamos con suficientes ejemplos que nos ilustran acerca del peligro encerrado a menudo en el pensamiento utópico; el peligro de la anulación del

³² Asimov I. *Los robots del amanecer*. Barcelona: Editorial Plaza y Janés, SA. Colección Jet, nº 136, p. 114.

individuo. Y que en esta toma de conciencia se enmarcan dos de las novelas más influyentes del siglo xx; las antiutopías *Un mundo feliz*, de Huxley, y *1984*, de George Orwell.

Como afirmara Ernst Jünger (1895-1998), testigo de las dos guerras mundiales y de los totalitarismos que germinaron en Europa durante la última centuria: “Lo que llama la atención en las utopías de nuestro siglo es que se presentan con el estilo de la ciencia y que son pesimistas”³³. Un poso amargo que, sin duda, invita a la prudencia ante nuevas propuestas para el futuro.

La utopía actualizada

Al margen de visiones utópicas que muestran una comunión perfecta entre ciudad y sociedad, la realidad ha impuesto unas normas que obligan, aun a los más osados visionarios, a manejarse en el ámbito de lo posible. Hoy, en Occidente, bien sea porque se han reducido las desigualdades, o bien porque la Historia ha demostrado inviable cualquier reforma social brusca, parece desterrado el deseo de volver a imaginar aquellas *utopías totales*.

Por otro lado, con lo anterior no queremos decir que haya desaparecido el espíritu de perfección implícito en aquellos proyectos utópicos sino, más bien, que aquél ha sido reenfocado hacia otro ámbito menos problemático; en forma de conciencia ecológica. A nadie escapa que en los últimos cincuenta años, guiados por el creciente interés en la preservación de nuestro entorno, numerosos proyectos para una *ciudad ideal* se han centrado en un mejor aprovechamiento de los recursos. Nuevas formas para la obtención de energía como la eólica o la solar, cada vez más extendidas, y otras aún en desarrollo, como los biocombustibles o el aprovechamiento de las mareas, así lo ilustran.

En este sentido, la inquietud por el medio ha vertebrado algunas soluciones verdaderamente audaces como la del arquitecto estadounidense Buckminster Fuller (1895-1983) quien, buscando la máxima eficiencia estructural, estudió durante años fórmulas basadas en la cúpula geodésica a partir de sencillas estructuras modulares. Así, un recinto semiesférico que hipotéticamente pudiera albergar una ciudad, dispondría de paneles inteligentes que filtrarían la luz de sol en verano, dejarían pasar la lluvia y conservarían el calor en invierno.

Por su parte, Paolo Soleri (1919), desarrolló otra alternativa para un mayor rendimiento energético “enterrando” las viviendas y disponiéndolas en terrazas, escalonadamente. Llevado a la práctica en 1970, en Arizona, con el nombre de proyecto *Arcosanti*, ha sido imitado con éxito a pequeña escala en regiones áridas o especialmente inhóspitas.

³³ Jünger E. *La Tijera*. Barcelona: Editorial Tusquets, 1985, p. 73.

Asimismo, viejos problemas como la contaminación automovilística o las aglomeraciones que aún aquejan a la ciudad actual también han encontrado originales respuestas ecológicas. Porque si en lo que respecta al transporte parece que el coche está condenado a desaparecer³⁴, es muy aventurado suponer que simultáneamente se olvide el concepto de vehículo individual. Cabe destacar aquí tanto la idea del auto híbrido como la de solventar gran parte de los problemas de tráfico eliminando el error humano en la conducción. Un sistema que podría semejar, por ejemplo, al descrito por Spielberg en *Minority Report* (2002), donde, asesorado por un notable equipo de expertos, nos muestra un sistema informatizado de control del tráfico, con autopistas inteligentes para vehículos *mag-lev* (por levitación magnética), que administra y regula un enorme volumen de vehículos no contaminantes a gran velocidad.

Quizá en el futuro, algunas de estas ideas conformen una auténtica *ciudad ideal*.

Una ciudad bella

No procede desgranar aquí un concepto tan tratado y discutido como es el de la belleza, pero seguramente sí debemos detenernos en un aspecto que para todo arquitecto tiene importancia y del que todo ciudadano tiene opinión: el estético.

Hemos mencionado las condiciones que debe reunir una ciudad agradable. Una ciudad con infraestructuras adecuadas, ajardinada, sin ruidos, limpia y saludable. Mas, con todo eso, pensamos que una ciudad amable debe comprender algo más: debe tener alma, espíritu.

Es cierto que en gran medida una ciudad es la gente que la habita, pero creemos también que una ciudad bella no sólo facilita y favorece la convivencia sino que es una condición ineludible cuando hablamos de "ideal". Tal belleza no tiene por qué significar monumentalidad, espectacularidad u opulencia. No se trata de una cuestión de magnitud o tamaño, pues la magnificencia puede ser opresiva para el individuo. Se trata de que la ciudad sea bella y amable para vivir.

Es necesaria la integración de la naturaleza en la ciudad, con zonas verdes y fuentes, tal como imaginaba Julio Verne para *France Ville*: "Toda casa estará aislada en una porción de terreno plantado de árboles, de hierba y de flores [...] El agua corre por todas partes"³⁵.

Y, sin duda, la belleza de una ciudad también deba implicar un cuidado por las fachadas, el mobiliario urbano, las fuentes, los monumentos... Elementos, en fin, que la doten de un espíritu más humano y, por qué no, modelen una sociedad mejor en todos los sentidos.

³⁴ Toynbee A.J. *Op. cit.*, p. 250.

³⁵ Verne J. *Op. cit.*, p. 125 y 128.

Entiéndase que con esto no se pretende o sugiere una estética concreta. No se trata de reclamar el clasicismo romántico que impregnó la arquitectura europea de los siglos XVIII y XIX, ni de propugnar un nuevo modernismo. Si tan sólo de hacer notar que las tesis que en la modernidad de principios del siglo XX razonadamente abogaron por la supresión de todo ornamento en virtud de la pura funcionalidad³⁶, han dado lugar a cambios que han repercutido en la deshumanización de la ciudad actual.

Llegados a este punto alcanzamos a entender la verdadera dimensión de lo que supone pensar la ciudad ideal. Y la enorme dificultad, la imposibilidad, de llevar a la práctica una empresa tan colosal. Tal vez sí a pequeña escala, en nuevas comunidades residenciales del extrarradio, pero... ¡qué difícil modificar, aún levemente, la inercia natural de siglos de desarrollo que contempla una gran ciudad!

Claro es que el soñador jamás se ha detenido por esas menudencias, y ante grandes obstáculos siempre ha hallado “grandes soluciones”. Pero quizá porque desde un principio el arquitecto ha asumido que su utopía era sólo eso: un no lugar.

De hecho, la inmensa mayoría de las ciudades ideales han convergido en hacer *tabula rasa*, defendiendo la necesidad de partir de cero y concediendo un gran papel a la geometría en un nuevo orden perfecto. Bien entrado ya el siglo XX, Le Corbusier afirmaba: “La ciudad actual está yendo a la ruina porque no se inspira en la geometría. Construir al aire libre significa sustituir el terreno atormentado, absurdo, el suelo hoy disponible, por un terreno regular”³⁷. Entendiendo, naturalmente, estas palabras como una actualización de aquella propuesta de Palladio acerca de *La racionalización estética del orden irracional del campo*, construyendo desde cero en un lugar nuevo. Qué duda cabe que a nadie salvo a Nerón o a un dictador se le ocurriría en serio la posibilidad de derruir una ciudad para construir una nueva.

Mientras tanto, tendremos que acostumbrarnos a vivir en ciudades que, como enormes parques temáticos, se desarrollan alrededor de gigantescas construcciones-atracciones cuya cualidad más evidente —y a veces única— es su carácter “embleático”. En este punto no podemos evitar referirnos al Museo Guggenheim de Bilbao o a las Torres KIO de Madrid, ejemplos de una arquitectura entendida como exhibición, como enorme escultura, de estética dudosa y, sobre todo, antifuncional.

En suma, es muy probable que sólo nos quede el recurso de conformarnos con imaginar nuestra ciudad ideal. Aunque también estamos seguros de que el hombre nunca dejará de soñar.

³⁶ Otto Wagner afirmó que “Lo que no es práctico no puede ser nunca hermoso” (Enciclopedia el arte del siglo XX. 1900-1949. Barcelona: Salvat, 1990, p. 86.)

“El ornamento es un despilfarro de trabajo [...] y material”. Adolf Loos, en: *Ornament und Verbrechen*, 1908. *Ornamento y delito*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

³⁷ *Urbanisme*, (1925). Paris: Flammarion, 1994, p. 233.

Bibliografía

- Avilés M. Sinapia. Una utopía española en el Siglo de las Luces. Editora Nacional. Biblioteca de visionarios, heterodoxos y marginados. Madrid, 1976.
- Bauzá HF. El imaginario clásico: Edad de Oro, Utopía y Arcadia. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1993.
- Calzada Pérez M. Influencias norteamericanas en el urbanismo del Instituto Nacional de Colonización, en: La arquitectura norteamericana, motor y espejo de la arquitectura española en el arranque de la modernidad (1940-1965). T6 Ediciones, SL y Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2006, p. 87-96.
- Gravagnuolo B. Historia del urbanismo en Europa. 1750-1960. Madrid: Ediciones Akal, SA, 2000.
- Manuel FE y Manuel FP. El pensamiento utópico en el mundo occidental. Madrid: Taurus Ediciones, 1981. De los tres tomos que contiene la obra se han utilizado: el Tomo II, El auge de la utopía: La utopía cristiana (siglos XVII-XIX, y el Tomo III, La utopía revolucionaria y el crepúsculo de las utopías (siglos XIX-XX).
- Morris W. Noticias de ninguna parte (1890). Barcelona: Ediciones Abraxas. Colección Utopías & Distopías, n° 5, 2000.
- Mumford L. Story of Utopias, Ideal Commonwealths & Social Myths. New York, 1923.
- Huxley A. Un mundo feliz. Barcelona: Ediciones José Janés. Colección Los clásicos del siglo XX, 1955.
- Pirenne H. Las ciudades de la Edad Media. Madrid: Alianza Editorial, SA. Club Internacional del Libro. Colección Biblioteca fundamental de nuestro tiempo, 1984.
- Platón. Espasa Calpe. Colección Austral. Madrid, 1959.
- Rosenau H. La ciudad ideal: su evolución arquitectónica en Europa. Madrid: Editorial Alianza, 1999.
- Wells HG. Una Utopía Moderna. Barcelona: Ediciones Abraxas. Colección Utopías & Distopías, n° 6, 2001.