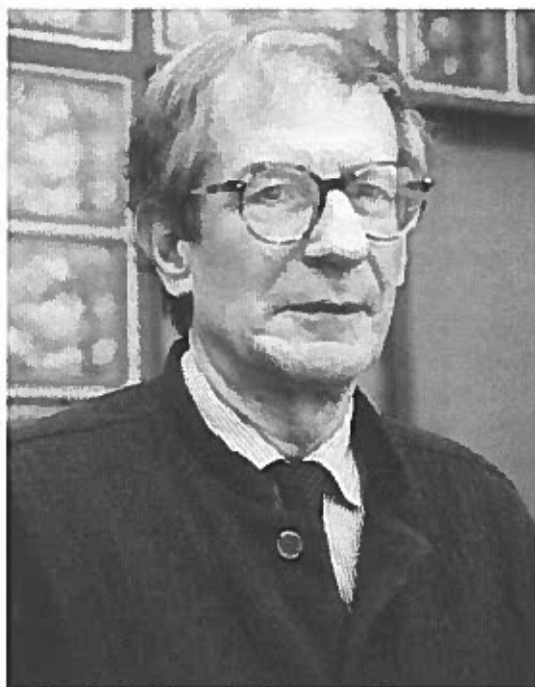


Bernardo Secchi es profesor de Urbanística en el *Istituto Universitario di Architettura* de Venecia con una amplia y fructífera carrera como urbanista y como docente. Como profesor ha enseñado desde 1960, sucesivamente, en la facultad de Ingeniería del Politécnico de Milán, la facultad de Economía de Ancona, el IUAV, la facultad de Arquitectura de Milán, la Escuela de Arquitectura de Ginebra, la Universidad de Lovaina, el *Berlage Institute* de Amsterdam, el Politécnico de Zurich, el *Institut d'Urbanisme* de París y la Escuela de Arquitectura de Bretagne (Rennes), además de atender desde 1984 su puesto de profesor en el IUAV de Venecia. Como urbanista ha redactado innumerables planes de ordenación de distintas escalas, territorial, municipal y de detalle, entre los que cabe destacar los de Siena, La Spezia, Bérgamo, Prato, Brescia, Pesaro, Narni, o Kortrijk, y ha participado en otros muchos, como el de Madrid de los años ochenta. Consultor para diversas instituciones italianas y de otros países, en su obra ocupa un lugar destacado su influencia como analista y teórico presente en las más destacadas tribunas, desde su función de miembro de la redacción del *Archivio de studi urbani e regionali*, a su colaboración en *Casabella* entre 1982 y 1996, su dirección de *Urbanistica* (1984-1990), o la publicación de obras como *Análisis de las Estructuras Territoriales* (1965), *Il racconto urbanistico* (1984), *Un progetto per l'urbanistica* (1988), *Tre piani* (1994), *Prima lezioni di urbanistica* (2000), y su participación en tantas otras obras compartidas.



© Pilar Soberón, ARTELEKU

Entre las reflexiones teóricas que le han ocupado en los últimos años destaca particularmente la que compendió en su intervención en Cortona, en diciembre de 1998, en el congreso "*I futuri della città*", que se presenta aquí en su versión castellana.

CIUDAD MODERNA, CIUDAD CONTEMPORÁNEA Y SUS FUTUROS*

Bernardo Secchi

El futuro no es solo algo que viene a nuestro encuentro y que tratamos de prever. El futuro es también, al menos en parte, una construcción propia, producto de nuestras capacidades analíticas y proyectivas, de nuestras capacidades de construcción y realización de programas coherentes y eficaces.

En estas notas, ocupándome del futuro de la ciudad europea y en particular de la ciudad italiana, trataré de adelantar algunas hipótesis sobre ambos terrenos. Más específicamente, intentaré resumir algunas hipótesis interpretativas de la historia pasada y reciente de la ciudad europea que, en los últimos años, he tenido ocasión de presentar con mayor detalle en diferentes ocasiones (pero que, si bien empiezan a ser ampliamente compartidas, debo confesar merecerían mayores esfuerzos y tiempos de investigación y reflexión) y de adelantar algunas nuevas hipótesis, inseparables de las primeras, en orden a un futuro previsible y a un posible "proyecto" de la ciudad del futuro, así como a algunas de sus principales declinaciones.

Aunque el marco general esté constituido por una reflexión que examina la ciudad europea, es seguramente el caso italiano el que principalmente ha conformado mi punto de vista y, tal vez, muchas de mis interpretaciones. Sin embargo cada vez más, por las razones que explicaré, el caso italiano me ha parecido un ejemplo particularmente significativo; de hecho, considero que muchas de las características de la ciudad europea se presentan en gran parte de Italia en una forma extrema que permite comprenderlas mejor.

Estas notas están divididas en dos partes: en la primera me ocupo brevemente de la historia de la ciudad europea y de una interpretación general de ésta. Para ello planteo tres marcos de diferente profundidad: el primero de largo plazo, extendido a todo el periodo "moderno" (véase, "La historia de la ciudad europea reexaminada: algunas hipótesis"); un segundo de medio plazo abarcando el periodo que Eric J. Hobsbawm, atendiendo una sugerencia de Ivan Berend, ha denominado "el siglo breve"¹ (véase, "La ciudad europea en el siglo breve"), y un tercero, de más corto radio, que considera los últimos veinti-

* Título original: "Città moderna, città contemporanea e loro futuri", en Dematteis, G., et al., *I futuri della città. Tesi a confronto*, Milán, Franco Angeli, 1999, pp. 41-70.

te o veinticinco años (véase, "La ciudad contemporánea").

Estos distintos marcos me sirven para construir, en la segunda parte de estas notas, algunos posibles escenarios para el futuro y para excluir otros, o mejor, para explicar cuáles son quizá algunos aspectos que podrían caracterizar el futuro de la ciudad europea (véase, "Escenarios"). Finalmente, trataré de adelantar algunas hipótesis de cara a la utilidad social de una reflexión sobre el futuro de la ciudad, en particular sobre el futuro de la ciudad italiana (véase, "El futuro de la ciudad"). Naturalmente, mis ideas han sido desarrolladas principalmente con base en algunas experiencias de estudio y construcción de proyectos concretos para casos específicos; precisar hasta qué punto éstas sean generalizables es bastante difícil.

La historia de la ciudad europea reexaminada: algunas hipótesis

El primer punto que me parece importante aclarar es que, entre los años sesenta y los años ochenta del siglo XX, con las inevitables demoras y anticipaciones de los casos particulares, la ciudad europea sale definitivamente de un periodo que indicaré con el término habitual de moderno, para entrar en otro nuevo cuyas líneas no están aún totalmente, tal vez ni siquiera en buena parte, definidas. La ciudad de este segundo periodo, es decir, la ciudad contemporánea es diferente de la del periodo precedente, moderno. Dicho de otro modo, la ciudad europea contemporánea no es una forma degradada de la ciudad moderna y de las formas urbanas que la han precedido, ni tampoco corresponde a un necesario estadio evolutivo de éstas. Ésta es, al menos en parte, la anticipación de una ciudad nueva, diferente de aquéllas, es decir, de uno de los posibles futuros de la ciudad. Es ésta la razón por la cual el prefijo *post* que le es atribuido, habitualmente en la acepción de posmoderna, no me parece admisible. La ciudad contemporánea, que estamos experimentando en la actualidad, adelanta algo y puede ser entendida sólo si se interpretan sus características anticipadoras, no solo sus relaciones, de continuidad u oposición, con el pasado.

La historia es siempre explicable a partir de cortes o de continuidades. Las disputas entre continuistas y partidarios de la discontinuidad son, a mi modo de ver, un tanto estériles. Más bien me parece que algunos hilos que nos mantienen ligados al pasado de vez en cuando se rompen, mientras otros permanecen bien visibles y fuertes. Por esto no se trata de tomar partido genéricamente por una u otra interpretación, sino de indicar, si se comparte este planteamiento que yo subrayo y sobre

¹ Hobsbawm, J. Eric, *Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991*, 1994 (trad. cast.: *Historia del siglo XX, 1914-1991*, Barcelona, Crítica, 1995).

un tema específico, el de un corte, en qué se diferencia el antes del después y quizá cómo y porqué se ha pasado de uno a otro. "Buscar las causas y los orígenes es, en general -advier- te Musil- un poco como buscar los propios padres y después los padres de éstos, continuando así hasta el infinito. Remontándose en el tiempo nos damos cuenta que habría sido necesaria una infinidad de hombres para producir uno solo hoy".² No me puedo permitir tanto.

La ciudad moderna

La ciudad moderna es una construcción lenta, *non nasce bella che fatta*,³ no es la invención de un periodo limitado o de un grupo restringido. Es el resultado de un prolongado trabajo que trata de representar dentro del espacio físico algunas "figuras" fundamentales que han construido y constituido la metafísica influyente durante el amplio periodo de su construcción, entre el Renacimiento y el siglo XIX. La principal entre estas figuras es la de la continuidad.

Figura progresiva en el siglo XVI, cuando Descartes le reconocía la representación de una nueva forma de racionalidad,⁴ se toma captura del infinito en el siglo XVII,⁵ regularidad y transparencia en el siglo XVIII, articulación y jerarquía en el siglo XIX⁶ cuando encuentra sus representaciones más completas y coherentes en la unificación lingüística del espacio urbano de las grandes capitales europeas.⁷

En su larga historia la figura de la continuidad encuentra y reconduce hacia sí otras figuras, por ejemplo la de lo sublime

² Bouveresse, J., "Robert Musil et le problème du déterminisme historique", en *Ilchiko*, n. 7, 1995.

³ Expresión original asimilable al sentido de que no nace ya terminada. [N. de L.]

⁴ Descartes R., *Discorso sul metodo*, a cargo de G. Galli y A. Carlini, Laterza, Bari, 1954 (véase, en particular, p. 133). La posición racionalista, monista y moderna de Descartes y su recurso a una metáfora urbana para ilustrarla, es retomada por ejemplo, en S. Veca, *La mosse della ragione*, Milán, Il Saggiatore, 1980, p. 37.

⁵ Benevolo L., *La cattura dell'infinito*, Roma, Laterza, 1993 (trad. cast.: *La captura del infinito*, Madrid, Celeste, 1994).

⁶ Para una historia de la idea de regularidad, véase: Guillermo, J., "Notes pour l'histoire de la régularité", en *Reveu d'Esthétique*, n. 3, 1970, pp. 382-394; Werner Szambien, "Architettura 'regolare'. L'imitazione in Durand", en *Lotus*, n. 32, 1982, pp. 102-111.

⁷ Anticipando el programa reduccionista vienés del periodo de entreguerras, la ciudad del siglo XIX trata de hacer corresponder lenguaje y función. Tal vez el ejemplo más importante, imitado después por muchas ciudades, es aportado, como es conocido, por el eclecticismo del Ring vienés, en donde al Teatro, al Parlamento, a la Universidad, a la Iglesia y al vial que los relaciona se les atribuyen "estilos", es decir lenguajes, vocabularios, reglas gramaticales y sintácticas que se consideran representativas de la función que alojan. Es este un programa que cruza el periodo del eclecticismo y, en modos diferentes, permanece durante la primera parte del siglo XX permitiendo que el visitante, el *flanéur*, pudiese comprender la geografía funcional y social de la ciudad solo observando las arquitecturas y la composición como en un cuento relatado con sus propias palabras. La disolución del vínculo entre la función y la forma que la representa ha vuelto obviamente bastante más difícil describir y relatar la ciudad contemporánea.

o la de la narración.⁸ Por esto, la continuidad pasa enriqueciéndose y sin contradicciones a través de manierismo, barroco, neoclásico, romanticismo y eclecticismo, y resulta inútil sostener que logra hacer esto porque es al mismo tiempo figura del espacio urbano y del espacio social.

La figura de la continuidad no debe ser entendida en modos demasiado restringidos. Aunque todo el pensamiento moderno haya estado dominado por el pensamiento visual, ésta no debe limitarse solamente a los aspectos físicos y figurativos del espacio urbano. En un cierto sentido tal vez se puede afirmar que la cultura de la modernidad, entre el Renacimiento y el siglo XIX, es universalista en cuanto está impregnada de la figura de la continuidad. Sin el concepto de la continuidad, en el sentido del análisis matemático, no habría cálculo infinitesimal y es bien conocido el valor constructivo del pensamiento moderno desarrollado por este último. Si se observa la historia de la constitución y formación de las diversas áreas disciplinares en este mismo periodo se puede entender la importancia que para todas ellas ha tenido la figura de la continuidad que con mayor frecuencia se representa como posibilidad infinita de subdivisiones taxonómicas de los objetos observados y como idea de una posibilidad infinita de circulación. La idea de la divisibilidad infinita de las diversas magnitudes, por ejemplo de los terrenos, está en el origen de la reivindicación burguesa sobre la propiedad y edificabilidad de los suelos. Sobre el carácter continuo, isótropo, infinitamente divisible de la ciudad burguesa se ha insistido mucho;⁹ poco sin embargo, sobre el hecho de que éste se oponía al carácter "indivisible" (aún solo simbólicamente) del derecho de propiedad del Señor o de la colectividad medieval (los derechos comunes, los usos cívicos), así como el pensamiento moderno especializado se oponía al pensamiento indivisible de los periodos precedentes. Salir del derecho sobre la tierra medieval, entrar en el moderno derecho burgués quiere decir aceptar la continua subdivisibilidad. Sin embargo, esa misma idea está unida también a los modos en los cuales viene conceptualizado el funcionamiento del mercado y de la libre competencia, respectivamente teatro y *modus agendi* de sujetos cada uno de dimensiones infinitesimales respecto al conjunto; la continua subdivisibilidad está en el origen de la cada vez más impulsada división del trabajo, de la idea fordista que finalmente se representa físicamente en River Rouge, de la organización del trabajo y de la ciudad, de la total sincronización social; está asociada a la idea de democracia fundada

⁸ Burke ya introducía entre aquello que es sublime la inmensidad, la infinitud, la sucesión, la uniformidad, la intermitencia. Casi toda la urbanística y la arquitectura de los últimos tres siglos insiste en la búsqueda de un "gran estilo", de una unidad de tiempo, lugar y acción que construya la narrativa del espacio urbano.

⁹ Por ejemplo: Carlo Aynomino, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona, G. Gili, 1972, p. 29 (versión original: *Origini e sviluppo della città moderna*, Venecia, Marsilio, 1965). "La ciudad burguesa existe (se realiza y se expresa) en la continuidad viaria, como elemento funcional y representativo y como instrumento para «ignorar» las zonas subtemas que resultan de esta continuidad".

sobre la subdivisión del poder. La figura de la continuidad acompaña durante un amplio trecho al surgir del sujeto contra potestad y dominaciones y su reducción a individuo aislado con la progresiva eliminación del sujeto colectivo. "Con una acción hermenéuticamente sin duda muy audaz, se podría considerar la Edad Media entera como el tiempo que emplea el subjetivismo en Occidente para deshacerse... de todos aquellos aspectos de la religión antigua que habían creado lugares de encuentro entre hombres y divinidades".¹⁰

La figura de la continuidad en su conquista progresiva de la cultura occidental encuentra, sin embargo, muchas resistencias. La sociedad moderna nunca logrará constituirse como espacio perspectivo dominado por un solo punto de vista. En su interior, al igual que en la ciudad moderna, persistirán y se formarán continuamente agregados que, como fragmentos de un mundo del pasado o gérmenes de un futuro, construyendo diferencias tenderán a disputar el espacio simbólico, físico, social y económico a la continuidad.¹¹ Las resistencias a la continuidad se expresarán en las formas de la "economía moral de las clases subalternas" y/o del conflicto, de la resistencia a la homologación y a la igualdad codificada de los grandes ordenamientos productivos y jurídicos de los estados modernos, en la valoración de la memoria y de la historia, en la formación de un número siempre creciente de "minorías" en permanente búsqueda de una identidad propia y de criterios cada vez más articulados de inclusión/exclusión de estas mismas minorías, en la sustitución de una sociedad de iguales, dirigida por códigos y pactos constitucionales, por una sociedad estatutaria, en la cual cada minoría (grupo local o profesional) dispone, como en la época premoderna, de un estatuto propio, reconocido y específico. Progresivamente el mundo occidental toma conciencia también de la destrucción de las culturas locales y de los lugares de la sociabilidad provocada por la modernidad, de las restricciones a la dimensión del colectivo derivadas de la ciudad moderna y les opone resistencia.¹²

Es posiblemente debido a esto que, dentro del periodo dominado por la figura de la continuidad, se pueden reconocer dos fases fundamentales: en la primera, como frecuentemente sucede, la continuidad es liberación y conquista; liberación de los vínculos medievales y conquista de nuevas libertades burguesas. La segunda fase, por el contrario, está dominada por la angustia, por el miedo al infinito y al abismo que ello abre en la sociedad y en las conciencias de los individuos, por el temor a una sociedad reducida a masa continua. Para contraponerse,

¹⁰ Moretti G., *Il Genio*, Bolonia, Il Mulino, 1998, p. 20.

¹¹ Battisti E. *L'antinascimento*, Milán, Garzanti, 1989; Corboz, André, "Vedute reformatrici", en Dario Ducci (ed.), *Capricci Veneziani del settecento*, Turin, Umberto Allemandi & C., 1988.

¹² Philippe Ariès, "La famiglia e la città", ahora en: Philippe Ariès, *I segreti della memoria*, Florencia, La Nuova Italia, 1996 (1993).

la figura de la continuidad, entre iluminismo e historicismo positivista, se hace búsqueda de transparencia y permeabilidad, de regularidad, jerarquía y orden, de formas sólidas de racionalidad a las cuales referirse.

La construcción de la ciudad moderna

En el largo periodo que transcurre entre el Renacimiento y el siglo XIX, la construcción de la ciudad moderna es una labor lenta y continua de puesta a punto de "materiales" específicos, grandes "bloques prefabricados"¹³ que puedan ser combinados diferentemente entre ellos, dando lugar a distintos y específicos espacios urbanos todos ellos informados de una única figura fundamental. El estudio y el proyecto de la ciudad, como el de la música "clásica",¹⁴ se hacen estudio y proyecto de los materiales individuales, de sus características constitutivas y constructivas, de sus posibilidades de deformación y de definición de las reglas de su posible composición: los patios del Belvedere de Bramante son quizá uno de los primeros grandes ejemplos.¹⁵ El proyecto de la ciudad se torna estudio de la manzana,¹⁶ de la vía porticada, de la plaza, del paseo,¹⁷ de la calle, del *boulevard*, del *crescent*, del parque y del jardín; de las secuencias, pero también de elementos del suelo y del subsuelo: pavimentaciones, alcantarillas, acueductos, aceras, líneas de transporte urbano y extraurbano, puertos, muelles, escaleras, mercados generales y de barrio, teatros, escuelas, hospitales y cuarteles... y viviendas: unifamiliares aisladas, adosadas, multifamiliares en línea, en torre, viviendas reagrupadas diferentemente o dispersas. (Hay una diferencia fundamental entre los tratados que preceden a la ciudad moderna y los manuales que señalan el final de ésta: de Sitte a Stubben, Unwin, Choisy, hasta Hagemann, se tiene la plena conciencia de que el proyecto urbano es composición de elementos, de materiales urbanos.)¹⁸ La historia del proyecto de la ciudad entre el siglo XVI y el siglo XIX es estudio y proyecto de materiales y estudio de sus posibilidades compositivas dentro de un espacio urbano que se quiere lo más continuo posible, dibujado y legible en la estructura fundamental de las grandes perspectivas, en la secuencia de los distintos "materiales urbanos" y en la geografía de los mayores "hechos urbanos".

¹³ Charles Rosen, *Schoenberg*, Londres, Marion Boyars, 1976, p. 29.

¹⁴ Charles Rosen, *The Classical Style. Haydn, Mozart, Beethoven*, Nueva York, Viking Press, 1971 (trad. cast.: *El estilo clásico. Haydn, Mozart, Beethoven*, Madrid, Alianza, 1991).

¹⁵ Arnaldo Bruschi, *Bramante*, Laterza, Roma-Bari, 1983 (1973), p. 167 (trad. cast.: *Bramante*, Madrid, Xarait, 1987).

¹⁶ Véase por ejemplo, Tafuri, Manfredo, *Strategie di sviluppo urbano nell'Italia del Rinascimento*, Zodiac 1, 1989, pp. 12-43.

¹⁷ Marcel Roncayolo, *Marseille. Les territoires du temps*, Paris, Editions locales de France, 1996.

¹⁸ Véase al respecto de la concepción elementarista de la ciudad moderna: Paola Viganò, *La città elementare*, Milán, Skira, 1999.

Es un largo recorrido en una dirección clara y reconocible: una y otra vez bajo la presión de intereses representativos, mercantiles, productivos e higiénicos. La ciudad europea, a lo largo de este recorrido pierde gradualmente el carácter introvertido que la había caracterizado durante la antigüedad y el medioevo¹⁹ para abrirse hacia el espacio exterior; un movimiento que nace de los rincones más íntimos de la *domus* y que gradualmente se vierte hacia la calle y la naturaleza. A lo largo de este camino cambian las relaciones, las medidas y las escalas de las diferentes obras y edificios, de los distintos espacios, pero permanece constante la concepción fundamental del espacio urbano.

Sin embargo, hacia el final del siglo XIX, justamente cuando las características de la ciudad moderna aparecen más transparentes, el ejercicio compositivo no logra producir otra cosa que *pastiches*, la investigación parece detenerse en la repetición del *déjà vu*, en el reencuentro anticuario, en la composición ecléctica. No es sorprendente que las primeras reacciones se presenten en el campo de las artes visuales, musicales y literarias.²⁰ Arquitectos y urbanistas entienden inmediatamente que aquello a lo que se enfrentan (y que inmediatamente se percibe en sus formas más evidentes como *scattering*, *sprawl*, *dispersión*) tiene que ver con el fin de uno de los caracteres fundamentales de la modernidad. A pesar de ello, urbanistas y arquitectos consideran, como todavía hoy algunos lo siguen haciendo, la obligación de continuar, incluso acelerar, el proyecto inconcluso de la modernidad²¹ acentuando los elementos de racionalidad fuerte y *comprehensive*. La urbanística y la arquitectura del Movimiento Moderno constituyen tal vez el intento extremo por reencontrar en el diseño de los espacios abiertos, públicos y colectivos nuevas declinaciones de la figura de la continuidad.

El espacio entre las cosas, bajo el empuje del movimiento higienista y de la ingeniería de las infraestructuras, se dilata como no había sucedido antes en la experiencia urbana euro-

¹⁹ Antonio Monestiroli, *Temî urbani*, Milán, Edizioni Unicopli, 1997, p. 10: "Toda la historia urbana en occidente es historia de la construcción de la ciudad cerrada: de la ciudad antigua, a través de la ciudad mercantil, hasta la ciudad del siglo XIX, la calle y la plaza son espacios a los que miran los elementos urbanos que allí se representan y por ello resultan reconocidos".

²⁰ La situación de la ciudad moderna no parecía sin embargo satisfactoria para todos, si Walter Rathenau podía escribir en 1917 (*L'economia nuova*, Turín, Einaudi, 1976, p. 56; ed. original, *Die Neue Wirtschaft*, 1917): "El abandono arquitectónico de nuestras calles, dará un testimonio y una advertencia sensible del abandono de nuestros conceptos económicos, los cuales han concedido a una clase de monopolistas inconscientes, en sus decenios mejores, un derecho de imposición sobre el patrimonio común ampliable a su antojo, y han regalado también, miles de millones a los rentistas, los cuales, en agradecimiento, con su buen gusto arquitectónico, han dejado como símbolo de nuestra época, horrores sobre horrores."

²¹ En esta búsqueda urbanistas y arquitectos no están solos: toda la izquierda europea se considera heredera del proyecto moderno, en su versión iluminista-racionalista, con las consecuencias ya conocidas.

pea, asignando a cada objeto de arquitectura una autonomía funcional y lingüística inusitada. La ciudad nueva, como la "nueva música", aparece de ahora en adelante escrita "nota por nota" y esto plantea a la ciudad y a la música del "siglo breve" nuevos e inusitados problemas. La demasiado breve experiencia del Movimiento Moderno no permite afrontarlos y resolverlos completamente.

La historia de la ciudad moderna (en particular, la italiana)

La historia de la ciudad moderna está marcada por continuas separaciones y alejamientos, reaceramientos y enlaces. Se alejan del centro urbano los cementerios, los mataderos, los hospitales, los cuarteles, las industrias, las "clases peligrosas";²² se acercan los lugares de la dirección económica, política y cultural, de las finanzas, del comercio, del espectáculo. Este movimiento no debe ser observado solo en sus consecuencias y representaciones físicas, como se reconocen en la geografía urbana, en la continua destrucción y reconstrucción de la ciudad, de sus partes o de sus elementos, en la continua reutilización de los espacios y de las construcciones. El amplio periodo durante el cual los caracteres de la ciudad moderna se definen y articulan puede ser subdividido en fases definidas, cada una, por un sistema fundamental de relaciones de reciproca compatibilidad o incompatibilidad entre sujetos y actividades. La forma de la ciudad cambia con la transformación de este sistema de relaciones dentro de una articulación cada vez mayor de las figuras sociales (interpretable como una cada vez más estimulada división social del trabajo) y un sistema cada vez más sofisticado de exclusiones/inclusiones.

Las características fundamentales de la ciudad moderna han tomado diferentes maneras en los distintos contextos europeos con relación a específicas características originarias del territorio, a específicas culturas locales y a específicos eventos históricos. La ciudad moderna es en gran medida centro del moderno estado nacional; lo acompaña en su ascenso y vicisitudes hasta la crisis. Su naturaleza se despliega completamente en las grandes capitales de los grandes estados territoriales.

En Italia la ciudad moderna tiene el lugar de nacimiento apropiado, recibe la primera impronta, pero no tiene forma de crecer y definirse completamente. Cuando comienza la historia de la ciudad moderna, en el siglo XV, Italia, que es en aquel momento el país europeo urbanizado con mayor intensidad, en el que las ciudades alcanzan unas dimensiones mayores, se encuentran al mismo tiempo al final de una etapa de desarrollo

²² Michel Foucault, "L'occhio del potere. Conversazione con Michel Foucault di Jean-Pierre Barou e Michelle Perrot", introducción a Jeremy Bentham, *Panopticon*, Venecia, Marsilio, 1983, p. 12. (trad. cast.: "El ojo del poder. Entrevista con Michel Foucault de Jean-Pierre Barou y Michelle Perrot", introducción a: *El Panóptico*, Madrid, La Piqueta, 1979).

más que secular y en vísperas, sin embargo, de un largo periodo de crisis y decadencia que terminará solo en la segunda mitad del siglo XIX.²³ A partir del siglo XVI el centro de la economía europea se trasladará hacia los países del norte. Las "ciudades mundo", para usar la expresión de Fernand Braudel, se desplazarán de Roma y Venecia a Amberes, Amsterdam, París, Londres. Interrumpida al final del siglo XV, la construcción de la ciudad moderna será retomada en Italia entre finales del siglo XVIII y la primera mitad del siglo XX, ocupando un periodo bastante reducido. En algunas ciudades italianas la ciudad moderna ni siquiera existe: ciudad contemporánea y ciudad medieval se aproximan sin mediaciones. Es también por ello que la ciudad moderna italiana es muy deudora en la comparación de materiales urbanos utilizados en otras experiencias (sobre todo francesas y alemanas), materiales urbanos que han tenido origen en la ciudad italiana renacentista vuelven a ella durante el siglo XIX reelaborados dentro de contextos diferentes. La construcción de la ciudad moderna en Italia no solo ocupa un periodo bastante breve, su crisis es también casi inmediata; el paso a la ciudad contemporánea, repentino. Por esto Italia resulta, tal vez, un caso de estudio ejemplar.

La ciudad europea en el "siglo breve"

A finales del siglo XIX y principios del XX la figura de la continuidad no consigue, como ya he mencionado, mantener también su condición de figura del espacio social: de repente, el mundo se ha complicado y la sociedad se ve caracterizada por el creciente surgimiento de numerosos sujetos, que, primero como masa y después como individuos singulares, afirman una propia e irreducible, pero no fácilmente definible identidad; que exigen una propia e incontenible autonomía, un espacio de relaciones económicas, políticas y culturales dentro del cual poder moverse de manera más libre; que tienden a incluir en los propios programas, sugerencias y contribuciones de otros sujetos, antes que a ordenarlos y excluirlos en nombre de principios abstractos. "La vida ya no reside en la totalidad".²⁴

En *La condición postmoderna*, Lyotard²⁵ define el momento "moderno" como aquel en el cual los relatos fundacionales se derrumban y se establece una distinción radical entre la razón y su opuesto, entre la razón y los mitos. Pero los mitos de los

²³ Paolo Malanima, *La fine del primato. Crisi e riconversione nell'Italia del Seicento*, Milán, Bruno Mondadori, 1998.

²⁴ Con estas palabras de Nietzsche (el caso Wagner), retomadas por Musil (*Dian*) inicia el primer capítulo de *L'anello di Clarisse* de C. Magris, Turín, Einaudi, 1984 (trad. cast.: *El anillo de Clarisse: Tradición y Nihilismo en la literatura moderna*, Barcelona, Península, 1993) dedicado a *Grande stile e totalità*, capítulo y libro en el cual la ruptura del final de siglo XIX, a la cual me estoy refiriendo, viene detalladamente analizada.

²⁵ Jean François Lyotard, *The Postmodern Condition: A Report on Knowledge*, Minneapolis, University of Minneapolis, 1985 (trad. cast.: *La Condición Postmoderna*).

que la razón moderna se distingue son mitos arcaicos, vueltos hacia el origen y por ello fundadores de comunidades específicas. La razón crítica sustituye estos relatos particularistas con ideales universalistas, recurriendo de este modo a los propios mitos, las grandes narraciones escatológicas que anuncian la emancipación del hombre. El "siglo breve" es aquel en el que dichos relatos pierden a su vez legitimidad. La ciencia y la técnica parecen entonces desarrollarse sin justificación moral, sin el soporte de los relatos escatológicos, con la única preocupación de la *performance*. A esto corresponde en cada campo, incluido por tanto el urbano, una súbita pérdida de sentido.

El siglo XX está impregnado de una figura opuesta a la continuidad: de la idea del fragmento. Como la figura de la continuidad, la del fragmento tiene orígenes en el pasado: en el "fragmentismo" literario de principios de siglo;²⁶ en la "generación romántica", Chopin, Liszt, Schumann en el campo musical,²⁷ en los dos Schlegel, en el círculo de Jena y Nietzsche en el campo filosófico-literario.²⁸ Aunque naturalmente para ambas figuras se pueden encontrar antecedentes más antiguos: en la ciudad de fundación medieval y de la antigüedad grecorromana para la figura de la continuidad; en Roma, ciudad "no romana", para la del fragmento; en la escolástica medieval para la una y, tal vez, en los "moralistas clásicos" para la otra.²⁹ Así como la figura de la continuidad construía la imagen de un espacio urbano regular, isótropo e infinito, depurado de cualquier carácter contingente, la del fragmento lleva a una concepción topológica del espacio, al espesor de la especificidad de los lugares. Del mismo modo que la figura de la continuidad ha encontrado muchas resistencias en la gran red infraestructural constituida por los imaginarios colectivos,³⁰ en la memoria del pasado y en las propuestas que se pretendían demostrativas de un futuro posible, la del fragmento las ha encontrado, muy fuertes, en las infraestructuras ideológicas, jurídicas, económicas y técnicas de la modernidad, entre las cuales están las específicas relativas a las técnicas de construcción de la sociedad, de la economía, de la arquitectura y de la ciudad. A lo largo de toda la modernidad, continuidad y fragmento se han alternado dejando en la ciudad europea sus propias huellas.³¹ El "siglo breve" con

na: informe sobre el saber, Madrid, Cátedra, 1984).

²⁶ Véase al respecto: Debenedetti, G., *Il romanzo del novecento*, Milán, Garzanti, 1998 (1971), pp. 46-52.

²⁷ Véase: Rosen, C., *The Romantic Generation*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1995.

²⁸ "Un fragmento, similar a una pequeña obra de arte, debe ser completamente separado del mundo circundante y perfecto en sí mismo como un rizo" (F. Schlegel, "Frammenti critici e scritti di estetica", trad. it., p. 75).

²⁹ Véase: Macchia, G., *I moralisti classici. Da Macchiavelli a La Bruyère*, Milán, Adelphi, 1988.

³⁰ Le Goff, J., "A propos de L'automne du Moyen Age. Entretien de Claude Mettra avec Jacques Le Goff", introducción a: Johan Huizinga, *L'automne du Moyen Age*, Payot, París, 1975 (1919) (trad. cast.: "El otoño de la Edad Media: estudios sobre la forma de la vida y del espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos", Madrid, Alianza, 1996).

los rápidos progresos de la *Neue Musik* y de las vanguardias, con los reiterados *rappels à l'ordre* y los diversos retornos neoclásicos que lo han caracterizado, es un periodo durante el cual continuidad y fragmento se enfrentan sin excluir colisiones, resultando cada intento de mediación condenado al fracaso o a provocar nuevos *pastiches*.

Se han atribuido a menudo la dispersión y la fragmentación de la ciudad del siglo XX a las numerosas y sucesivas oleadas de progreso técnico, sobre todo en el campo de la comunicación y del transporte, bien sea del transporte de cuerpos y materiales, o bien, del transporte inmaterial. Ha sido, por ejemplo, recientemente propuesto interpretar estas largas olas en términos de ciclos de Kondratieff:³² el primero, en la primera mitad del siglo XIX, ligado a la mejora de la red viaria y a los comienzos del transporte ferroviario; el segundo, en la segunda mitad del siglo XIX, ligado al pleno desarrollo de las redes ferroviarias y del telégrafo; el tercero, en la primera mitad del siglo XX, ligado al desarrollo de autopistas y a la radio; el cuarto, al desarrollo de la electrónica y la telemática en la segunda mitad del siglo XX, y el quinto, tal vez ahora en sus inicios, conectado a la convergencia de estos desarrollos tecnológicos en redes telemáticas y mecánicas complejas.

Esta tesis tiene ciertamente el don de la simplicidad, aunque el progreso en las técnicas de transporte tiene un papel mucho menos unívoco.³³ El progreso de las técnicas no es extraño a los movimientos que recorren la sociedad. Una mejora de las técnicas de transporte libera deseos, demandas, normas socia-

³¹ A los ojos contemporáneos la ciudad europea aparece hoy como un inmenso depósito de materiales del pasado y, por tanto, constituida sobre todo de fragmentos, pero esta impresión no es del todo correcta. Es preciso, en efecto, distinguir entre los "detalles" de proyectos más amplios, inspirados en la figura de la continuidad y luego interrumpidos, y las mucho menos numerosas partes de ciudad que se han constituido inicialmente como fragmentos, similares, para retomar la definición de Schlegel, a una obra de arte, completamente separada del mundo circundante y perfecta en sí misma como un rizo. Sobre la oposición detalle/fragmento y sobre la correspondencia de las dos figuras a distintas acciones, prácticas, estéticas, *démarches* epistemológicas, estrategias cognoscitivas, deductiva la una, abductora la otra; sobre la correspondencia del detalle a una geometría plana y regular y del fragmento a una geometría fractal, véase: Omar Calabrese, *L'età neo-barocca*, Roma, Laterza, 1987, pp. 73-95.

³² Hall, P., *Megacities, World Cities and Global Cities*, Megacities Lecture 1, Amsterdam, feb. 1997.

³³ Por largos decenios, durante todo el siglo XIX, es decir en el periodo final de la ciudad moderna, el progreso de las técnicas de transporte ha favorecido la concentración más que la dispersión. Aun hoy existen condiciones en las cuales al progreso de las técnicas de transporte viene atribuida, a través del denominado efecto *túnel*, la concentración en los polos terminales de una nueva línea de comunicación, antes que la dispersión en los territorios atravesados. Todas las teorías de la localización, formuladas generalmente en los primeros decenios del siglo XX, estudian las consecuencias de una mejora en las técnicas de transporte sobre la aglomeración y la concentración de los asentamientos, antes que el efecto contrario. La discontinuidad, importante para explicar la dispersión de la ciudad contemporánea, se coloca evidentemente entre las técnicas del transporte ferroviario y sus similares, y las automovilísticas, pero no existe duda que éstas mientras alentaban la dispersión han sido ampliamente solicitadas.

les, con tal que estos mismos deseos y demandas existan e impulsen las técnicas en esa misma dirección. Y es precisamente la manifestación de esa investigación de la condición dispersa que caracteriza el siglo XX lo que debe ser explicado. Como en Musil, y antes que él, en la extensa reflexión de Bolzano y Cournot, a los cuales no obstante Musil se refería, la explicación no debe buscarse en un solo lugar. La dispersión representa quizá la fase extrema de un largo recorrido antropocéntrico iniciado ya en la época medieval, un recorrido que no parece pueda invertirse en el corto y tal vez ni siquiera en el medio plazo. Las tentativas desarrolladas en esta dirección durante los siglos XIX y XX no parecen ejemplos a seguir.

La crisis de la ciudad moderna: algunas respuestas

Cualquier reflexión sobre estos temas no puede hoy sino partir de la gran crisis urbana que ha asediado a la totalidad del mundo occidental entre finales de los años sesenta del siglo XX y los inicios del decenio siguiente. Una crisis que ha marcado, en muchos países europeos y en muchas situaciones locales el fin de la "modernidad" y de la cual han sido subrayadas exhaustivamente causas y consecuencias políticas, económicas y sociales, y quizás mucho menos su vinculación a causas y consecuencias urbanas y territoriales.³⁴ "En muchos sentidos quienes vivieron la realidad de estas transformaciones *in situ* no se hicieron cargo de su alcance, ya que las experimentaron de forma progresiva, o como cambios en la vida del individuo que, por drásticos que sean, no se conciben como revoluciones permanentes".³⁵ Pero la crisis urbana, después de decenios de progresiva desaparición del mundo campesino en todos los países occidentales y de rápido asentamiento urbano, de concentración casi total de la fuerza de trabajo en las mayores áreas urbanas, fue económica y culturalmente importante y asume las formas de una pérdida de cohesión de los grandes agregados sociales, comenzando por la clase obrera urbana, de una gran transformación de los valores y de las instituciones, comenzando por la familia. "La prosperidad y la privatización de la existencia separaron lo que la pobreza y el colectivismo de los espacios públicos habían unido".³⁶ Abandonada toda doctrina metahistórica, a partir de ese momento tuvieron espacio nuevas políticas, generalmente definidas como "políticas de la identidad", y los distintos proble-

³⁴ He tratado de ilustrarlas con algún detalle en un libro de hace más de veinte años (Bernardo Secchi, *Squilibri territoriali e sviluppo economico*, Venecia, Marsilio, 1974), por tanto no las retomaré en este lugar. Sin embargo, si tuviera hoy que reescribir aquel libro, cambiaría muy poco de las hipótesis y de las interpretaciones de entonces; sobre todo porque me parece que las mismas han sido ampliamente compartidas en años posteriores por numerosos estudiosos que en aquel momento no las conocían.

³⁵ Hobsbawm, J. Eric, *Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991*, 1994 (trad. cast.: *Historia del siglo XX, 1914-1991*, Barcelona, Crítica, 1995, p. 291).

³⁶ Op. cit., p. 309.

mas, comenzando por el de la casa, pero también el del desplazamiento y la diversión, no fueron ya percibidos como problemas colectivos y generales, sino individuales o relativos a específicos grupos locales, culturales o étnicos.

A la crisis urbana de finales de los años sesenta se le dieron, en los diversos países europeos, distintas respuestas y en diferentes terrenos. Para simplificar agruparé las políticas urbanísticas bajo tres etiquetas que aluden, como es natural, a tres diferentes, más amplias y articuladas construcciones políticas.³⁷

La primera, tal vez la más llamativa y conocida, puede ser señalada con el término de *renovatio urbis*, término que, como es conocido, retomo de los estudios de Tafuri, Poleggi y Tenenti. Se refiere a políticas, como las venecianas, genovesas, romanas o napolitanas del siglo XV, que se materializan en un conjunto de intervenciones puntuales a través de las cuales se trata de dar un nuevo sentido simbólico-representativo y lógico-funcional a la ciudad o a sus partes importantes. Son ejemplos contemporáneos la París de Mitterrand, la Barcelona de Bohigas, la Londres de Thatcher, pero también Stuttgart, Nîmes, etc. Cada uno de estos casos es diferente del otro, del mismo modo que distintos entre sí eran los casos del siglo XV. Así como en éstos se representaba una distinta fuente y forma del poder, en los casos contemporáneos se representan y afrontan temas y estrategias diferentes: el papel del espacio público en la recualificación urbana de Barcelona, el de las instituciones en París, los actores del viraje monetario de la política económica en Londres, la importancia de las instituciones culturales en Stuttgart, etc. Lo que aúna estas experiencias es, en mi opinión, el intento de afrontar y resolver la crisis a través de una redefinición del "papel" de cada ciudad específica y de la ciudad en general. En el fondo están presentes un conjunto de reflexiones, típicas de finales de los años setenta y de inicios del decenio siguiente, sobre la decadencia urbana, la competencia entre ciudades o sobre lo que sintéticamente ha sido recogido bajo el feo término de *urban marketing*.

La segunda, tal vez hasta ahora más limitada, puede ser llamada como "retorno neoclásico", es decir como regreso a una forma de espacio urbano que reaccione al aparente desorden de la ciudad contemporánea, con un mayor "tono",³⁸ con la

³⁷ Un intento (a mi modo de ver insatisfactorio, sobre todo en lo que tiene que ver con la comprensión de las tendencias europeas) de clasificación bajo la etiqueta: *Form follows Fiction, Form follows Fear, Form follows Finesse, Form follows Finance*, se encuentra, por ejemplo en: Nan Ellin, *Postmodern Urbanism*, Cambridge, Mass., Blackwell, 1996.

³⁸ Uso este término como lo ha utilizado I. Strawinsky para explicar su propio regreso al neoclásico a final de los años 20. I. Strawinsky, *Cronache della mia vita*, Milán, Minuziano Editore, 1947, p. 191 (trad. cast.: *Crónicas de mi vida*, Buenos Aires, Sur, 1935). Véase al respecto también: Bernardo Secchi, *Il linguaggio della città contemporanea*, Ferrigno, julio 1997.

vuelta a principios de asentamiento (la manzana), tipos edificatorios (la casa en línea), y aspectos lingüísticos de la ciudad moderna y, en particular, de la redescubierta ciudad del siglo XIX. Berlín es seguramente el principal ejemplo, aunque también muchos proyectos preparados en estos años y en vías de realización en Aix-en-Provence, en Milán y en muchas otras ciudades europeas, pertenecen a este grupo. La atención se desplaza, en este caso, hacia la construcción de un espacio habitable compartido. En el fondo están presentes un conjunto de reflexiones, inicialmente de origen marxista y foucaultiano, sobre el papel de la degradación urbana en la construcción de la crisis urbana (a través del incremento de los costos de reproducción de la fuerza de trabajo, o de sus consecuencias sobre la desintegración y reestructuración del cuerpo social), pero también reflexiones sobre el papel desempeñado por el contexto urbano y las políticas de *gentrification* en la competición entre las distintas ciudades.

Ambas posiciones toman, aunque en modos parcialmente eficaces, algunos aspectos fundamentales de la crisis urbana de aquellos años: salir de la crisis implica un proceso de profunda reestructuración del sistema urbano europeo, guiado por algunas imágenes contundentes (la "banana azul", la "fortaleza alpina", la "medialuna mediterránea", etc.) y en el cual cada ciudad debe urgentemente contribuir a redefinir su propia posición y cometido; en esta redefinición participan no solo estrategias económico-productivas (la búsqueda de sectores productivos innovadores, de nuevas formas de empresa), o políticas institucionales (búsqueda de nuevas formas de colaboración con un desplazamiento de los temas del *government* a aquellos de la *governance*), sino además estrategias típicamente territoriales y urbanísticas (una mayor atención al espacio habitable, al ambiente, al sistema infraestructural urbano y territorial). Ambas posiciones han tenido sus propias variantes "expresionistas", en las cuales han prevalecido aspectos representativos quizá demasiado enfatizados, que han llamado la atención de los *media* y de la opinión pública, pero que en realidad se han demostrado mucho menos duraderos y relevantes de cuanto sus autores y protagonistas querían pensar.

En Italia, como ya he tenido ocasión de escribir, la respuesta ha sido diferente y, de nuevo, extrema. Siguiendo una larga tradición, Italia, aparentemente desprovista de una clara política de la ciudad y del territorio, ha confiado, como ya había sucedido en pasadas ocasiones de comparable dramatismo, en una gran "movilización individualista":³⁹ *do it yourself*, que cada cual provea para sí mismo; para construirse su casa sobre el lote propio de terreno agrícola; para construir allí su propio cobertizo, la propia casa-taller, cercana a la vía existente disminuyendo así la extensión y el costo de las conexiones de servicios nece-

³⁹ La expresión, como es sabido, es de Alessandro Pizzomo.

sarias; que cada ayuntamiento prevea y realice su propia pequeña zona industrial, que piense en la propia expansión residencial, en los propios equipamientos colectivos. Descentralización productiva, nacimiento de una economía sumergida, origen o reforzamiento de innumerables distritos productivos, formación de la ciudad difusa, intensificación de la decadencia de muchas ciudades y áreas metropolitanas en un periodo de potente desarrollo de las áreas externas, conforman el resultado más evidente de este proceso. Las consecuencias en términos de reestructuración del entero cuerpo social y del sistema político en el cual se representa son de todos conocidas. No se comprende plenamente la profundidad y duración, extremas y aparentemente anormales respecto a las otras experiencias europeas,⁴⁰ si no se presta atención a la radical mutación de las relaciones entre la ciudad (y sus grupos dirigentes) y el "campo" (y los nuevos sujetos emergentes). No se entiende plenamente la dificultad actual de la política del territorio y de la política *tout court* si no se presta atención a la radical mutación de la naturaleza y de las características de la ciudad, al conformarse, en modo extremo en Italia, una nueva y extensa parte de ciudad, diferente de la del pasado, que algunos han denominado inicialmente con el término de "ciudad difusa"⁴¹ y que no constituye el lógico y necesario desarrollo de la ciudad moderna, pero que tampoco representa una forma degradada de ésta. He denominado esta nueva forma urbana, que abarca la ciudad antigua, la ciudad moderna y la ciudad difusa, bajo el término de "ciudad contemporánea": con sus problemas, nos gusten o no, deberemos enfrentarnos en los próximos decenios.

La ciudad contemporánea⁴²

En la ciudad contemporánea, esta es mi tesis, se representa una nueva forma del tiempo:⁴³ una sociedad constituida y estructurada de modo diferente a la sociedad moderna, una economía distintamente organizada, instituciones que han establecido relaciones, recíprocas y con el ciudadano, diferentes de las modernas, incluso con mucha frecuencia diferentes de aquellas para las cuales habían sido originalmente pensadas y formadas; un conjunto distinto de imaginarios colectivos,

⁴⁰ Véase a este respecto: Paul Ginsborg, *L'Italia del tempo presente. Famiglia, società civile, Stato: 1980-1996*, Turin, Einaudi, 1998.

⁴¹ F. Indovina, *La città diffusa*, Venecia, Daest, 1990.

⁴² Recojo casi integralmente este párrafo de Bernardo Secchi, Paola Viganò, *Un programa per l'urbanistica*, en *Urbanistica*, n. 111, 1998. En este ensayo son expuestos en forma muy sintética las conclusiones de al menos diez años de investigación y experimentación proyectual en diversas ciudades y regiones italianas. Cada uno de los *statements* que siguen tienen por tanto el soporte de análisis de campo que muestran la racionalidad de su posible y moderada generalización.

⁴³ Uso la expresión como en: Kubler, G., *La forma del tiempo. Considerazioni sulla storia delle cose*, Turin, Einaudi, 1976 (1972) (trad. cast.: *La configuración del tiempo: observaciones sobre la historia de las cosas*, Madrid, Nerea, 1988).

de mitos, de ritos y de prácticas sociales; una cultura distinta.

No es figura principal de la ciudad, ni de la cultura contemporánea, la continuidad y su modo de articulación en la división espacial y social del trabajo y en las jerarquías y conexiones del centro y de la periferia tanto dentro de los procesos sociales y productivos como en el espacio urbano. Lo que, en cualquier escala, se representa en la ciudad y en la cultura contemporánea, como ya he dicho y es ampliamente aceptado, es el fragmento. A menudo interpretada como dispersión caótica de cosas y sujetos, de prácticas y de economías, la ciudad contemporánea es una ciudad fractal. En las diferentes escalas, el espacio físico, social, económico, institucional, político y cultural, caracterizado por un mismo grado de fragmentación, es producto de racionalidades múltiples y legítimas, pero con frecuencia simplemente adosadas unas a las otras. Los diversos pedazos, sus dimensiones, su distancia recíproca, la época de construcción, sus habitantes nos muestran una ciudad hecha por piezas que, en las distintas escalas, mantiene la separación como carácter constitutivo propio; que encomienda su organización, el reconocimiento y legibilidad de su forma a un variado conjunto de estructuras que hacen referencia a principios y prototipos diferentes: a las redes, pero también al *puzzle* y al *dominó*.⁴⁴

La ciudad contemporánea no tiene características idénticas en cada parte del continente europeo, así como tampoco en cualquier parte de Italia, pero, como la ciudad moderna, propone temas que, en distintas combinaciones, se encuentran en cualquier parte y pueden por tanto convertirse en objeto de reflexiones generales. La ciudad contemporánea es, en primer lugar, espacio habitable y de trabajo de una sociedad de minorías, de grupos sociales que no aspiran al dominio o a la hegemonía del completo cuerpo social, que hacen más bien de la exclusión e inclusión la guía de sus propios comportamientos y que, por otra parte, expresan demandas "radicales", es decir, demandas a las que las estructuras lógicas e institucionales de la ciudad moderna no son capaces de dar respuesta. Es a menudo espacio productivo de pequeñas y medianas empresas en las cuales ha sido parcialmente superada y recompuesta la oposición moderna entre conocimiento técnico del trabajador y poder direccional del patrón. La ciudad contemporánea es lugar de la copresencia: de figuras sociales,⁴⁵ de técnicas productivas,

⁴⁴ "El fragmento como material creativo responde así a una exigencia formal y de contenido. Formal: expresar lo caótico, la casualidad, el ritmo, el intervalo de la escritura. De contenido: evitar el orden de las conexiones, alejar el "monstruo de la totalidad" (Omar Calabrese, *L'età neo barroca*, Roma, Laterza, 1997, p. 92).

⁴⁵ La ciudad contemporánea es en muchas de sus partes, cosmopolita y multi-étnica. Esto no constituye una novedad, especialmente en un país mediterráneo como Italia (véase: Donatella Calabi, Paola Lanaro (a cargo de), *La città italiana e i luoghi degli stranieri, XVI-XVIII secolo*, Roma, Laterza, 1998). Quizás, lo nuevo en Italia es la cada vez más importante presencia de grupos pertenecientes a etnias y culturas diferentes respecto, por ejemplo, al mercado de trabajo y, más en general,

productos, materiales urbanos, formas espaciales pertenecientes a diversos periodos de la historia; figuras, técnicas y formas del *ancien régime*, así como figuras, técnicas y formas que anuncian aspectos del futuro; entre éstos, no siempre, figuras, técnicas y formas de la modernidad. Resultado de un lento proceso de selección acumulativa dominado por una reconocible racionalidad minimal, la ciudad contemporánea es también el producto de un proceso de continua destrucción de valores de posición, de transformación de "bienes oligárquicos" en "bienes democráticos".⁴⁶ En la continua destrucción de valores posicionales la ciudad contemporánea es lugar de continua y tendencial democratización del espacio urbano: de destrucción de sistemas consolidados de valores simbólicos y monetarios, de continua formación de nuevos itinerarios privilegiados, de nuevos lugares de comercio, del *loisir*, de la comunicación y de la interacción social, de una nueva geografía de las centralidades. La ciudad contemporánea es una *Reverse City*,⁴⁷ una ciudad invertida, que tiene en el propio centro el vacío y no lo lleno, que se estructura a partir de los grandes espacios abiertos y que asume los grandes escenarios naturales como fondo y prolongación de sí misma.

Alejar y separar, el gran paradigma sobre el cual se ha construido la ciudad moderna, ha caracterizado solo una parte del territorio contemporáneo: la ciudad contemporánea es lugar privilegiado de la *mixité*. La entremezcla de casas y de oficinas, de talleres, casas y comercios, de equipamientos públicos y privados, de lenguajes arquitectónicos, plantea ante todo un problema cultural: el de la riqueza y la flexibilidad, pero también el del grado de tolerancia con respecto a ruidos y contaminación, a temporalidades sobrepuestas y cruzadas. La reflexión sobre la *mixité* funcional es también reflexión sobre la capacidad de transformación de la ciudad: viviendas que se convierten en oficinas, oficinas que se convierten en teatros, escuelas que se transforman en casas. La salida de la ciudad moderna, como lo fue la de la ciudad antigua, es también desuso, transformación y reutilización de muchas de sus partes.⁴⁸ La ciudad de la *mixité* es el resultado de nuevos sistemas de compatibilidad e incompatibilidad entre los diversos usos, los distintos sujetos y las distintas prácticas, entre el presente y el pasado.

En sus características físicas la ciudad contemporánea es el resultado de una gran ruptura tecnológica, preparada desde

de las relaciones entre individuo y sociedad, radicalmente diferentes de aquellas que han caracterizado la ciudad moderna.

⁴⁶ Hirsh, F., *I limiti sociali dello sviluppo*, Milán, Bompiani, 1981. La expresión "bienes oligárquicos" y "bienes democráticos" es en todo caso de Roy Harrod.

⁴⁷ Véase al respecto: Paola Viganò, *La città elementare*, Milán, Skira, 1999.

⁴⁸ "La perdurabilidad del escenario físico respecto de los otros elementos de la vida civil, provoca el anacronismo de una sociedad que se organiza en la envoltura de otra sociedad ya desaparecida", en Leonardo Benévolo, *La ciudad europea*, Barcelona, Crítica, 1993, p. 20 (versión original: *La città nella storia d'Europa*, Roma, Laterza, 1993).

hace tiempo en las últimas fases de la ciudad moderna. La ciudad antigua ha sido construida en condiciones de déficit tecnológico, lo cual ha condicionado profundamente no solo las formas arquitectónicas, sino además, y en particular, las formas de asentamiento. En estas condiciones el saber constructivo se había constituido, lenta y acumulativamente, en tradición y ésta, depositándose en particulares grupos de oficios, había devenido cultura difundida y compartida. Una tradición nunca permanece inmóvil; acoge y rechaza lo nuevo sometiéndolo siempre a distintas cribas de pertinencia y eficacia. Por esto la historia de las formas arquitectónicas es mucho más articulada que la de la ciudad. Con el final del siglo XVIII el saber constructivo se transforma en ciencia de las construcciones, de la construcción de vías y de puentes, de la construcción hidráulica y de edificios, y es encargado a un cuerpo de especialistas, separados de la cultura difundida que, en el plazo de un siglo, construyen condiciones, para el área aquí examinada, de *surplus* tecnológico opuesto a las condiciones que caracterizaban la ciudad antigua y, en parte, también la moderna. Con el final del siglo XIX la técnica ofrece posibilidades que superan las concretas exigencias constructivas de la ciudad. El énfasis sobre lo nuevo que ha caracterizado la modernidad y el progreso de las técnicas constructivas ha deslegitimado rápidamente, con frecuencia más allá de lo permisible, tradiciones y saberes constructivos precedentes y esto ha liberado formas arquitectónicas y de asentamiento dentro de un espacio cultural heterogéneo, fragmentario e inestable, despojado, al igual que la sociedad contemporánea, de cualquier referencia. Esto ha sucedido en un periodo en el cual los costos relativos de la construcción y del transporte han disminuido drásticamente. Crisis urbana, respuestas fundadas sobre la movilización individualista y permeabilidad de los vínculos normativos han producido en Italia consecuencias extremas.

La ciudad contemporánea es, no obstante, por naturaleza propia, inestable; en perenne cambio, da continuamente lugar a la formación de situaciones críticas y a soluciones transitorias de sus propios problemas. Expresión de un periodo caracterizado por el "crepúsculo del futuro", la ciudad contemporánea es sede de continuos microcambios: la casa pensada para una familia se subdivide cuando los hijos se casan, se vuelve a habitar por dos núcleos extraños cuando los padres mueren, el jardín se subdivide, la casa se amplía, el taller es demolido, transformada en un espacio comercial, allí donde vivían pocas personas ahora faltan plazas de estacionamiento, el lugar próximo al verde, escogido para vivir con los hijos, ahora es ruidoso y contaminado, los problemas de las partes de ciudad más antiguas se repiten en las de construcción más reciente.

Sin embargo, la ciudad contemporánea es también lugar de ecologías diferentes: el resurgir del territorio con todo su esponsor físico y simbólico, corresponde al imponerse de la diferen-

cia y a la reacción contra la homogeneidad de los lugares, de los pueblos y de las economías, impuesta por la ciudad moderna. Modo de habitar, de asentarse, de construir una relación con el propio *habitat* aun a largo plazo, imágenes propias en un territorio específico, cada ecología es imagen territorial radicada y aceptada, y específico proyecto de transformación de un territorio, de una economía, de una sociedad. Es un conjunto de situaciones y momentos temporales diferentes, que se reflejan en distintos comportamientos sociales y políticos, en diferentes culturas.⁴⁹

Escenarios

Un escenario no es una previsión: si estuviéramos en condiciones de prever, muchos de nuestros problemas estarían resueltos. Tampoco es la representación de nuestros deseos: si estuviéramos en condiciones de realizar nuestros deseos, no tendríamos ningún problema. Ni siquiera es una utopía positiva o negativa, esfuerzo extremo de la imaginación de aquello que podría ser.⁵⁰ Construir escenarios quiere decir construir uno o más órdenes hipotéticos entre los distintos fenómenos que implican a la ciudad, la economía y la sociedad y explicarse las consecuencias. Qué podría suceder si... Esto es un escenario,

⁴⁹ Las características de la ciudad contemporánea que he listado arriba no siempre representan una novedad: cada una tiene raíces profundas en la modernidad y en la pre-modernidad, del mismo modo que la modernidad hundía sus propias raíces en la época medieval. Como he dicho al comienzo de estas notas, no se debe pensar en el inicio de la ciudad contemporánea o en el final de la modernidad como en la ruptura de todo ligamen con el pasado; muchos hilos atraviesan la frontera entre una y otra forma de ciudad. Uno de éstos tiene que ver con la distancia entre los cuerpos, en particular el habitar distanciados, en casas aisladas y separadas entre ellas. Considerado carácter peculiar de las poblaciones del norte de Europa y a través de este, del occidente americano, en contraposición a la vecindad del habitar en lugares urbanos densos de las poblaciones mediterráneas (véase: Franco Cassano, *Paeninsula. L'Italia da ritrovare*, Roma, Laterza, 1998, p. 45 y ss.). El habitar en casas aisladas sobre parcela se hace hoy carácter invasor bien sea en muchas regiones del norte de Europa, o en las mediterráneas. La casa aislada sobre parcela, a la cual se debe imputar gran parte de los fenómenos de la dispersión, se ha convertido hoy repentinamente, respecto a la larga historia de la ciudad europea, en aspiración y práctica de consumo invasora (que obviamente lleva hacia el automóvil como principal medio de transporte y, acumulativamente, admite nuevas dispersiones). De otra parte, no se puede más que hacer referencia a una multiplicidad de razones que puedan explicar la transformación: desde la disminuida necesidad de defensa, a la diversa organización de la producción y del mercado de trabajo, a la variada estructura de los consumos, al distinto papel de la familia y de los lugares de sociabilidad, etc.

⁵⁰ El valor crítico de la utopía ha sido siempre muy elevado en toda reflexión sobre la ciudad y la sociedad y resulta del todo evidente que desde la *Utopía* de Tomás Moro, la utopía, bien lejos de ser ejercicio evasivo, ha sido, por lo menos en sus ejemplos mejores, uno de los modos de revelar aquello que en la sociedad actual no satisface y que podría ser distinto, de re-construir el problema de una ciudad y una sociedad mejor. El proyecto de la ciudad contiene inevitablemente una dimensión utópica y sería grave que no fuera así. Un escenario, con su carácter hipotético, es algo diferente, si se quiere situado a mitad de camino entre una previsión y una utopía: basado, al igual que la previsión, sobre una gran perspicacia analítica y sobre una igualmente grande capacidad imaginativa como la utopía, el escenario actúa como un tipo de crítica acerca del carácter ilusorio de muchas previsiones y del exceso de realismo con el cual muchas utopías se presentan.

donde la hipótesis, sostenida por el sí, es hallada con esfuerzo en algunos indicios, en algunos síntomas y en algunas tendencias obtenidas mediante la observación del mundo actual y de su historia.

Los caracteres fundamentales de la ciudad contemporánea y en particular de la ciudad contemporánea italiana, son quizá ineludibles. Podemos expresar al respecto cualquier tipo de juicio, pero no podemos olvidar que éstos tienen sus raíces y fundamentos en mitos, sistemas de valores y comportamientos individuales, en prácticas colectivas, en técnicas constructivas, en consumos y culturas que difícilmente podemos considerar modificables en el futuro que alcanzamos a prever como resultado de políticas de nuestro tiempo. Todos los retornos están destinados al fracaso, e independientemente del aprecio que se pueda tener por la ciudad antigua y moderna (lo que tiende hoy a ocurrir en un plano estrictamente ideológico, sin tener en cuenta las condiciones materiales dentro de las que se desarrolla la existencia de sus habitantes), lamentar su desaparición es inútil. Del mismo modo, es poco responsable (e igualmente ideológico) considerar en la ciudad contemporánea únicamente los aspectos liberadores del individuo, del grupo, de la empresa, de la institución y no los problemas que se están acumulando en ella o imaginar su solución como resultado directo de improbables escenarios tecnológicos o apocalípticos.

La previsión y la anticipación requieren una particular deontología. Lo que razonablemente podemos decir del futuro es quizá muy poco, tal vez rápidamente destinado a ser falsificado por los hechos,⁵¹ pero, justamente por esta razón, muy importante. Es difícil, por ejemplo, pensar el futuro de la ciudad sin pensar también el de la sociedad, de la economía y de la política, campos todos en los que la contemporaneidad está marcada por profundos cambios. Por esto sólo podemos limitarnos a construir escenarios parciales, trozos de un cuadro general de los cuales ni siquiera sabemos decir si, en la escena futura, ocuparán una posición central o marginal, si serán un fragmento o un detalle. La historia nos enseña con frecuencia que aspectos considerados "antes" completamente marginales se han revelado "después" las más claras señales de "un futuro que estaba en marcha".

El futuro estará probablemente marcado por una cada vez mayor conciencia de nuestras responsabilidades respecto al medio ambiente, sea en sus aspectos más generales e invasores (como el control, por ejemplo, de ciclos largos de las emisiones de anhídrido carbónico, el aumento de la temperatura

⁵¹ Para convencerse de ello basta observar cuanto han envejecido los escenarios construidos solo pocos años atrás por algunos de los más grandes estudiosos de la ciudad moderna y de sus desarrollos. Véase como ejemplo de todos: Gottmann, J., Muscarà, C. (a cargo de), *La città prossima ventura*, Roma, Laterza, 1991.

atmosférica, las variaciones climáticas por esto inducidas y las consiguientes variaciones de la fertilidad de los suelos con sus consecuencias sobre el balance alimentario general de la población terrestre), o bien, en sus aspectos más locales y específicos, como la tutela del riesgo hidrogeológico o la defensa de todo tipo de contaminación. Dictadas por el miedo, por la teoría o por un sentido moral más extendido, en particular por una nueva ética ambiental,⁵² en la ciudad del futuro las técnicas de control de la presión ambiental, de su limitación, mitigación y compensación, se harán con toda probabilidad cada vez más eficaces y compartidas, objeto de específicas políticas y normas y esto cambiará también la imagen del espacio urbano. Probablemente, asumiremos comportamientos más prudentes, nos convenceremos también de que el espectro de las técnicas urbanas es mucho más amplio de lo que la ciudad moderna nos había acostumbrado a considerar; que existen diferentes modos de evacuar las aguas de lluvia y las residuales, para depurarlas y reciclarlas; que existen formas alternativas para construir diferentes tipos de vías y de aparcamientos, diversos modos para desplazarse en el espacio urbano y extraurbano, para construir barreras acústicas y contra el polvo; que existen procesos productivos menos contaminantes, técnicas y materiales constructivos de los edificios que permiten resolver de modos distintos y mejores que los actuales los problemas de aislamiento; que existen fuentes de energía y modalidades de comunicación alternativas a las tradicionales; que se puede recurrir en distintos lugares, de acuerdo con su papel, su función, su densidad, a técnicas duras y a técnicas suaves. Nos persuadiremos, quizá también, de afrontar, además del proyecto de algunas, aunque extensas, áreas protegidas concebidas como grandes reservas de naturaleza y de una red de grandes corredores ecológicos que las conectan, el gran tema de la naturalidad difusa. Todo esto modificará nuestro paisaje. La ciudad contemporánea, *reverse city* de baja densidad por término medio, en la que los objetos edificados han tomado una distancia recíproca considerable, está particularmente equipada para esta transformación.⁵³

⁵² Véase: N. Luhmann, *Comunicazione ecologica*, Milán, Franco Angeli, 1990 (1986).

⁵³ La ciudad contemporánea debería ser considerada un enorme laboratorio en el cual experimentar técnicas innovadoras de este tipo y cualquier gobierno central, debería hacerse cargo de desarrollar la experimentación en este campo, teniendo en cuenta además sus consecuencias sobre el progreso tecnológico de los distintos sectores productivos y sobre el empleo. Quienquiera que observe la última fase de la ciudad moderna, es decir la ciudad del siglo XIX, no puede dejar de observar como gran parte del progreso técnico "moderno" ha sido incorporado en la construcción de la ciudad y del territorio y como éstos constituyeron unos de los lugares donde se representaban las puntas de lanza del progreso técnico. La ciudad contemporánea ha sido en cambio abandonada por el progreso técnico y se presenta hoy como lugar, por término medio, ineficiente y tecnológicamente atrasado. De esto se han dado cuenta en la mayor parte de los países europeos después de la crisis de finales de los años sesenta; sin embargo, Italia parece particularmente sorda a estas cuestiones.

El futuro estará probablemente marcado por una movilidad acrecentada, bien a lo largo de grandes canales de comunicación entre pocos grandes polos urbano-metropolitanos, las *megacities*, o bien, y quizá sobre todo, en el interior de vastas regiones caracterizadas por la dispersión. Es de esta "lenta absorción" a través de territorios "esponja" de lo que las políticas europeas y en particular las italianas, atraídas por una vieja imagen, tienden a no ocuparse suficientemente, considerándolo un aspecto menor que puede encontrar solución dentro de los viejos esquemas de redes jerarquizadas. Las investigaciones más recientes muestran en cambio un importante desplazamiento en la estructura de la movilidad ligada a un también importante desplazamiento en la estructura de la temporalidad y de la centralidad. La autonomía de los sujetos y los específicos caracteres de cada ecología tienden a invertirse en un diferente y más variado uso del tiempo por parte de cada sujeto, en temporalidades menos estructuradas que las de la ciudad moderna. La difusión, nuevamente, es causa y consecuencia de todo esto. Políticas infraestructurales caracterizadas, al igual que las italianas, por un tendencial "incrementalismo"⁵⁴ se muestran más adecuadas para resolver estos problemas que no las del fortalecimiento de los grandes canales de comunicación recurriendo a técnicas duras y a niveles tecnológicos superiores.

156

El futuro estará probablemente marcado por una profunda redistribución del espacio de uso público: posiblemente disminuirá el espacio de uso público, de propiedad y gestión pública y aumentará el de propiedad y gestión privada. La dilatación del espacio abierto y, en particular, del espacio público que ha progresivamente acompañado la formación de la ciudad contemporánea ha dado lugar a algunas contradicciones fundamentales, de diferente gravedad en los distintos países europeos. Éstas se han manifestado como dificultades de la política fiscal y de la política de gasto de las administraciones locales que se ven incapaces de sostener los costos de la adecuación y gestión de los espacios públicos virtualmente previsibles. Es ésta la razón por la cual son cada vez más extensas y numerosas las áreas destinadas a actividades colectivas, relacionadas con el deporte, el *loisir* y las compras, de propiedad y gestión privada: *shopping malls* y *shopping strips*, carreteras-mercado y ciudades mercado, centros comerciales, estadios, áreas deportivas, parques temáticos, centros de convenciones, salas de música, discotecas, museos, etc. Son espacios abiertos y *open interiors* de propiedad y gestión privada caracterizados a menudo por una estética agresiva,⁵⁵ que, dando sombra

⁵⁴ Aspecto que tiene raíces profundas en las características del territorio, de la economía, de la sociedad y del sistema político italiano y que no me parece fácilmente eludible ni tampoco muy criticable. Véase Bernardo Secchi, *Una interpretazione delle fasi più recenti dello sviluppo italiano: la formazione della "città diffusa" e il ruolo delle infrastrutture*, Returb, 1996.

⁵⁵ Pero también, cada vez más atentos a los aspectos paisajísticos: véase, por

a lugares centrales más tradicionales, integrándose entre ellos y, frecuentemente, con los grandes nodos de la movilidad, con las estaciones, los aeropuertos, los nudos de las autopistas, los puertos, se convertirán en los verdaderos puntos de referencia de la ciudad contemporánea en la perenne búsqueda de una forma propia estable.⁵⁶

El futuro vendrá marcado por una nueva, más dispersa, articulada e inestable geografía de los lugares centrales resultado y causa de la nueva estructura de la temporalidad y de la movilidad, de una nueva geografía de valores de posición. La ciudad moderna, acentuando las ventajas derivadas de la división del trabajo, ha transformado los principales equipamientos colectivos de la ciudad en "islas" especializadas. El hospital medieval era lugar de la curación, pero también hospicio, posada para el peregrino, para el viandante y el vagabundo; era lugar de prácticas médicas, religiosas y comerciales. Muchos espacios eran, en la ciudad del *ancien régime* y por largo tiempo en la ciudad moderna, lugares "vagos" abiertos a prácticas sociales múltiples y mezcladas entre ellas. En este sentido eran verdaderos lugares públicos. La ciudad moderna los ha reducido a una única función empobreciendo su condición de "lugares centrales".⁵⁷

Es difícil afirmar con precisión cuál será la importancia y el futuro de la parte de ciudad que viene ahora habitualmente señalada en toda Europa con el término de "ciudad difusa"; sin embargo, es impensable que, con las actuales previsiones para las poblaciones importantes, ésta pueda transformarse, a través de progresivas densificaciones, en una ciudad compacta. Y resulta también poco probable que ésta pueda ser marginada, a través de una política de recualificación, *gentrification* y desarrollo del papel de intermediación de los centros urbanos tradicionales, en una inmensa periferia productiva reconstruyendo con términos nuevos la antigua oposición entre ciudad y campo. La conciencia de las raíces profundas, míticas, del localismo y de las razones que impulsan la formación, dentro de

ejemplo, la reciente ordenación del aeropuerto de París-Charles de Gaulle, del aeropuerto de Lyon, del centro comercial Litoral en Marsella, del aeropuerto de Schiphol en Amsterdam, etc.

⁵⁶ La historia, por ejemplo, del centro comercial, como viene estudiada por Margaret Crawford en su ya famoso ensayo ("The World in a Shopping Mall", en Michael Sorkin (ed.), *Variations on a Theme Park*, Nueva York, The Noonday Press, 1992) muestra la inestabilidad formal de cada uno de estos materiales urbanos: una inestabilidad generada por el continuo cambio de estrategias, en este caso comerciales, las cuales, actuando sobre los imaginarios colectivos, tienden a capturar y generar nuevos modelos de consumo y nuevos hábitos de compra.

⁵⁷ Pero naturalmente enriqueciéndolos desde el específico punto de vista de las prestaciones. Nadie hoy estaría dispuesto a renunciar al carácter especializado de un hospital y sus distintas secciones, de un estadio de *football* o de uno de *baseball*, de una sala de conciertos, etc. Justamente por esto es interesante la historia de algunos equipamientos como los centros comerciales, que por el contrario parecen ir hacia atrás, a la búsqueda de una espacialidad muy parecida a la del centro antiguo de la ciudad climatizado.

la ciudad contemporánea, de diferentes ecologías, las tendencias evolutivas de las técnicas de la comunicación,⁵⁸ los procesos de formación de las nuevas clases dirigentes, los comportamientos de numerosos sujetos (por ejemplo, de los grupos juveniles), la tendencia, vinculada en parte a la progresiva globalización de la economía, a concentrar dentro de las áreas urbanas tradicionales viejos y nuevos pobres,⁵⁹ los escenarios de la violencia, de la seguridad y "fortificación",⁶⁰ no consienten y quizá hacen preocupante también un escenario de este tipo. La ciudad contemporánea, a través de la continua destrucción y democratización de los valores posicionales está particularmente preparada para manejar la diferencia, es decir, el cambio de los sistemas de compatibilidad e incompatibilidad entre sujetos y actividades; ofrece aún el espacio para dar respuestas eficaces a las demandas radicales, frecuentemente incompatibles entre sí, adelantadas por los diferentes sujetos. Tal vez tendremos que acostumbrarnos a considerar las características de la ciudad contemporánea no como la representación de un futuro deseable, sino como una ocasión para construirlo.

El futuro de la ciudad

El futuro no es solo algo que viene a nuestro encuentro y que tratamos de prever. Es también, y al menos en parte, una construcción propia, producto de los juicios que expresamos al afrontar el presente, de las imágenes y las expectativas que ellos construyen, de los proyectos en los cuales se representan.

La ciudad contemporánea italiana, en algunos aspectos también la europea, es lugar de graves incomodidades. Poco eficiente, fatigosa, falta de *comfort*, carente en muchas partes de adecuados sistemas de abastecimiento de agua y alcantarillado, con niveles de congestión de tráfico desproporcionados respecto a sus reales dimensiones, ruidosa y contaminada, insegura y sujeta a grandes riesgos para las personas y las cosas, la ciudad contemporánea italiana no corresponde a la cultura y a los niveles de ingreso de sus habitantes, al nivel tecnológico de muchas de sus actividades, a los conocimientos de

⁵⁸ Véase, por ejemplo, Castells, M., *The Informational City*, Londres, Basil Blackwell, 1989 (trad. cast.: *La ciudad informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano regional*, Madrid, Alianza, 1995).

⁵⁹ Véase a este respecto, por ejemplo, Sassen, S., *The Global City*, Princeton, Princeton University Press, 1991 (trad. cast.: *La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio*, Buenos Aires, Eudeba, 1999) y Sassen, S., "Analytic border-lands: economy and culture in the global city", en *Columbia Documents of Architecture and Theory*, Nueva York, Columbia University and City of New York, 1993.

⁶⁰ Los estudios sobre estos temas y sus soluciones son ahora numerosos. Véase, por ejemplo, Mike Davis, "Beyond Blade Runner: Urban Control, Ecology of Fear", en *TapRoot reviews*, n. 2, Lakewood, Oh, Burning Press, 1993 (trad. cast.: *Más allá de Blade Runner: control urbano, la ecología del miedo*, Barcelona, Virus, 2001).

los que el país dispone o debería disponer.⁶¹ Modificar esta situación no es fácil.⁶² Cualquier gobierno debería quizá reflexionar más atentamente sobre este aspecto, sobre las consecuencias que el atraso de la ciudad italiana tiene sobre la productividad del entero sistema económico y social y sobre las oportunidades que ésta ofrece para una política del trabajo y del progreso técnico. La ciudad moderna, sobre todo en su último periodo, ha sido lugar de gigantescas inversiones y de sensible progreso técnico. En las infraestructuras y equipamientos urbanos y territoriales, en las vías y en los canales, en los puertos y en las estaciones ferroviarias, en las redes de abastecimiento de agua y de alcantarillado, de los tranvías y de los metropolitanos, en los hospitales y en las escuelas, en los mercados generales y en los depósitos frigoríficos, se representaba el alto perfil de las técnicas de la época; en su proyectación y realización se han formado filas de técnicos que posteriormente han servido en el mundo de la producción de mercancías. La política de cada país ha estado muy atenta a estos aspectos del desarrollo social, económico y técnico.

La política de la ciudad no puede ser considerada hoy solamente una cuestión de interés local. Junto a la política ambiental y la de las grandes infraestructuras, a ella estrechamente vinculadas, la política urbana actualmente ofrece una gran ocasión para la innovación tecnológica y el desarrollo del empleo. Las características y los problemas de ciudad contemporánea brindan una gran oportunidad siempre que el tema de la ciudad venga correctamente reconsiderado. Pero a esto se oponen, no solo en Italia, dos simétricas sobrecargas de valores: la ciudad antigua de un lado, la casa unifamiliar aislada, del otro; la una entendida, a menudo indebidamente, como la más alta expresión de valores colectivos compartidos; la otra, de manera igualmente excesiva, como la mejor expresión de una *privacy* en la cual se representa la autonomía del individuo. Estas dos sobrecargas generan visiones extremas del futuro, cuando no apocalípticas, que impiden entender exactamente las dife-

⁶¹ Secchi, B., Viganò, P., "Un programma per l'urbanistica", en *Urbanistica*, n. 111, 1998.

⁶² Algunas estimaciones, por cierto bastante aproximadas, nos llevan a decir que la realización de un proyecto inspirado en las formas, en los materiales y en las técnicas en una actitud minimalista, pero en condiciones de eliminar estas formas de incomodidad en las ciudades que hemos estudiado, implica una inversión entre los 700 y los 1.000 millones de euros —de hoy— por cada 100.000 habitantes (entre 350 y 500 millones de euros). Se trata obviamente de un orden de magnitud extraído de una docena de casos y resultaría inútil discutir su exactitud, incluso si nuestros análisis son mucho más detallados de lo que pueda parecer a primera vista. Aproximadamente el 74%-77% de la inversión debería ser sostenida, dentro de las actuales relaciones entre público y privado, por el sector público y de ésta, cerca del 80%, en la actual distribución de las obligaciones, debería ser costada por la administración municipal. Con una cierta variación entre caso y caso, las partidas más relevantes, como se podía esperar, son aquellas que tienen que ver con las infraestructuras y las grandes equipamientos de uso público. Nuestras estimaciones son orientativas, pero indican la dimensión de la empresa que tiene enfrente la política urbana italiana.

157

rencias entre ambas formas de ciudad y sus razones; que impiden comprender las razones de la ruptura entre ciudad moderna y ciudad contemporánea, y sobre todo, que impiden considerar la ciudad antigua, así como la moderna, parte de la ciudad contemporánea y ésta, a su vez, como germen de un posible futuro de la ciudad.

Es difícil que la ciudad contemporánea encuentre una estabilidad formal análoga a la de la ciudad antigua y moderna, que dé lugar a la formación de una consolidada tradición constructiva y de asentamiento; como es difícil también que la cultura contemporánea, en cualquier campo, dé lugar a tradiciones. Si la sociedad occidental estará caracterizada en el futuro por un cada vez más elevado nivel de democratización, la ciudad futura será, en cualquier escala, una ciudad fractal, constituida por fragmentos diferentemente caracterizados, pero no existe razón alguna para que esta particularidad no pueda ser vertida en un proyecto satisfactorio y de calidad semejante a aquellos que hemos conocido para la ciudad antigua y para la moderna. Esta es la tarea que tenemos enfrente para la construcción del futuro y resulta diferente a imaginar imposibles retornos consensuados a la ciudad consolidada, o a formas alternativas de ciudad destinadas a los pocos "que lo han comprendido". Construir el futuro es trabajar dentro de las características de la ciudad contemporánea modificándolas.