

LA NATURALEZA DE LA CIUDAD. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

CITY NATURE. INFRASTRUCTURES AND SERVICES

Alfonso ÁLVAREZ MORA *

RESUMEN

Con la oposición entre la “naturaleza en la ciudad” y la “naturaleza de la ciudad”, queremos indicar que la ciudad tiene su propia naturaleza. Aquella que se vincula con su condición de “lugar público”. La incorporación, a la ciudad, de aquellos otros elementos provenientes del “mundo natural” que adoptan, como expresión más habitual, el “sistema del verde” como dotación urbana por excelencia, coinciden con un momento histórico, los inicios de la modernidad, en el que se vinculan dichas dotaciones con la necesidad de higienizar el ámbito urbano, única manera de procurar una alternativa de calidad a los espacios sociales de clase. La ciudad se naturaliza por exigencias de los grupos sociales implicados en su proyecto y construcción. Se trata de un acercamiento a la “naturaleza” que dichos grupos proponen al mismo tiempo que reivindican el abandono de la ciudad existente, posicionándose frente a la “ciudad del trabajo”, la ciudad que marginan y cuya característica esencial es la endémica ausencia de servicios, o estableciendo pautas urbanísticas que fomentan la segregación espacial.

Palabras clave: planeamiento urbano, historia urbana.

ABSTRACT

With the opposition between “nature in the city” and “nature of the city”, we want to indicate that the city has its own nature: that one that links with its condition of “public place”. The incorporation, to the city, of those other originating elements of the “natural world” adopting, as more habitual expression, the “system of the green” as urban equipment par excellence, agrees with a historical moment, the beginnings of modernity, in which these urban equipment link with the necessity of cleaning up the urban scope, unique way in order to reach an alternative of quality to the social spaces of class. The city introduces nature by exigencies of the social groups implied in its project and construction. It is an approach to “nature” that these groups propose while, at the same time, they are vindicating the abandonment of the existing city, positioning themselves in front of the “city of the work”, the city that marginalizes and whose endemic absence of services is its essential characteristic, or establishing city-planning rules that foment the space segregation.

Keywords: urban planing, urban history.

* Doctor arquitecto, catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela de Arquitectura de Valladolid y director del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

“Es el lugar artificial y fascinante adonde las gentes de la ciudad acuden a contemplar flores cultivadas en invernaderos, y a admirar, como se admira en el teatro el espectáculo de la vida, esa placentera representación que depara, en pleno París, la hermosa naturaleza”.

Una referencia al parque Monceau, de París, en «Fuerte como la muerte», de Guy de Maupassant.

La ciudad como espacio equipado, colectivo y de convivencia

Es nuestro objetivo formular cuestiones acerca de la naturaleza de la ciudad, con la intención de confrontarlas con aquellas otras que apuestan por la “incorporación de la naturaleza a la ciudad”, dando a entender con esto último, quizá, que el ámbito espacial restaría incompleto si no se le dota de aquellos “elementos naturales” que reforzarían contenidos urbanos, también una imagen, implicados con la salubridad, la higiene y el esparcimiento, identificándose estas tres últimas categorías, por otro lado, con la naturaleza del verde en la ciudad.

Partimos de la hipótesis de que la verdadera “naturaleza de la ciudad” es aquella que se muestra desde su condición de “espacio equipado”, ámbito, por tanto, dotado de “servicios públicos” que hagan posible el desarrollo real de una convivencia ciudadana, de una vida en colectividad. Si algo debe distinguir a la ciudad, en efecto, es su condición de “espacio colectivo”, lugar donde se realizan los objetivos propios que expresan la diversidad de grupos sociales que la conforman. Y, para ello, la ciudad tiene que dotarse, tiene que equiparse, tiene que arroparse con toda una serie de categorías espaciales públicas, espacios de convivencia, en suma, que realicen y hagan posible lo esencial de su naturaleza, es decir, su condición de ámbito donde prime lo colectivo.

Esta supremacía de lo público sobre lo privado, con la que identificamos la naturaleza de la ciudad, es algo que se ha ido imponiendo, en el mejor de los casos, en paralelo al desarrollo de la democracia social. En este sentido, la realidad de la ciudad, en su calidad de entidad espacial equipada, comienza a configurarse coincidiendo con el advenimiento de la “sociedad moderna”, con el descalabro de la sociedad del Antiguo Régimen. Hasta entonces, las formas de vida colectiva desarrolladas en el territorio de la ciudad -expresadas como tales-, eran patrimonio de aquellos sectores sociales identificados con la aristocracia o próximos a ellos. La ciudad, en este sentido, no se presentaba como un espacio colectivo y de convivencia al que podían acceder todos sus componentes sociales. Todo lo contrario, ésta se concebía como un lugar en el que, en la medida en que expresaba las aspiraciones políticas de una aristocracia decadente, ocultaba aquellas otras que se identificaban con los grupos sociales que componían la mayoría de la población.¹

¹ Cuando planteamos que la ciudad, como “espacio equipado”, es algo que se va gestando coincidiendo con el descalabro del Antiguo Régimen y con el advenimiento de la Sociedad Burguesa, queremos decir que es a partir de entonces cuando se va imponiendo la idea de “ciudad equipada” como “proyecto” que se extiende a la totalidad del ámbito espacial existente, entendido, también, como

Y cuando decimos que la “ciudad predemocrática”, en su versión aristocrática, no presentaba “espacios colectivos de convivencia”, nos referimos tanto al hecho de su concepción como tal, como a la realidad física de los mismos, en su calidad de componentes esenciales de su estructura urbana. Dichos espacios, en efecto, no eran concebidos en el marco de una construcción teórica acerca de cómo debería ser la ciudad, tampoco estaban implicados en la conformación de su realidad espacial concreta, situándose en la ciudad al margen de una idea de conjunto, favoreciendo unos ámbitos e ignorando los que no estaban vinculados a la idea de “corte”. De cualquier manera, los “espacios colectivos”, en el caso que hiciesen acto de presencia en la ciudad, se expresaban como componentes de clase, es decir, disponibles para sectores sociales privilegiados y para cumplir funciones urbanas estrictamente relacionadas con celebraciones cortesanas, incluso sometidos a normas concretas que regulaban su utilización. Las Plazas Reales francesas, proyectadas y construidas durante los siglos XVII y XVIII, ¿no se pensaban como prolongaciones, más allá de la Corte propiamente dicha, de los ambientes palaciegos que se desarrollaban en ella? No se conciben, pues, más allá de su sentido como “espacios cortesanos” propiamente dichos, impidiendo, con ello, su componente pública, su sentido socializador. La ciudad, por tanto, no es pensada como un todo estructurado, conformado, por componentes espaciales públicos. Si se formulaba algún tipo de proyecto, una intervención concreta en el espacio de la ciudad, éste se concebía como una propuesta que no sobrepasase los límites espaciales sobre los que ejercía dominio la Corte, porque sólo ese “ámbito cortesano”, del tamaño que fuese, es lo que se consideraba ciudad. No cabían, por tanto, tomas de decisiones, sobre ámbitos urbanos concretos, que sobrepasasen intereses aristocráticos.

La ciudad servida en una sociedad democrática: los albores de la modernidad como punto de partida y de referencias obligadas

Es con el desarrollo de las sociedades democráticas, por tanto, cómo se va gestando la idea de una ciudad que debe responder, y así se concibe y proyecta, a necesidades sentidas colectivamente. Hecho éste que comienza a ser objeto de debates allá por los últimos años del XVIII y principios del XIX, culminando una primera etapa, quizá la que va marcar esa manera de concebir lo público en la

“proyecto social”, aunque, en el marco del mismo, sólo se identifiquen aquellos equipamientos que requiere el nuevo orden burgués. La “ciudad equipada”, por tanto, como proyecto, como alternativa a aquella otra, la del Antiguo Régimen, que, aunque también dotada de equipamientos, éstos sólo se configuraban como extensiones de la “corte”, como “espacios exclusivos” al servicio del “orden aristocrático”. Estamos planteando, por tanto, el fenómeno de la ciudad equipada como “proyecto democrático”, como proceso implicado en la definición, en un principio, de la “ciudad burguesa”, sometida, como no podía ser menos, a continuas presiones sociales para que lo inicialmente al servicio exclusivo de las clases sociales en el poder se distribuya y se extienda hacia la mayoría de la población. Pero esto es otra cuestión; ahora estamos planteando el origen y conformación de la ciudad equipada, la naturaleza de la ciudad, como proyecto burgués.

ciudad, dicho esto como hipótesis, con el llamado “movimiento moderno” que se desarrolló, básicamente, durante el periodo de entreguerras.

Vamos a considerar, en este sentido, y con la intención de fijar esas componentes que caracterizan la “naturaleza de la ciudad”, objeto de este artículo, el periodo temporal de esa primera “modernidad”, esos “albores de la modernidad”, que va a recorrer, valga como hipótesis, todo el siglo XIX, con mayor énfasis en su segunda mitad, hasta bien entrado el XX. Durante esos años, en efecto, tuvieron lugar una serie de hechos, por lo que se refiere al tema objeto de análisis, que van a ir definiendo el alcance de lo público en la ciudad, unas veces para impulsarlo, otras para minorarlo, en cualquier caso para establecerlo como una componente sin la cual no podríamos hablar estrictamente de ciudad, de espacio urbano. De entre estas componentes públicas que deben caracterizar lo específico de la ciudad, por otro lado, vamos a considerar, ya que es el objeto de este análisis, la que hace referencia estricta a los “espacios libres” y en especial a aquellos que expresan lo que suele denominarse como el “verde urbano”.

La primera ciudad burguesa como marco de referencia

El marco obligado de referencia, como decíamos, objetivo del análisis emprendido, no puede ser otro que el Proyecto de la Ciudad Burguesa, es decir, la propuesta concreta de una nueva manera de entender la estructura y forma de la ciudad, y todo ello en el marco de una alternativa espacial a la ciudad clásica heredada sometida a los efectos de la primera industrialización². No vamos a centrarnos, por tanto, en el proceso de desarrollo real de la ciudad, sino en el hecho preciso de cómo se estaba pensando, ideando, el “espacio libre alternativo”, espacio que, en el marco de dicho proyecto, comienza a considerarse, al menos de forma sistemática y con claras connotaciones de que se alce como componente esencial de la estructura urbana proyectada, como un “ámbito colectivo y de uso público”.

Pensar cómo se proyectó la Ciudad Burguesa, en efecto, implica inmiscuirse en una diversidad de aspectos que la distinguen. De ellos, nos interesa, en esta ocasión, aquellos que hacen referencia a los “espacios libres” que, de forma individualizada o formando un “sistema”, se incorporan a ese proyecto global.

El acercamiento a la cuestión, por tanto, apuesta por dos aspectos. Por un lado, el “pensamiento global” que está ideando, estableciendo pautas creativas, acerca del tipo de espacio urbano que reclaman los estamentos sociales que lideran la revolución económica del siglo XIX. Por otro, las exigencias específicas que

² Cuando utilizamos el término Ciudad Burguesa, incluso el de Ciudad Moderna, nos referimos a la ciudad que comienza a pensarse, a proyectarse, a gestarse y a construirse, a partir de la segunda mitad de siglo XIX, apoyándose en precedentes que comienzan a ser una realidad una vez consumados los principios de la Revolución Burguesa de final del XVIII. Se trata, estrictamente hablando, de la “ciudad del capital”, ciudad que no se va a expresar, siempre, de la misma manera, que va a ir pasando por sucesivas etapas, concretadas en otras tantas formas de proyecto, acompañando, con ello, al desarrollo que va protagonizando el capital.

hacen referencia, en el marco de ese “proyecto de ciudad”, a los “espacios libres”, y muy concretamente al “verde público” que va a exigirse en el marco de esas nuevas concepciones urbanísticas.

Nuestro análisis, por tanto, se interesa, sobre todo, por aspectos que tienen que ver con el “pensamiento”, con la actitud ideológica que se está adoptando a la hora de concebir una nueva ciudad alternativa a la ciudad clásica heredada. Actitud que es importante comprenderla en el marco ideológico del “proyecto de ciudad” adoptado, también al tratar uno de los elementos urbanos que más van a implicarse y a expresar esas posiciones ideológicas. Nos estamos refiriendo, naturalmente, a la manera de concebir el espacio de uso público.

Nos decía G. Astengo, allá por el año 1956, cuando se encontraba redactando el Plan Urbanístico de la ciudad de Asís³, que es:

“compito specifico del piano regolatore di precisare un armonico complesso di investimenti pubblici, che attuandosi ordinatamente attraverso una predisposta successione di opere, adempiano non solo agli scopi particolari di cui sonostati previsti, ma formino una continuità di interventi... Il piano regolatore è cioè, anzitutto, una disciplina degli interventi pubblici e per gli uffici pubblici”.

Lo que trasladado a nuestro caso significa que es a través de “lo público” como adquiere sentido el contenido específico de un “proyecto urbano”. Es a través de ese contenido como podemos observar, con mayor rigor, qué es lo que se piensa que debe comportar lo esencial de la ciudad. Y si importantes son los diversos “equipamientos públicos” que se proponen, desde el planeamiento, como elementos que estructuran el plano de la ciudad, el que revela, quizás, con mayor énfasis, el sentido que se le desea dar al nuevo “plano proyectado” es aquel que hace referencia a los “espacios libres”. Y todo ello, porque estos espacios son los que van a permitir el uso colectivo de la ciudad, su consumo social, la clave, en una palabra, que ayuda a comprender el sentido último que debe tener el espacio urbano en su calidad de lugar socializado por excelencia. La ciudad deja de tener sentido si pierde, o se merma, su carácter como espacio de encuentros y lugar de manifestaciones sociales.

Las primeras contradicciones democráticas: la concepción de lo público en el marco de una ciudad segregada

Ahora bien, el “proyecto de ciudad” al que nos estamos refiriendo, decimos, es el “proyecto de ciudad burguesa”. Se está pensando en un espacio social específicamente burgués y, por tanto, en un tipo de “espacio libre” que no

³ El Plan Regulador General de la ciudad italiana de Asís, fue redactado en los años cincuenta, teniendo en cuenta tanto la totalidad de la ciudad, incluido su Centro Histórico, como su territorio circundante. Fue concebido, por tanto, como un Plan General, como un Plan de Recuperación y Conservación de su Centro Histórico, y como un Plan de Ordenación Territorial. Véanse: Astengo, 1958, y De Giovanni, 1989.

contradiga esta específica cualidad territorial. Esta Ciudad Burguesa es, sobre todo, un espacio residencial, más acusado en unos casos, como los “ensanches de población” mediterráneos, que en otros, como la manera de organizar el espacio que Haussmann imprimió a una ciudad como París. En cualquier caso, ya se trate de otorgar mayor presencia, más énfasis, a ámbitos específicamente residenciales, como es el caso de los nuevos “espacios sociales” donde se asienta la burguesía dominante, lo que es necesario resaltar es su carácter de “lugares excluyentes”, es decir, territorios pensados y proyectados para ser ocupados por una sola clase social, también por sus derivados y servidores. Esto no quiere decir que en la totalidad de la Ciudad Burguesa no quepan las clases sociales más desfavorecidas, simplemente no tienen asiento en el espacio proyectado. Se ubican, se les condena a asentarse, fuera de los límites de lo proyectado, o al margen de las ventajas y beneficios que ofrece la “ciudad burguesa” así concebida. Es la contradicción que, desde el primer momento, anima la lógica de la Ciudad del Capital. Esta ciudad se caracteriza, como muy inteligentemente lo observó, hace tiempo, Carlo Aymonino (1972), como el encuentro contradictorio entre “lo existente”, lo proyectado, lo pensado, y “lo inexistente”, lo que se desarrolla y se asienta, necesariamente, en el espacio de la Ciudad Burguesa aunque adoptando una condición marginal.

Lo que interesa resaltar, por lo que se refiere a la relación entre la Ciudad Burguesa, proyectada como tal, y esas otras “alternativas populares”, presentadas, en unos casos, como “conjuntos residenciales económicos”, que se formulan en paralelo a la construcción del espacio burgués específico, o como despojos urbanos que restan, una vez consumadas las reformas urbanísticas emprendidas, lo que interesa resaltar, decimos, es el alcance que adquiere la presencia de “espacios libres”, y de qué tipo, que se observan, en su caso, en cada una de dichas realidades territoriales contradictorias. Mientras el “espacio burgués”, propiamente dicho, es proyectado apoyándose en un “sistema infraestructural”, del que forman parte específicos “espacios libres”, los lugares donde se localizan “residencias económicas”, o aquellos otros donde asoman los “despojos” que generan las reformas, en general, están fuera de dichos sistemas, dotándoseles, en el mejor de los casos, de mínimas cotas de servicios, aunque, eso sí, desvinculadas del sistema infraestructural proyectado. Se trata, en esta ocasión, de barrios de nueva creación, asentamientos marginales o restos de las reformas emprendidas, que suelen concebirse de muy diversas maneras: como operaciones inmobiliarias emprendidas por estamentos oficiales, entidades filantrópicas, población desposeída o, simplemente, por aquellos que no les queda otra posibilidad que aceptar la ruina que les deja la riqueza producida junto a los lugares que habitan.

La Ciudad Burguesa, por tanto, como realidad espacial contradictoria. Ello es así, entre otras cosas, porque lo proyectado se piensa como “única ciudad posible”, cuando, en realidad, la ciudad es mucho más compleja, tanto espacial como socialmente hablando. Los “espacios libres”, en su calidad de “territorios de servicio”, sólo están presentes en la medida en que, también, se proyectan en el marco de esa “única ciudad posible”, no programándose su presencia allá donde no llega la “posibilidad proyectada”, aunque la realidad confirme esa ausencia como parte inseparable de la ciudad a la que pertenece y a la que ésta no puede renunciar.

Las infraestructuras como soportes de lo público y como instrumentos de producción de suelo

El Proyecto de Ciudad Burguesa, en otro orden de cosas y atendiendo a sus connotaciones económico-productivas, se distingue, ante todo, por la aplicación de técnicas concretas que permiten la valoración del objeto ciudad como si de un producto industrial más se tratase. La Ciudad Burguesa, siguiendo el pensamiento de Lefebvre (1969 y 1972), no se configura sólo como un lugar donde se desarrolla la producción sino, también, como un “lugar producido”. La Ciudad Burguesa, en una palabra, se incorpora, decididamente, al sistema económico capitalista en su calidad de producto económico-social. Y, para hacer posible esta nueva concepción de lo urbano, nada mejor que instrumentalizar las infraestructuras como elementos básicos de proyecto.

La diferencia entre la ciudad clásica-aristocrática y la ciudad burguesa reside en el hecho de que en esta última casi todo está referido, en términos globales, a un sistema infraestructural previamente proyectado. Los “espacios libres”, en nuestro caso, se plantean estrechamente vinculados a dicho sistema. En la ciudad clásica-aristocrática, cuando se proyectaba un “espacio público” se pensaba como entidad local, lo que quiere decir que dicho proyecto, su incidencia, no afectaba más que al lugar específico que transforma y al que dota de una cierta cualidad urbanística. El marco espacial de referencia de cualquier actuación urbanística, en la ciudad clásica-aristocrática, no podía ser otro que la propia ciudad existente. Proyectar sobre lo existente, sin referencias a un “plano regulador” previamente establecido, constituía la forma más habitual de intervenir en la ciudad. La “anticipación formal”, el proyecto en suma, sólo estaba referido a actuaciones concretas con un alcance transformador muy limitado.

La Ciudad Burguesa cambia radicalmente estos principios. La ciudad existente deja de ser el marco obligado de referencia, dejando ese protagonismo al Proyecto, al Plan. La realidad espacial existente, por el contrario, se convierte en un espacio sometido a radicales transformaciones, asumiendo su condición de espacio a “desaparecer”, y todo ello en función de unos principios urbanísticos que apenas tienen en cuenta, como método de proyecto, categorías espaciales extraídas del análisis y conocimiento de lo existente. La Ciudad Burguesa, en efecto, no sólo es contradictoria con lo existente, sino que se plantea como algo muy diferente a lo que está consolidado. La marginación de que es objeto la ciudad histórica, en este proceso de transformación, nos revela, con todo rigor, lo que estamos planteando.

Las infraestructuras, como decimos, constituyen el elemento por excelencia que proporciona sentido y globalidad al proyecto de Ciudad Burguesa. Los “espacios libres” que se proyectan están referidos, como otras tantas cuestiones urbanísticas, a las citadas infraestructuras. Es así como podemos establecer una relación clara entre el sentido que adquieren los “espacios libres”, en la Ciudad Burguesa, y aquel otro que se identifica con las “infraestructuras proyectadas”. De hecho, los “espacios libres” se proyectan, generalmente, como “sistemas”.

Infraestructuras, espacios libres y naturaleza de la ciudad. Modelos urbanos posibles

Plantear cómo es el “sistema de espacios libres”, en el Proyecto de Ciudad Burguesa, significa remitirse a las “infraestructuras proyectadas”, al papel que, en las mismas, se le ha asignado a los “espacios libres”. Podemos considerar, en este sentido, tantos “modelos” como formas adquieren dichos “sistema infraestructurales”, lo que estará condicionado en función de situaciones locales y geográficas diversas. La Ciudad Burguesa, en este sentido, no se ha distinguido por ofrecer una única modalidad de proyecto. La diversidad de los mismos va a depender de lo específico de cada contexto geográfico donde se desarrollen alternativas concretas. Dependiendo de ello, se desarrollarán, también, formas diferentes de entender el proyecto de Ciudad Burguesa y, con ello, el “sistema de espacios libres”.

Estas diferencias, sin embargo, no nos deben hacer pensar que la Ciudad Burguesa, por lo que se refiere, naturalmente, al mundo occidental, Europa y América, sin olvidar los “proyectos coloniales” realizados por mentalidades europeas en países fuera de su ámbito geográfico, presenta diferencias, de unas regiones a otras, que permitan un funcionamiento, desde el punto de vista del desarrollo del capital, también diferente. Lo que resulta diferente va a ser, sobre todo, la forma que adquiere la ciudad, no así el “modelo espacial” requerido para la producción capitalista. Este “modelo”, bajo formas diferentes, se repite de un lugar a otro. Es así como podemos considerar, en esta primera Ciudad Burguesa y como hipótesis de partida, tres “modelos” referidos a esa manera de materializarse la “forma de ciudad” adoptada, y con ella la de los “espacios libres” que, entre otros “sistemas”, la articulan. De entre los posibles “modelos”, proponemos, en este sentido, los siguientes:

1. En primer lugar, aquel que se expresa mediante una yuxtaposición diferenciada entre “sistemas infraestructurales” y “sistemas de espacios libres”, como base del nuevo espacio residencial proyectado, asegurando, con ello, la construcción de un “espacio segregado”.

Estamos, con este “modelo”, ante una forma de ciudad en la que su “naturaleza” se expresa, y se identifica, con lo esencial de su proyecto: Con los “sistemas infraestructurales”. La “naturaleza”, en este sentido, no ha entrado en la ciudad. Son esos elementos infraestructurales los que generan otra “naturaleza” distinta de la “natural”. Naturaleza, en suma, que ha resultado como consecuencia de una vinculación, en este caso, necesaria, entre el “sistema de espacios libres” y el propiamente “sistema infraestructural” general que constituye la base físico-espacial del “modelo”. En esta vinculación, sin embargo, el “sistema de espacios libres” se diferencia, claramente, de las “infraestructura viarias”, formando cada uno un sistema diferente, no concibiéndose, sin embargo, el uno sin el otro. Mantienen una independencia, se reconocen individualmente, implicándose, por separado, en la definición de todo el sistema infraestructural que da cuerpo a la ciudad. Es el caso de los “Planes Reguladores Generales” que tanto proliferaron por la Europa de la segunda mitad del XIX y principios del XX. Entre ellos, cabe

incluir a los llamados “Ensanches de Población”, a los “Planes Reguladores Generales” italianos, o a los posteriores “Planes de Ensanche y Reforma Interior”, muy importantes en España. Todas estas formas de planeamiento han constituido, al final, la referencia más inmediata a nuestro actual ordenamiento urbanístico. Los “espacios libres” adquieren, en esta casuística, la categoría de “infraestructuras básicas de la ciudad”, y todo ello en la medida en que se distribuyen a lo largo y ancho del espacio objeto de ordenación, jerarquizando sus contenidos, desde el parque urbano hasta el jardín entre bloques, pasando por los “patios de manzana”, parques de barrios, avenidas arboladas...etc. El “verde urbano”, en su calidad de espacio libre, articula la lógica del proyecto en el mismo plano de responsabilidad que asume el viario, aunque formando un sistema diferenciado. De ahí la yuxtaposición comentada.⁴

2. En segundo lugar, un “modelo” sustentado en la identificación entre la “estructura vial”, entendida como espacio dotacional-residencial, como “espacio social de clase”, el gran boulevard, y el “sistema de espacios libres”.

Estos dos “sistemas”, al contrario que en el caso anterior, no se presentan, en esta ocasión, de manera independiente, ni siquiera conformando figuras yuxtapuestas entre sí, identificándose, en contrapartida, con un único elemento urbano: La vía, el boulevard o, en general, la calle. Esta “infraestructura total”, valga la expresión, se constituye como la base física que soporta las nuevas dotaciones que identifican a la Ciudad Burguesa. Segundo “modelo” que nos revela, por tanto, una concepción de los “espacios libres” estrechamente vinculados, casi confundidos, con el sistema viario. Es la vía, la calle urbana, la que se concibe, al mismo tiempo, como vía de tráfico y como estancia para uso del tiempo libre. Es el “sistema de calles”, por tanto, el que orienta y da sentido a los “espacios libres”, en la medida en que la “avenida”, o “Boulevard”, se concibe con esa doble condición. No hay un sistema de espacios libres diferente a un sistema viario, como sucedía con los “ensanches de población”, o con los “Planes Reguladores Generales”. Ambos sistemas se reúnen en uno sólo. Las transformaciones a que sometió la ciudad de París el Barón Haussmann, nos ofrecen un claro ejemplo de lo que decimos.

3. Y, en tercer lugar, un “modelo espacial” en el que los “espacios libres” se conciben como componentes de un “sistema infraestructural de alcance metropolitano. Su referencia originaria es el “modelo de ciudad jardín; su materialización más concreta y más repetida, el “suburbio jardín” de clase.

Tercer “modelo”, por tanto, que nos remite, sobre todo, a la experiencia americana, donde las primeras experiencias inglesas, que atendían al “modelo” de

⁴ Quizá, uno de los mejores textos que nos proporciona toda una serie de casuísticas referidas a esta primera “ciudad burguesa”, como entidad urbanística proyectada, como ámbito geográfico sometido a procesos concretos de Planificación Territorial, sea el «Catálogo de las Exposiciones Internacionales de Urbanística» que elaboró Werner Hegemann, hacia 1910. Existe una traducción italiana de dicho texto, «Catalogo delle Esposizioni Internazionali di Urbanistica. Berlino 1910, Düsseldorf 1911-12», publicada en 1975, Milán, Il Saggiatore, coordinada por Donatella Calabi y Marino Folini.

Ciudad Jardín, se interpretaron adoptándose el “suburbio jardín” como alternativa a la idea originaria de Howard. El “sistema de espacios libres”, en este caso, se plantea como una auténtica infraestructura territorial.

La primera experiencia, teórica y práctica, a la que tenemos necesidad de referirnos para contextualizar este “modelo urbano”, decimos, es la propuesta de Ciudad Jardín planteada por Howard en los últimos años del siglo XIX. Es obligada esta referencia no sólo por lo singular de sus planteamientos, adelantándose más de medio siglo a conceptos tan habituales en la actualidad, como es, entre otros, la idea del “área metropolitana”, sino, sobre todo, por su vinculación con los planteamientos, casi coetáneos, que sirvieron de base a las propuestas Olmsted. Las elaboraciones teóricas de este arquitecto paisajista, en efecto, encuentran un punto claro de conexión con el pensamiento de Howard, aunque sólo sea desde la interpretación que se hace del mismo. Dichas conexiones, sin embargo, no se producen de forma directa, sin filtros críticos, sino, como decimos, interpretando el modelo original y adaptándolo a las exigencias de la “cultura americana”. El modelo de Howard plantea, entre otras cosas, una “descentralización” de la “ciudad central” mediante la creación de nuevas ciudades en torno a esta última, ciudades comunicadas entre sí y con la “ciudad central”. El modelo de Howard constituye un riguroso “planteamiento metropolitano”, en el que la “descentralización” propuesta se entiende como “descentralización total”, creando nuevas entidades urbanas autónomas. El modelo de Olmsted, sin embargo, recoge de Howard la idea de la “descentralización total” para convertirla sólo en una “descentralización residencial”. De ahí que el sistema de parques de Olmsted se instrumentalice como un mecanismo que favorece y potencia la construcción no tanto de un “modelo metropolitano descentralizado” como de un modelo residencial que se denomina “Suburbio-Jardín”. La diferencia entre el modelo de Howard y el de Olmsted es la misma que separa la idea de “Ciudad-Jardín” del “Suburbio Jardín”.

Hacia el “modelo metropolitano” final: de la descentralización originaria a la “metrópoli concentrada” como espacio residencial

La “construcción metropolitana”, en el contexto de la ciudad americana, sin embargo, aún con estos matices que hacen de la descentralización comentada algo que sólo va a afectar a la residencia, era ya casi un hecho consumado. No olvidemos que, en el último tercio del siglo XIX, vivir en el suburbio era la práctica más generalizada. Las *row houses* caen en decadencia. La atracción de la idea de lo rural y la continua presión de la inmigración e industrialización volvió a las clases medias contra la manera de vivir en la ciudad. El “plan metropolitano” se estaba construyendo. El “sistema de parques” era su directriz, y el suburbio uno de sus aspectos más significativos. El “plan metropolitano” no era otro que aquel que estaba desarrollando la idea de separar las vastas áreas de nueva creación del centro de la ciudad.

La reconversión que hace Olmsted de estos presupuestos teóricos incide, se manifiesta, sobre todo, en el nuevo papel que asigna al “parque”, entendido, por la

cultura burguesa americana emergente, como el “espacio libre” por excelencia, también como componente infraestructural, como soporte urbanístico y territorial. El “parque”, en este sentido, adquiere la expresión de una “infraestructura continuada”, concebida como un cuerpo compacto ininterrumpido de “espacios verdes” y “viario”, que parte de la “ciudad central” y se interna en el territorio exterior y circundante con ella. El “sistema de parques”, así concebido, entiende la ciudad como un conjunto territorial, actuando dicho sistema no sólo como un “equipo urbano” destinado al uso del tiempo libre sino, sobre todo, como una infraestructura con capacidad para dar forma y sentido al espacio periférico, es decir al “suburbio residencial de clase”. Aunque nos recuerde la lógica del “Boulevard” parisino, en la medida en que “parque” y “viario” forman un todo compacto, lo que podemos denominar como “avenida Parque”, lo específico en el caso de la Ciudad Americana, sin embargo, es que dicha “avenida” sobrepasa los límites de la “ciudad central”, configurándose, por tanto, como una “infraestructura territorial”.

Los espacios libres y los postulados higienistas: una alternativa clasista a la cuestión de la insalubridad

Pero, ¿por qué adquieren tanta importancia los “espacios libres”, ya sea formando un “sistema”, o individualizados a lo largo y ancho del espacio de la Ciudad Burguesa? ¿Por qué, por otro lado, abandonan ese carácter local, propio de la Ciudad Aristocrática, para inmiscuirse en la organización general de lo urbano, incluso del territorio? Y ¿por qué se convierten en vanguardia de la “modernidad”, es decir, en elementos urbanos de los que se exige su presencia en la ciudad, hasta el punto de convertirse en las señas de identidad de la Ciudad Burguesa?

Recordemos que las primeras propuestas que van a desembocar en alternativas a la ciudad industrial del ochocientos derivan de análisis específicos que se centran, fundamentalmente, en las condiciones de vida que se dan en las ciudades, sobre todo las que afectan a las clases trabajadoras. Las críticas se dirigen, sobre todo, a la ausencia de higiene, soleamiento, aireación...etc., que distinguen a los tejidos urbanos tradicionales. Son planteamientos rigurosamente higienistas que, el pensamiento de la época, no duda en relacionar con la miseria, la pobreza y la criminalidad. Ser pobre, se diría, es la puerta abierta para cometer actos delictivos, y dicha pobreza, por otro lado, es fruto de formas de vida caracterizadas por el desarraigo, expresándose e identificándose con la ausencia de las mínimas condiciones higiénicas y de salud que hagan posible una vida digna. A estos planteamientos higienistas, base de las críticas y de las propuestas alternativas a la “ciudad industrial”, se agregan aquellos otros que tienen que ver con el acceso, en propiedad, a la vivienda, ya que sentir la vivienda como propia eliminaría, según el pensamiento filantrópico, el desarraigo y el sentirse marginado por la sociedad. Acceso a la propiedad de la vivienda, por otro lado, que contribuiría a combatir las ideas socialistas imperantes. Sentirse propietario y enarbolar las ideas revolucionarias socialistas, se decía, son incompatibles.

Hagamos al obrero propietario y pondremos en sus manos la mejor arma para combatir el socialismo⁵.

Ahora bien, estos análisis “socio-higienistas” se realizan estudiando las condiciones de vida de las clases trabajadoras. Sin embargo, son utilizados, sus conclusiones, para plantear alternativas, a la ciudad industrial, en clave burguesa. ¿Deseo de la burguesía de encauzar todo tipo de “estatus social” por el camino de la aspiraciones burguesas, unificando el contenido sociológico de la ciudad o, al menos, haciendo posible una convivencia interclasista en un mismo espacio urbano? Sea cual sea el motivo, lo que sí queda claro es que las propuestas encaminadas a materializar el sentido territorial de la Ciudad Burguesa se decantan por formulaciones unitarias desde el punto de vista del tipo de espacio social que proponen. No son espacios interclasistas, y si algunos son presentados de esta manera, valga como ejemplo el caso de los “ensanches de población”⁶, la convivencia de clases sociales se plantea como “escuela de aprendizaje burgués”.

Fue esta actitud “higienista” la que encauzó el tipo de análisis críticos que se realizaron de la primera Ciudad Industrial, así como la cobertura ideológica que desembocó y justificó el tipo de alternativas urbanísticas propuestas. Dichas alternativas, al basarse en presupuestos higienistas, al entender que la ciudad tenía que materializarse como un artefacto higiénico y saludable, paralelamente a su condición como entidad espacial recorrida por medios de comunicación viaria, incorporó el “parque”, el “verde urbano”, como elemento fundamental del proyecto, ya que con ello se pensaba contribuir a la eliminación de malos ambientes urbanos, aportando, en contrapartida, la salud que requería el “espacio social burgués”.

Los sistemas del “verde urbano” y la producción de valores inmobiliarios

La idea de “espacio libre” va adquiriendo, paulatinamente y a medida que se van depurando los componentes públicos que deben conformar la estructura básica de la nueva ciudad, connotaciones cada vez más cercanas a su condición de “verde urbano”. Cerdá, por ejemplo, entendía la nueva estructura urbana de la ciudad como un artefacto por donde fuese posible todo tipo de movimientos circulatorios, tanto los que permitirían la comunicación viaria entre partes como el recorrer del aire y la entrada del sol. Es así como el “parque”, el espacio libre arbolado, se plantea como el elemento por excelencia que va a asegurar la higiene y la salud de los habitantes de la ciudad, purificando la circulación citada y proporcionando componentes naturales que garanticen salubridad al nuevo artefacto urbano.

⁵ Imprescindible, para hacernos reflexionar sobre todos estos conceptos, el extraordinario estudio de R. H Guerrand, 1987.

⁶ Recordemos que Cerdá planteaba el Proyecto de Ensanche como un espacio en el que la vida colectiva, encauzada a través de una red jerarquizada de equipamientos y servicios extendida a todo el espacio residencial proyectado, era posible a lo largo y ancho del mismo, lo que se materializaba, al final, en lo que él denominaba como la “ciudad igualitaria”.

Este es el planteamiento ideológico que justifica la presencia de estos “espacios libres”, cada vez más identificados como “verde urbano”, en el nuevo proyecto de ciudad. Dichos “espacios verdes”, sin embargo, van a convertirse, en el marco de la “ciudad segregada” que se está construyendo, en factores determinantes de la valoración del suelo urbano. Su presencia, por tanto, no sólo se va a entender como “pulmón” necesario al “cuerpo” de la ciudad, sino, a su vez, como elementos determinantes de cara al desarrollo de específicos valores inmobiliarios.

El “sistema del verde urbano” como categoría espacial que jerarquiza valores inmobiliarios

Pongamos como ejemplo, valga la hipótesis, el caso de los “ensanches de población”⁷. En estos “ensanches”, los “espacios libres” se establecen de forma jerarquizada. Observamos, en este sentido, “tipologías” diferentes de “espacios libres” en función de su localización específica, es decir, de acuerdo con la función que les ha sido asignada. Se proyectan, en este sentido, grandes parques a nivel ciudad, otros a nivel distrito, a nivel de barrio...etc., hasta encontrarnos con los “ámbitos verdes” más directamente relacionados con la vivienda, como es el caso de los “patios de manzana”. Forman, todos ellos, un sistema que, como decíamos anteriormente, se yuxtapone, aunque manteniendo su independencia, al sistema específicamente viario. Y esto es así, por cuanto los “ensanches” se configuran, al menos en teoría, como “espacios sociales burgueses” en los que el “igualitarismo espacial”, gozar de las mismas ventajas a lo largo y ancho de los mismos es su característica más acusada.

Los “ensanches” se conciben como un gran espacio contiguo a la ciudad consolidada al que se le dota de las infraestructuras necesarias para hacer posible, en principio de forma ilimitada, un proceso de construcción residencial de gran alcance en todo el conjunto territorial así considerado. De esta forma, cualquier propietario puede iniciar un proceso de construcción concreto sin necesidad de condicionar dicha construcción a la inmediatez de lo construido. Para que dicha construcción se lleve a cabo, debería contar con un apoyo mínimo infraestructural, no tanto el estar más cerca o más lejos de lo que ya se encuentra construido. En este sentido, el “ensanche” es un ámbito edificatorio dotado de elementos infraestructurales, entre ellos los “espacios libres”, de los que se exige su presencia previa antes de proceder a la operación inmobiliaria correspondiente.

⁷ Los dos textos originales, y más importantes, que elaboró Ildefonso Cerdá, al mismo tiempo que estaba proyectando el Ensanche de Barcelona, son: «Teoría de la Construcción de las ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona», que data del año 1859, y que ha sido editado por el Ministerio para las Administraciones Públicas, en 1991. El otro texto se refiere a una de sus aportaciones teóricas que más influencia han tenido en el desarrollo posterior de la disciplina: «Teoría General de la Urbanización. Reforma y Ensanche de Barcelona. I, Teoría General de la Urbanización. II, La Urbanización como un hecho concreto. Estadística de Barcelona». Un tercer volumen hace referencia a la «Vida y Obra de I. Cerdá. El Ensanche de Barcelona». Editados en Madrid por el Instituto de Estudios Fiscales en 1968.

La necesidad de contar, previamente, con estos elementos infraestructurales, los “espacios libres” entre ellos, es lo que permite que estos últimos se impliquen, tanto en la construcción específica del ámbito espacial, donde se va a llevar a cabo la operación inmobiliaria correspondiente, como en su puesta en valor. El “espacio libre” acompaña, en este sentido, al proceso de construcción del “ensanche”, ya sea obedeciendo a una continuidad espacial, o estableciéndose “a saltos”, aunque, eso sí, en el marco de una propuesta global previamente elaborada. Es el proceso específico de producción inmobiliario, que acompaña a la lógica del “ensanche”, lo que explica esta manera de entender las implicaciones de los “espacios libres” en el conjunto de la ciudad. Al plantearse, de forma unitaria, la vinculación entre infraestructuras y edificación, permite que los “espacios libres” resulten, al final, como elementos integrantes de un sistema jerarquizado, del mismo modo que sucede con las infraestructuras viarias. Es una manera, además, de asegurar la calidad de la empresa inmobiliaria emprendida.

El “verde urbano” como complemento, menos como determinante en la valoración de los nuevos productos inmobiliarios

Las transformaciones urbanas llevadas a cabo en París, durante la segunda mitad del XIX, constituyen un ejemplo para mostrar esta segunda hipótesis. Estas transformaciones urbanísticas nos permiten abordar otra manera de entender el papel de los “espacios libres” en el Proyecto de la Ciudad Burguesa. A diferencia de los “ensanches”, el proceso de construcción de París se realiza transformando lo existente, es decir, poniendo en valor lo construido⁸. Este punto de partida va a condicionar, como no podía ser de otra manera, el sentido y la lógica que adquieran los “espacios libres”. Al instrumentalizarse la “apertura viaria” como mecanismo prioritario de intervención, los resultados espaciales que se derivan de unas operaciones semejantes constituyen los únicos elemento urbano de “uso público”, al menos los más importante, con capacidad para aglutinar e integrar, en función de su trazado y recorrido, todas las infraestructuras que requiere el nuevo espacio que se está construyendo. El “proyecto de la vía”, planteada como “apertura”, se concibe, en este sentido, como “infraestructura viaria” como “zona verde”, como “canal circulatorio” y como “salón urbano”, sin contar aquellas otras funciones urbanas que tiene que ver con la actividad económica y la actividad inmobiliaria que realiza, entre otras cosas, las residencias burguesa

Se puede decir, por tanto, que el ejemplo parisino se caracteriza por entender las infraestructuras como un conjunto de “servicios compactos”, servicios que se rigen, su localización y recorrido, por la lógica que se deriva de la

⁸ Innumerables han sido los textos que se han dedicado a las grandes transformaciones urbanas que se llevaron a cabo en París durante la segunda mitad del siglo XIX, sin contar con las, también, innumerables referencias literarias que, posiblemente, nos hagan reflexionar con más rigor aún a propósito de la nueva ciudad que se estaba construyendo. Hoy nos quedamos con el Catálogo de la Exposición que, sobre el París de Haussmann, se celebró en el año 1991, en los locales del Arsenal: Des Cars, J, Pinon, P. «Paris - Haussmann». París 1991.

“reestructuración” general a que se somete la “ciudad existente”, reestructuración de la que se va a derivar, a su vez, una nueva “división social del espacio” sobre la que descansa la nueva concepción de lo urbano. Porque, lo que realmente se está proyectado, en la ciudad de París, no es tanto una nueva ciudad, entendida en términos globales, como una nueva manera de entender la “centralidad urbana”. Se está construyendo el “centro” del París moderno, ya sea en su vertiente funcional estricta como en clave residencial. El resultado final es la creación de barrios donde se localizan las nuevas actividades y servicios urbanos, el “centro terciario”, así como la definición de zonas residenciales de alto nivel económico que no contradigan la calidad del “centro” así proyectado. El barrio de L’Étoile, en este sentido, constituye un ejemplo de lo que decimos.

Los “espacios libres” siguen la lógica de la “centralidad urbana” que se está construyendo, lo que quiere decir que, en cierto modo, no se integran en un sistema autónomo que no exprese la lógica que emana del conjunto del “sistema infraestructural”. De hecho, cuando A. Alphand plantea, en «Les Promenades de Paris» (1867-73), la necesidad de proveer a la ciudad de una serie de parques, por aquello de no descartarse de los presupuestos higienistas de la época, lo hace de forma individualizada y sin una idea general de conjunto que garantice una distribución equilibrada del “verde”, ya que el sentido infraestructural de éste lo marca su vinculación con la estructura viaria, con el “sistema de bulevares”, no tanto su localización indiscriminada en el conjunto de la ciudad. Alphand establece cuatro parques para la ciudad de París, independientemente de otros de menor importancia, así como pequeñas plazas o *squares* distribuidos desigualmente por la ciudad. De estos cuatro parques, dos de ellos ya existen, el Bois de Boulogne y el Bois de Vincennes. Los otros dos, situados al norte y sur de la ciudad, para compensar, quizá, la localización Este-Oeste de los dos citados, son de nueva creación. Se trata del parque de la Buttes-Chaumont y el parque de Montsouris.

La ausencia de un “sistema de parques” en París, en la medida en que están supeditados a la lógica del viario, también es debida a la dificultad de promover tal iniciativa en el marco de la ciudad consolidada. Los únicos parques que observamos en esta última son resultado de la desagregación de parte de las propiedades aristocráticas existentes. Problemas, por tanto, de disponibilidad de suelo están en la base de esta ausencia que comentamos. Y todo ello en la medida en que el sentido de las reformas parisinas se identifica con la construcción de “nuevas áreas de centralidad”, para lo cual la actuación sobre la “ciudad existente” se alza como algo ineludible e incuestionable. Es la lógica de la propia reforma urbanística emprendida, por tanto, la que está condicionando el modelo de “espacio libre” y su supeditación a la estructura viaria propuesta.

De complemento a categoría de “sistema infraestructural urbano”. La propuesta de un “sistema de parques” en el proyecto para transformar París planteado por Hénard

El nuevo proyecto que planteó Hénard (1903-1904), allá por los primeros años del siglo XX, a pesar de presentar novedades importantes, por lo que se refiere al planteamiento del espacio dedicado al tiempo libre, continua insistiendo en el fortalecimiento de la “centralidad” parisina. Hénard, sin embargo, plantea una propuesta en la que compagina el establecimiento de una alternativa al “espacio central” planteado por Haussmann, mediante una nueva *croisée*, con la definición, por primera vez en la historia de París, de un “sistema de parques” localizados, como no podía ser de otra manera, a lo largo del recorrido del último recinto amurallado de París, artefacto defensivo cuya demolición resultaba imprescindible para materializar la propuesta citada. El reforzamiento de la “centralidad” parisina sigue estando en la base del proyecto, reforzamiento al que contribuye una manera concreta de plantear el “sistema de parques” citado, ya que éste se configura como un límite, como una “nueva muralla” que delimita el espacio central así considerado.

La gran novedad de este proyecto, sin embargo, radica en el aparato ideológico que desarrolla Hénard para justificar la presencia, en París, de dicho “anillo verde”. Los análisis previos que realiza se desarrollan en el marco de una crítica histórica que denuncia la pérdida constante de “espacios libres” que ha protagonizado una ciudad como París. Su comparación con lo que ha sucedido, en el mismo periodo histórico, en una ciudad como Londres, hace pensar a Hénard la necesidad de que París recupere y mejore, si es posible, la disponibilidad de “espacios verdes”. Dicha necesidad la justifica en la medida en que París es una ciudad mucho más densa que Londres, 2.700.000 habitantes en una superficie de 7.800 hectáreas, mientras Londres, con una población de 6.000.000 de habitantes, cuenta con unas 34.000 hectáreas. 176 habitantes por hectárea, en Londres, frente a los 348 de París. Y por lo que se refiere a la disponibilidad de espacios verdes, Londres cuenta con 4.800 hectáreas de parque frente a las 1.700 de París, estando incluidos, en esta última cifra, los bosques de Boulogne y Vincennes.

Esta preocupación por la “densidad de población” es una de las variables más utilizadas por los higienistas para denunciar las condiciones de vida en las ciudades, ya que esta “densidad”, su cuantía, se convierte en el indicador de la cantidad de metros cuadrados dedicados a “espacios libres” de los que tiene necesidad una población. Además, se insiste en la idea de que el aumento de la densidad empeora las condiciones de vida, aumenta la pobreza y favorece el desarrollo de conductas humanas no deseadas.

Es así como Hénard propone un “sistema de parques” para París, sistema que se materializa a través del llamado Boulevard a Redans, así como mediante la localización de pequeños parques, estratégicamente situados en el interior de la ciudad consolidada, parques que están situados, como máximo, a 500 metros de la zona residencial más alejada. Hénard, por tanto, imagina el parque no sólo como un elemento fundamental para la salud de los habitantes de la ciudad sino como un

lugar que debe mantener una estrecha relación con la vivienda. Salud y distribución equitativa constituyen los elementos esenciales del sistema que propone.

Dicho Boulevard a Redans, decimos, lo proyecta siguiendo el recorrido de la antigua muralla, Boulevard que, como es conocido, se plantea de tal manera que permite el desarrollo de unos bloques residenciales provistos de unos “entrantes” ajardinados, diferenciando la “línea de calle”, propiamente dicha, de la “línea de fachada”. Años mas tarde, los arquitectos del Movimiento Moderno llevarán a sus últimas consecuencias esta separación, tanto por motivos circulatorios como por la obsesiva idea de aumentar, al máximo, la cantidad de “suelo libre” frente al “edificado”. El proyecto de Hénard, sin embargo, a pesar de sus aportaciones, representa la confluencia entre las necesidades de fortalecer la “centralidad urbana”, la marginación cada vez más acusada de la periferia obrera, y la incorporación, como un elemento más de dicha “centralidad”, del “sistema de parques”.

El “verde urbano” como parte de una “infraestructura territorial” vinculada al desarrollo del “suburbio de clase”

No podemos dejar de hacer referencia, tal y como comentábamos con anterioridad, a la idea del “espacio libre” como elemento urbano infraestructural con capacidad para ordenar y hacer posible un desarrollo urbanístico de alcance territorial. Es el modelo americano que fue elaborado, sobre todo, por el Arquitecto Paisajista F. L. Olmsted (Sutton, 1979). El parque se convierten, en esta ocasión, en “sistema infraestructural” con capacidad para ordenar un territorio, entendido este no sólo como el asiento del llamado “suburbio jardín” sino, también como “paisaje”. Ciudad Central, Suburbio, Territorio y Paisaje forman un conjunto de cuya unidad material se responsabiliza este “sistema de parques” que recorre todo el territorio urbanizado.

La ciudad de Boston nos ofrece un ejemplo muy esclarecedor de lo que decimos. Durante la segunda mitad del siglo XIX, esta ciudad fue objeto de un proyecto para proceder a su ampliación territorial, ampliación que se lleva a cabo en régimen de continuidad espacial con la Ciudad Histórica. Es así como se proyecta el llamado barrio de Back Bay⁹, barrio concebido como un espacio residencial burgués en el que sólo se podían construir lo que se denominó, por entonces, “viviendas de primera clase”. Dicho barrio se constituye como una alternativa residencial de clase frente a la “ciudad central”, espacio este último que comienza a adquirir, desde entonces, claras connotaciones como sector de oficinas

⁹ El barrio de Back Bay está analizado, pormenorizadamente, en nuestro trabajo: Álvarez Mora, 1989. Este artículo mereció un “encabezamiento editorial”, por parte de su Consejo de Redacción, en los siguientes términos: “con independencia del enfoque que el profesor Álvarez Mora orienta su escrito, la belleza e importancia de este proyecto residencial junto al *down town* de la ciudad justifican la atención que el autor dedica al trenzado de su construcción material y su presentación en «UR», dando a entender que están más entusiasmados con sus aspectos morfológicos que con su contenido.

y negocios. El barrio de Back Bay se proyecta en función de una gran avenida central, la Commonwealth Avenue, diseñada como una “avenida-parque”. Sus dimensiones y el tratamiento de que es objeto, por lo que se refiere a los espacios “libres” y “verdes” de que dispone, la acercan más al concepto de parque que al de calle estrictamente dedicada al tráfico. Además, la existencia, en el conjunto estructural de Back Bay, de “calles de servicio”, acentúan, aún más, el carácter citado.

La forma cómo se concibió el proyecto de Back Bay facilitó extraordinariamente la idea que Olmsted tenía del “parque urbano”. Partiendo, en efecto, de dos “espacios verdes” centrales existentes, el Common y el Public Garden, y siguiendo el recorrido de la avenida central ya construida, la Commowalth Av., que se localiza en régimen de continuidad con los dos parques citados, proyecta el “sistema de parques para Boston” incorporando, al mismo, la citada Commonwealth Av. para, de esta forma, y sin posibilidad de corte alguno, formalizar una sucesión de parques que van a proporcionar toda su lógica constructiva al suburbio bostoniano. Back Bay facilitó esta continuidad, haciendo del “sistema de parques” algo que partiendo del propio centro de la ciudad recorría una de sus zonas urbanas más importantes hasta adentrarse, a posteriori, en la periferia suburbial. Dicho sistema pudo entrar en la ciudad, y no perder conexión con ella, en la medida en que así se lo permitía la manera en que fue concebido el proyecto de Back Bay.

Para Olmsted, como muy bien señala P. Sica (1977, pp. 651 y siguientes), “el parque entra en la ciudad como elemento orgánico y como elemento organizador que debe preceder y dirigir la iniciativa de los promotores privados”. El parque, entendido como sistema, llega a convertirse, en la ciudad americana, en un instrumento de planificación urbanística. Olmsted concibe el parque urbano como un dispositivo técnico así como el motor ideológico de un trabajo de reforma y planificación de la ciudad. Los parques, los *park-ways*, llegan a ser elementos ordenadores del desarrollo, afirmándose la tendencia a crear sistemas continuos en los cuales se produce una conexión entre los trazados urbanos y las grandes áreas verdes a través de las avenidas lineales y *park-ways*. Es así como encontramos una clara conexión entre “sistema de parques”, “idea del suburbio” y “metropolitanización” de la ciudad. La idea de lo rural se alza como alternativa frente a la vida en la ciudad. El sistema de parques formalizó esta idea haciendo posible el *garden suburbs* y comunicándolo con la “ciudad del trabajo”.

Conclusiones

La necesidad de contar con “espacios verdes”, en el marco del proyecto de Ciudad Burguesa, encuentra su origen en un proceso de justificación ideológica que razona a propósito de introducir en la ciudad todo aquello que elimine, o minore, sus condiciones de insalubridad. Los “espacios verdes” constituyen, en este sentido, uno de los elementos básicos que garantizan dicha eliminación. “Higienizar” y “circular” se alzan como los dos presupuestos elementales que van a dotar de contenido al proyecto de la Ciudad Burguesa, proyecto que se plantea

como alternativa al “territorio industrial” que se construyó bajo condicionantes impuestos por la “revolución económica” del siglo XIX. Éste es, al menos, el argumento ideológico esbozado, la alternativa que se derivaba, necesariamente, de los “informes médicos” que precedieron, y orientaron, al primer proyecto de Ciudad Burguesa. En base a esta posición “higienista” es como entendemos las razones que llevaron a dotar a la ciudad de los “espacios verdes” necesarios que garantizasen su existencia como “espacio social burgués”

Ahora bien, una cosa es la necesidad de contar con un “sistema de espacios libres-verdes”, en el proyecto de Ciudad Burguesa, y otra muy distinta es el papel que dichos espacios han ejercido en su desarrollo urbanístico real. Es así como distinguimos la “idea de ciudad”, en cuanto proyecto, de su construcción real. Si, en un primer momento, dicha “idea” nos habla de la necesidad de que la ciudad cuente, por razones higiénicas, con un “sistema de espacios libres-verdes”, sistema que llega a adquirir características de “soporte total de lo urbano” en el pensamiento de los CIAM, a posteriori, y a medida que se está procediendo a la construcción real de la Ciudad Burguesa, dicho “sistema” deja de ser un elemento socializado, tal y como se concebía en origen y en proyecto, para convertirse en un mecanismo clave en la construcción del “espacio social burgués” como “espacio fragmentado”. De “sistema”, en efecto, va pasar a ser considerado como instrumento de cualificación local de específicos fragmentos de la ciudad.

Si los arquitectos del Movimiento Moderno llegaron a concebir el “verde” como “soporte territorial de lo urbano”, como territorio mismo sobre el que se posa y extiende la ciudad, identificando el “sistema proyectado” con el territorio existente, sucesivamente se va ir readaptando dicha idea, la del “verde como soporte”, hasta convertirla como mecanismo para proceder a valorar determinadas operaciones inmobiliarias. Es así como vamos a pasar de la concepción del “verde como sistema”, planteado, como tal, en el proyecto de ciudad, a ser objeto de desagregación en una diversidad de elementos con capacidad para valorar dichas operaciones. La Ciudad Burguesa llega a concebirse, de esta manera, como proyecto global, pero su construcción real se realiza por fragmentos. El “sistema de espacios libres-verdes” sigue el mismo camino: de “sistema articulado”, en proyecto, deriva a elemento individualizado con capacidad para valorar lo particular construido.

Bibliografía

De entre las obras más significativas que han tratado la cuestión de la “naturaleza de la ciudad”, de su manera de identificarse con “lo urbano” sin perder su condición “naturalista”, tampoco su manifestación como algo específico de la ciudad, destacamos los trabajos y escritos de la Profesora Vittoria Calzolari. Muchos son los textos que ha producido a lo largo de su extensísima vida académica, también profesional y política, destacando, en esta ocasión, el estudio sobre el área romana que acompañó a una importante exposición que, sobre dicho tema, se mostró, a final de los años noventa, en la ciudad de Roma. Estamos hablando del libro «Storia e Natura come Sistema. Un Progetto per el territorio

libero dell'area romana» Roma, Àrgos, 1999. La idea que ha rondado la cabeza de la Profesora Calzolari, por lo que se refiere a su concepción acerca de lo que debe ser el “verde” en la ciudad, también en el territorio, es su condición de elemento que es capaz de generar una dinámica propia, sin necesidad de vincularlo, necesariamente, al “paisaje” o a específicos “ambientes naturales” para, desde ellos, trasladarlos a la ciudad. Esto quiere decir que hay un “verde” específicamente urbano, es decir, que es generado por la propia dinámica de la ciudad. En este sentido, según la Profesora Calzolari, no se produce un traslado, una imitación o recreación de medios ambientes naturales, en un intento por transmitirlos y asociarlos con ambientes urbanos, sino un entendimiento del proceso de producción del ente ciudad que incluye aspectos que tienen que ver con la realización de su propia naturaleza. Para ello, el fluir del agua, ya sea en superficie o bajo tierra, reconsiderando cauces en vida, o recuperando los perdidos o ausentes, teniendo en cuenta, en una palabra, las condiciones geográfico-ambientales del lugar identificado con el solar urbano, este fluir del agua, decimos, se constituye en el elemento fundamental para construir, en paralelo al proceso de producción de la ciudad, aquella naturaleza que le es indispensable para su realización como ámbito habitable.

La Profesora Calzolari coordinó, en los años ochenta, un estudio, único en su genero, sobre la Via Appia Antica. Se trata del «Piano per il Parco dell'Appia Antica», editado por Italia Nostra-Sezione di Roma, en 1984. Se trata de un estudio en el que se analiza la dinámica de un territorio concreto para el que se propone un tipo de Ordenación Urbanística que valide su condición de Parque, abordando, para ello, cuestiones geológicas (la vía Appia camina sobre un manto de lava); manifestaciones botánicas de todo tipo; la flora que se observa en las distintas estaciones del año; los terrenos según su uso productivo o paisajístico; las condiciones hidromorfológicas del lugar; sin olvidar, naturalmente, su proceso histórico y todas las cuestiones que tienen que ver con el tratamiento urbanístico de que ha sido objeto. Todo ello, para proceder a una propuesta urbanística que garantizase su conservación y puesta en valor como parque urbano. Lo interesante de este estudio-propuesta es la metodología de trabajo que se utiliza, considerándose este fragmento territorial como una parte de la ciudad para cuyo análisis, sin embargo, no bastan los instrumentos clásicos al uso, ya que se trata de un espacio libre, con claras connotaciones paisajísticas, asiento, también, de concretas actividades humanas que desarrollan formas productivas, sobre todo agrícolas, manifestándose, en su contexto espacial, expresiones residenciales bien definidas. Espacio complejo, donde los haya, para cuya comprensión había que observarlo como “fragmento urbano”, también como “ámbito territorial y paisajístico”.

Por último, citar uno de los trabajos más recientes que se han realizado sobre el tema que estamos tratando. Se trata de la Tesis Doctoral de Marina Jiménez, «Sistemas de Parques: Génesis y evolución de un principio “estructurador” de lo urbano». En este trabajo se pasa revista, de manera exhaustiva y rigurosa, a todas y cada una de las experiencias que, desde el proyecto o la propuesta urbanística, han contemplado el “verde como sistema”, es decir, la recreación de una

“naturaleza urbana” como instrumento que estructura lo público en la ciudad y en el territorio.

Las demás referencias bibliográficas son los que figuran a continuación:

- ÁLVAREZ MORA, A. (1989): “Back Bay Boston”, Rev. *UR* núm. 6, Barcelona.
- ASTENGO, G. (1958): “Assisi: Salvaguarda e Rinascita. Il Piano Regostare Generale di Assisi e i Piani Particolareggiati” Rev. *Urbanística*, núm. 24-25.
- AYMONINO, C. (1972): *Origen y Desarrollo de la Ciudad Moderna*, Barcelona.
- CERDÁ, I. (1968): *Teoría General de la Urbanización. Reforma y Ensanche de Barcelona. I, Teoría General de la Urbanización. II, La Urbanización como un hecho concreto. Estadística de Barcelona y Vida y Obra de I. Cerdá. El Ensanche de Barcelona.*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- CERDÁ, I. (1991): *Teoría de la Construcción de las ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, Ministerio para las Administraciones Públicas. Madrid.
- DE GIOVANNI, G. (1989): “Assisi 1956”. Rev. *Paesaggio Urbano* Nov-Dic/89.
- DES CARS, J & PINON, P. (1991): *Paris - Haussmann*. París.
- GUERRAND, R. H. (1987): *Propriétaires et locataires. Les origines de logement social en France (1850-1914)*. París.
- HEGEMANN, Werner (1910): *Catálogo de las Exposiciones Internacionales de Urbanística*, 1910. Existe una traducción italiana de dicho texto en CALABI Donatella y FOLIN Marino –coord.- (1975): “Catalogo delle Esposizioni Internazionali di Urbanistica. Berlino 1910, Düsseldorf 1911-12”, Il Saggiatore. Milán.
- HÉNARD, E. (1903-1904): “Études sur les transformation de Paris”. Fascicule 3: “Les grands espaces libres. Les parcs et jardins de Paris et de Londres”. París. 1903. Fascicule 5: “La percée du Palais Royal. La nouvelle Grande Croisée de Paris”. París, 1904. Fascicule 2: “Les alignements brisés. La question des fortifications et le Boulevard de Grande-Ceinture”. París. 1904.
- LEFEBVRE, H. (1972): *La Revolución Urbana*, Alianza Editorial. Madrid.
- LEFEBVRE, H. (1969): *El Derecho a la Ciudad*, Península. Barcelona.
- ALPHAND, A. (1867-73): *Les Promenades de Paris*. Rothschild Editeur. París.
- SICA, Paolo (1977): “I Movimenti di Riforma Urbana: Dal Park Movement al City Beautiful Movement”, en *Storia del'Urbanistica. L'Ottocento* Laterza, Bari, pp. 651 y siguientes.
- SUTTON, S. B. –ed.- (1979): *Civilizing American Cities. A selection of Frederick Law Olmsted's writings on City landscape*. Cambridge. M.I.T.