



# El lenguaje de las ciudades



## Deyan Sudjic



*Ariel*

## Índice

Portada

Sinopsis

1. Qué es una ciudad

2. Cómo hacer una ciudad

3. Cómo cambiar una ciudad

4. El gobierno de las ciudades

5. La idea de una ciudad

6. Las multitudes y sus descontentos

Agradecimientos

Bibliografía

Biografía

Créditos

Notas

**Gracias por adquirir este eBook**

Visita [Planetadelibros.com](http://Planetadelibros.com) y descubre  
una  
nueva forma de disfrutar de la lectura

---

**¡Regístrate y accede a contenidos  
exclusivos!**

Primeros capítulos  
Fragmentos de próximas publicaciones  
Clubs de lectura con los autores  
Concursos, sorteos y promociones  
Participa en presentaciones de libros

**PlanetadeLibros**

---

Comparte tu opinión en la ficha del libro  
y en nuestras redes sociales:



**Explora**

**Descubre**

**Comparte**

## SINOPSIS

«Para dar sentido a una ciudad, hemos de saber algo acerca de las personas que viven en ella, y de la gente que la construyó. Es necesario preguntarse cómo lo hicieron y por qué.»

Una ciudad está hecha por personas. Tiene una identidad distintiva, que consiste en mucho más que una aglomeración de edificios; clima, topografía y arquitectura forman parte de lo que crea esa distinción, al igual que sus orígenes. Lo apasionante es que todos estos elementos no siempre producen los mismos resultados: muchas ciudades tienen un río, pero el Sena es único, parte esencial de lo que hace París distinto de Berlín. Hong Kong es una ciudad comercial, y también Dubái, y Hamburgo, pero son ellas mismas, inconfundibles. Cada ciudad es una experiencia única.

La mayoría de nosotros vivimos en ciudades, pero ¿sabemos qué es lo que hace que una ciudad sea una ciudad? ¿Es un lugar... o una idea? ¿Cómo debemos definir la ciudad hoy, tal y como evoluciona en el siglo XXI?

Un libro que nos ayuda a comprender por qué a menudo nos sentimos más cómodos con nuestra identidad como barceloneses, londinenses, moscovitas o mumbaienses que con nuestra identidad nacional.



*Rex Features*

Con una población lo bastante pequeña para caber entera en el tercio inferior de un rascacielos de Nueva York, Hope, en Arkansas, es una ciudad solo de nombre. Aun así, fue el lugar donde nació un presidente de Estados Unidos, Bill Clinton.

**1**

**Qué es una ciudad**

«Ciudad» es una palabra que puede describir casi cualquier cosa. Un pequeño asentamiento en el Medio Oeste, con menos de 10.000 personas, y solo un *sheriff* para representar a la autoridad cívica, puede llamarse ciudad. También lo es Tokio, con una población que se aproxima a los 40 millones de personas, una estructura urbana basada en múltiples distritos electorales, una cámara parlamentaria, un gobernador, un gobierno local que emplea a 250.000 personas y un presupuesto multimillonario.

Si cualquier cosa puede definirse como ciudad, entonces la definición corre el riesgo de no significar nada. Una ciudad la configuran personas, dentro de las fronteras de las posibilidades que esto ofrece y, por tanto, tiene una identidad distintiva, que consiste en mucho más que una aglomeración de edificios. Clima, topografía y arquitectura forman parte de lo que crea esa distinción, igual que sus orígenes. Las ciudades basadas en el comercio poseen cualidades diferentes a aquellas que tienen un origen industrial. Algunas ciudades las han construido autócratas, otras se han visto moldeadas por la religión. Algunas ciudades tienen su origen en la estrategia militar, o en el arte de gobernar.

Estos no son elementos genéricos, que produzcan siempre los mismos resultados. Muchas ciudades tienen un río, pero el Sena es único, parte esencial de lo que hace París distinto de Berlín y el Spree. Hong Kong es una ciudad comercial, y también Dubái, y Hamburgo, pero son ellas mismas, inconfundibles. No todas las características que las distinguen son positivas. Un teatro estilo «Beaux Arts» en ruinas y destrozado que ahora se usa como aparcamiento de coches forma parte específica de la identidad de una única ciudad, Detroit.

En términos materiales, una ciudad se puede definir por la manera en que su gente se une para vivir y trabajar, por su modo de gobierno, por su sistema de transportes y por el funcionamiento de su alcantarillado. Y en no menor medida por sus posibilidades económicas. Una definición de ciudad es que se trata de una máquina de creación de riqueza, que, como mínimo, hace que los pobres no sean tan pobres como eran antes. Una auténtica ciudad

ofrece a sus ciudadanos la libertad de ser lo que quieren ser. La idea de lo que conforma una ciudad es más elusiva, pero es tan significativa como los datos. A solo un corto paseo de las cicatrices dejadas en el tejido de Nueva York por la destrucción de las Torres Gemelas, en una serie de vallas junto al Hudson, se han colocado las palabras de dos poetas americanos en grandes letras mayúsculas fundidas una a una en bronce. Carecen de precisión y no ofrecen prescripciones para el urbanismo, sin embargo, tienen resonancias que faltan a definiciones más materialistas de una ciudad.

El tono de Walt Whitman es el de una loa sublime:

¡Ciudad del mar! [...]  
¡Ciudad de muelles y almacenes... ciudad de altas fachadas de  
mármol y hierro!  
¡Ciudad orgullosa y apasionada... vibrante, loca y caprichosa  
ciudad!

Faltan los dos primeros versos de Whitman, que reflejan una condición urbana todavía más importante:

¡Ciudad del mundo! (pues todas las razas están aquí,  
todos los países de la tierra depositan aquí su contribución).\*

Y luego, un poco más allá, a orillas del río, con los nuevos rascacielos como piezas de un juego de construcción, alineados y visibles al otro lado del Hudson, Frank O'Hara es mucho más lacónico:

No hay necesidad de dejar los límites de Nueva York para encontrar todo el verdor que uno desea: no soy capaz de disfrutar ni de una simple hoja de hierba a menos que sepa que está el metro cerca, o una tienda de discos, o alguna otra señal de que la gente no lamenta totalmente la vida.

Los versos son producto de una creación de entorno (*place-making*) que iluminan la sombra lúgubre de lo que antes se conocía como el Centro Financiero del Mundo, que lo pagó. El artista de origen iraní Siah Armajani

seleccionó los versos y diseñó su ubicación física, para crear un lugar donde los trabajadores de las oficinas pudieran tomar el sol y sentir la brisa procedente del Hudson.

Sigue sin resolverse la cuestión de si el propio World Financial Center, formado por seis edificios distintos que ocupan una superficie total de 740.000 metros cuadrados, está o no a la altura de la idea de Whitman de una ciudad. Este conjunto urbanístico resume la esencia de un cierto enfoque de la creación de ciudades en un momento determinado de la evolución de Nueva York. Este enfoque, replicado en todo el mundo, ya no es el habitual, como se ha demostrado al rebautizar el sitio. El World Financial Center sobrevivió al 11S, pero ahora se llama Brookfield Place. Deloitte, Fidelity y el *Wall Street Journal* tienen su cuartel general en el número 200 de Liberty Street, una torre que en la década de 1980, tal y como deseaban los promotores inmobiliarios cuando fue construida, se llamaba One World Financial Center, y Merrill Lynch está en el 250 de Vesey Street, antes conocida como Four World Financial Center.

Las nuevas direcciones son un gesto hacia Jane Jacobs, la crítica más importante de la planificación urbanística a gran escala. Reflejan una conciencia tardía de que esos bloques monstruosos interrumpen el trazado de las calles. Pero con poner un nombre de calle a 90.000 metros cuadrados de espacio de oficinas en una torre de 40 pisos no basta para convertirla en una ciudad íntima, a escala de los peatones. Brookfield Place sigue siendo un monocultivo urbano, creado sobre un vertedero. Ofrece un lugar bastante civilizado en el cual comerse un bocadillo, tiene una pista de hielo y un programa de actos para animar a los compradores a que acudan los fines de semana. En Navidad, el Invernadero está iluminado toda la noche.

Brookfield Place pertenece a la misma empresa inmobiliaria que controla Canary Wharf en Londres, que ofrece un programa de arte público no menos ambicioso, y donde abundan los lugares para comer. Como Brookfield Place, Canary Wharf acoge las sedes locales de empresas de todo el mundo, desde American Express a Nomura. Se agrupan todas en un entorno que es bastante intercambiable, como la versión moderna de los complejos *kontor* (una palabra que significa «puesto contable» u «oficina») establecidos por la Liga Hanseática en el siglo xv. Los comerciantes de la

Hansa se extendieron por todo el norte de Europa, desde las ciudades libres del Báltico, estableciendo enclaves en sitios tan lejanos como el Steelyard de Londres. Eran muy suyos y llevaban su arquitectura adonde quiera que iban, muy parecidos a los banqueros de inversiones del siglo XXI que usan a sus decoradores americanos para construir cines, piscinas y bodegas bajo sus casas adosadas en Holland Park.

Walt Whitman pasó la última parte de su vida en Camden, Nueva Jersey, cosa que sugiere que aunque apreciaba las cualidades de una gran metrópoli, él mismo no sintió la necesidad de pasar sus días en una. Frank O'Hara, por su parte, vivió en la calle 9 Este; una vida que solo habría podido darse en lo que entendemos como ciudad, en el sentido moderno del término. Y esa fue la vida de un hombre gay en el Nueva York de los años cincuenta, una ciudad que demostró los límites de su liberalismo al convertirse en la primera jurisdicción de Estados Unidos no en legalizar la homosexualidad, pero sí en definirla como una falta, en lugar de un delito.

La vida de O'Hara se puede contemplar como el producto de dos cualidades mutuamente interdependientes: urbanidad y modernidad. En el mundo moderno, una definición importante de una ciudad podría ser aquel lugar que permite a los homosexuales vivir como ellos decidan, igual que ofrece también tolerancia para los religiosos y, como sugiere Whitman, da la bienvenida a ciudadanos de todas las naciones y razas. Pero la tolerancia no carece de responsabilidades por parte tanto de los anfitriones como de los recién llegados, como demuestra el actual temor de que los emigrantes que huyen de la guerra de Siria, Irak y Afganistán estén trayendo con ellos la misoginia.

Existen pruebas consoladoras de que las ciudades que han mostrado tolerancia han florecido mucho más que aquellas que no la han tenido. Ámsterdam se convirtió en el estado comercial más poderoso del mundo en el siglo XVII, en parte porque alentaba a los perseguidos (hugonotes, judíos, puritanos y otros) a vivir allí. A su vez, ésta fue el modelo de ciudad que Pedro el Grande quiso construir, como ventana de Rusia al mundo, aunque tuvo más éxito a la hora de replicar las cualidades arquitectónicas de Ámsterdam que al abrazar la misma tolerancia en San Petersburgo.

Pero la idea de una ciudad abierta, celebrada por Whitman y por O'Hara, no es la única base para las ciudades y su crecimiento, incluso aquellas que admira el mundo moderno. Atenas la construyeron propietarios de esclavos, y no había democracia popular en Roma ni en la Florencia renacentista. Moscú, Beijing y Tokio todavía muestran las huellas de las autocracias que las construyeron. El Kremlin, la Ciudad Prohibida y el Palacio Imperial son los monumentos de un sistema urbano que se construyó en torno a un solo individuo todopoderoso. Cada uno de ellos tenía un palacio en el centro, rodeado por una ciudad interior de criados y familiares, y una zona exterior para comerciantes y trabajadores excluidos de la corte. Se desarrollaron sistemas para imponer el control de las masas. Desde las primeras ciudades clásicas, las élites han temido el poder de la masa, y han hecho todo lo que han podido para eliminarlo. El auge de la ciudad industrial, desde principios del siglo XVIII en Europa, llevó estos temores a niveles febriles. Los observadores del enorme crecimiento de las ciudades modernas empezaron a usar metáforas de la enfermedad para describirlas. Hacia 1830, William Cobbett apodaba a Londres la «Gran Excrecencia», un tumor en el rostro de la Inglaterra rural.

Los números absolutos han preocupado a algunos demógrafos al menos desde 1798, cuando Thomas Malthus concluyó, hasta el momento equivocadamente, que las poblaciones crecen mucho más deprisa de la velocidad a la que podemos incrementar el cultivo de alimentos necesarios para sobrevivir. El temor al crecimiento incontrolable de las ciudades y el desorden que llevaría consigo ese crecimiento era tan amenazador como la perspectiva de la hambruna generalizada. Más recientemente nos hemos dado cuenta de que ahora las ciudades contienen a la mayor parte de la población del planeta, y esa conciencia ha generado nuevas ansiedades.

A los pocos privilegiados que viven en los enclaves más adinerados de Mumbai, mientras centenares de miles de personas viven en la calle, o en Nairobi, con Kibera, su enorme suburbio pegado a la vía del ferrocarril, y otras tantas ciudades igualmente polarizadas, esos enclaves les parecen más bien islas de orden, bajo el asedio de los desposeídos que presionan por todos lados, en lugar de comunidades.

En 1950, las ciudades eran predominantemente creaciones del mundo rico, que contenían el 60 por ciento de la población urbana, aunque incluyese a los relativamente pobres, además de los más privilegiados. Ahora que el 70 por ciento de los habitantes de las ciudades vienen del mundo en desarrollo, es más probable que las ciudades sean pobres en términos absolutos. Desde que empezó el siglo XXI, Lagos y Daca han atraído cada una a 1.000 personas nuevas cada día, cada año. No vienen de otras ciudades, sino en parte del aumento natural de la población: del Bangladesh rural, en el caso de Daca, y en el caso de Lagos, de toda el África subsahariana y más allá. Durante un tiempo, esa transición a la mayoría urbana se presentó, quizá con demasiada precipitación, como un acontecimiento con el mismo tipo de significado potencial en la evolución de la humanidad que la transformación de nuestros antepasados nómadas, cazadores y recolectores, en granjeros asentados, o incluso que el descubrimiento de vida en Marte. Pero cuando tuvo lugar de verdad, no nos pareció tan dramático en su impacto inmediato como se nos había anunciado.

Cuando la ONU empezó a hablar del cambio de las ciudades, a principios de este siglo, dejó sin explorar la cuestión de las definiciones. Si antes de 2005 la mitad de la población del mundo todavía no vivía en ciudades, ¿dónde vivían exactamente? ¿En el «campo» (un término con un sentido poco claro)? ¿O bien en esas poblaciones que, sea por lo que sea, no son ciudades? ¿Estaban en las zonas suburbanas de ciudades y pueblos, o bien vivían en otros sitios completamente distintos?

De hecho, hay tantos tipos de «no ciudades» como de ciudades. La vida en una granja, ya sea grande o pequeña, una finca en el campo o un pueblecito pesquero no es vida de ciudad. Una localidad minera, que extrae cobre, en el altiplano chileno, no ofrece tampoco una vida ciudadana. La vida en una base militar, en una de las antiguas colonias penales de la Unión Soviética ahora cerradas, en una comunidad bangladeshí cuyos miembros arriesgan su salud desguazando barcos para vender la chatarra, en un asentamiento ilegal a las afueras de Brazzaville, o en un campo de refugiados en la frontera turca con Siria, está en cualquier caso muy alejada de lo que

sería la vida en lo que llamamos ciudad. Carecen de los recursos materiales de una ciudad, y se están perdiendo las cualidades que celebraban Whitman y O'Hara.



Las sociedades autocráticas construyen capitales para reforzar su naturaleza jerárquica. Lo normal es que la corte política y religiosa esté en el centro, con una ciudad comercial apiñada ante las puertas del castillo, y los suburbios proletarios se extiendan hasta el horizonte. Moscú, Beijing y Tokio son ciudades muy compactas, con unas hectáreas vacías en el corazón urbano para los privilegiados, flanqueadas por rascacielos. El Kremlin (arriba) que nació en 1147 como empalizada de madera, sigue siendo todavía un centro de poder. *Alamy*



El emperador japonés se trasladó de Kioto a Tokio en 1868. Desde entonces el palacio no ha cambiado, mientras que la ciudad más grande del mundo ha crecido en torno a sus fosos.  
*Alamy*



La dinastía Ming convirtió a Beijing en su capital en 1420. Mao pasó su primera noche como líder supremo de la República Popular de China en ese palacio. *Alamy*

La urbanización ha traído consigo cambios enormes, pero parafraseando a William Gibson, el creador de la ficción cyberpunk, no se distribuyen de manera uniforme. La vida rural y la urbana no siempre están claramente diferenciadas. En algunas ciudades africanas, los pobres rurales se trasladan a las afueras de las ciudades que ofrecen más urbanismo que los asentamientos que han dejado atrás. Esas ciudades se han saltado la industrialización y muchos de sus ciudadanos se mantienen con la horticultura. Esto podría resultar tanto una ventaja como un inconveniente. Una ciudad capaz de alimentarse sola algún día podría encontrar ventajas importantes, comparada con una que no es capaz. Kenia, en ausencia de líneas fijas de teléfono de

alambre de cobre, fue capaz de saltarse las antiguas tecnologías y ser pionera en el banco a través del móvil. El arquitecto Norman Foster está explorando un salto equivalente en términos de transporte, con un proyecto que concibe un aeropuerto de drones en Ruanda, para facilitar las entregas en asentamientos remotos con carreteras poco fiables.

En los demás sitios, el cambio del campo a la ciudad está más claro. En China, millones de campesinos se trasladaron, probablemente de forma ilegal, a trabajar en obras de construcción en Shanghái o fábricas de montaje de iPhone en Shenzhen. Dejaron sus granjas pobres y, como en China no se permite a su ciudadanía el movimiento libre interno, se encontraron viviendo en albergues entre grupos de rascacielos o en chozas en las propias obras, con unos derechos civiles muy restringidos. En la India, una nación cuya Constitución garantiza la libertad de movimiento, los intocables todavía escapan a la opresión rural yendo a los suburbios de Mumbai para encontrar trabajo y huir de la persecución de casta.

Una comprensión más íntima de esas «no ciudades» y una comparación con algunas de las ciudades emergentes, y de las más antiguas también, demuestra que la línea fronteriza entre ellas es porosa. Las cualidades esenciales de lo que se podría llamar «urbanidad» o «ciudadanía» como las describió la socióloga Saskia Sassen, pueden tener sus flujos y sus reflujos.

Instalar unas letrinas bien mantenidas y generosamente financiadas, con duchas y salas de lavandería, en un suburbio de Mumbai como Dharavi, es un paso hacia un tipo de vida urbana mucho más digna. Construir una escuela en un campo de refugiados e instalar luces eléctricas en la calle a su alrededor va más allá. Los planes de Mark Zuckerberg de llevar las conexiones de alta velocidad de banda ancha por satélite a zonas remotas de África inyectan otro tipo de «ciudadanía» en lugares donde no existe todavía. Todas esas acciones puede que conviertan las «no ciudades» en algo un poco más parecido a una ciudad. E inversamente, hay formas en que las ciudades pueden empezar a perder las cualidades que las hacen urbanas, en lugar de ser simples colecciones banales de edificios.

No resulta difícil discernir las cosas que señalan que una ciudad está en peligro o en declive. Múltiples tipos de privaciones para los pobres, altas tasas de mortalidad infantil, auge de los delitos violentos, pérdida de empleos

de las multinacionales que se van, un transporte público deficiente, el aeropuerto que pierde vuelos, y unos presupuestos municipales que no cuadran. Las ciudades con problemas terminales no pueden proteger ya a sus ciudadanos de la violencia, ni aplicar la ley frente a la corrupción ni siquiera ofrecer agua potable o suministros de electricidad fiables.

Las medidas del éxito están menos claras. Un aumento de la población puede tener significados distintos. Las ciudades más pequeñas quieren atraer a más gente pero, a partir de un cierto punto, ese aumento puede amenazar con sobrepasarlas. Para tener éxito, una ciudad tiene que ofrecer a sus ciudadanos seguridad tanto física como jurídica y libertad de elección.

Después de *The Death and Life of Great American Cities* [*Muerte y vida de las grandes ciudades*], Jane Jacobs escribió un libro menos conocido, *La economía de las ciudades*, que sugiere convincentemente que las ciudades que más triunfan son aquellas que tienen éxito en diferentes campos, y que son capaces de reinventarse a sí mismas continuamente. De modo que Los Ángeles ha sido capaz de pasar de una economía basada en la fruta, en otros tiempos, a la tecnología aeroespacial, de las películas y la música a la banca, como base económica para su existencia. Pero Detroit, en cambio, pasó directamente de construir 9 de cada 10 vehículos a motor del mundo a una implosión de población y a la bancarrota.





Oxford, la universidad más antigua del mundo de habla inglesa (arriba), tiene raíces en los monasterios cristianos de principios de la Edad Media. Isfahán (abajo), como Oxford, también fue en tiempos capital, y creció en torno a instituciones religiosas y el sistema educativo que las sostenía. *Alamy*

En algunos países, aunque no en todos, esta oleada reciente de urbanización ha incrementado la dominación nacional de las ciudades que crecen a la tasa más veloz. Al menos un británico de cada ocho es londinense, y la mayoría de los nacimientos de Londres en 2014 fueron de padres que no eran de Londres. Un turco de cada seis vive en Estambul. Es distinto en la India. Mumbai, con 22 millones de personas, la segunda ciudad más grande del país justo detrás de Nueva Delhi, tiene dos veces más residentes que Estambul, pero en cambio acoge a menos de uno de cada 60 indios. La clase política del país tiene recuerdos vivos de la ideología de Gandhi, en la cual se fundó la independencia, y por tanto tiene una antipatía residual hacia la misma idea de la ciudad. La India se basaba en la autosuficiencia de la vida del poblado. Era una antipatía que se mezclaba con el horror a los anglosajones y la ciudad industrial que estos habían inventado. Esa actitud, recogida por la élite de la India, educada en Oxford y Cambridge, en algunos

casos de primera mano de John Ruskin y William Morris, les animaba a ver las ciudades como una creación ajena, que reducía a su pueblo a una miseria servil.

El número de habitantes de las ciudades, aunque se base en datos censales fiables, nunca puede ser enteramente preciso. A pesar de su aparente precisión matemática, se basan en una idea limitada de lo que constituye una ciudad, definida por fronteras políticas. Esas fronteras no delimitan necesariamente las ciudades reales, igual que los mapas coloniales de África no reflejaban la identidad étnica o nacional. Pero las fronteras de las ciudades se pueden convertir en profecías autocumplidas. Para bien o para mal, definen la forma en que interactúan los distintos niveles de gobierno para hacer que funcione una ciudad. Definir una ciudad real, en lugar de una simple expresión administrativa, implica un proceso más imaginativo.

Lo que se llama Ciudad de México no es una sola entidad política. Una población de unos 20 millones de personas se extiende a lo largo de 1.400 kilómetros cuadrados, en tres o más jurisdicciones: el Distrito Federal, el estado de México y un grupo de otros municipios atrapados en una ciudad que crece a rachas. A veces su crecimiento se lleva a cabo mediante la creación de asentamientos ilegales, planeada con precisión. Cientos o incluso miles de ocupantes acuden en grupos organizados para tomar la tierra en incursiones que las autoridades convencionales se ven impotentes de prevenir. Con unos pocos movimientos rápidos crean hogares improvisados, conectándose gratis a la electricidad y el agua. En otras zonas, gran parte del crecimiento se hace a través de urbanizaciones comerciales legales, que están socavando la calidad de vida urbana de México capital al centrarse únicamente en proporcionar un refugio mínimo.

Antes se decía que la Ciudad de México estaba condenada a ser el mayor asentamiento humano del planeta. Probablemente fue la primera de las grandes megaciudades del siglo xx que causó una gran impresión en el resto del mundo, retratada como una imparable erupción de seres humanos que inundaban el paisaje hasta alcanzar el horizonte en todas direcciones. Las predicciones de 1970 eran que México capital se convertiría en una megalópolis de 30 millones de personas o más. Pero eso no ocurrió. La población del amplio centro de la ciudad permanece estable, y algunas de sus

zonas históricas más densas incluso han sufrido un declive. El crecimiento ahora se concentra en la extensión urbana más allá de los límites de la ciudad, bajo el control administrativo del estado de México. La clase media se ha ido trasladando a zonas donde las comunidades valladas no son solo para los privilegiados.

La Ciudad de México creció rápidamente a partir de la década de 1940, cuando empezó a perder su antigua encarnación como Jardín del Edén, afortunada al poseer un clima casi perfecto, que recuerda al de la edad dorada de Los Ángeles, pero marcada físicamente por los restos de su pasado azteca e hispano, representado por los patios barrocos repletos de flores y la presencia de montañas rodeándola y la famosa laguna. La niebla química que acompañó el descubrimiento de los vehículos a motor, a través de los Volkswagen producidos localmente que en tiempos monopolizaron sus calles, hizo que su crecimiento fuese particularmente amenazador. Esa neblina tóxica no se veía aliviada precisamente por la extrema altitud de México capital y sus montañas, dos elementos que conspiran para atrapar la polución de la ciudad en forma de una nube marrón que parece espesarse todavía más bajo las alas de los aviones que descienden allí. Cuanto más fue creciendo, más consecuencias amenazadoras parecían tener los efectos de ese crecimiento para las vidas de sus habitantes.

Ciertamente, México es enorme: más o menos unos 20 millones de personas viven en la propia ciudad, en el Distrito Federal, y en las extensiones urbanizadas en torno a este. Pero en esto se acerca a Shanghái, Nueva York y Londres, si tenemos en cuenta sus respectivas áreas metropolitanas. Las tres tienen sus disparidades de riqueza, aunque en la Ciudad de México parezca más violenta, más afianzada, y México no haya tenido 50 años de Mao y Marx para sofocar la anarquía y el caos del país, de la forma que le ha ocurrido a China.

Hay niños de la calle, secuestros y escasez de agua en México, y un sistema de alcantarillado que según fue diseñado está en el límite de su vida útil. Pero la Ciudad de México nunca se ha convertido en el horror que a veces amenazaba. Su crecimiento ha empezado a disminuir, hasta tal punto que se podría comenzar a considerar la idea de que el crecimiento también se autorregula. Su reputación probablemente tenga que ver con su proximidad

con Estados Unidos. Para los amantes del turismo del desastre, México es mucho más conveniente que cualquier otra gran extensión urbana como Lagos o Teherán.

La Ciudad de México ha tenido que vérselas con algo más que el crecimiento explosivo producido por la huida de los desposeídos desde el campo. Sus fronteras políticas superpuestas han tenido como resultado que las distintas bases de poder prosiguieran estrategias distintas, a veces mutuamente contradictorias, que no han conseguido dar con una visión compartida de lo que necesita la ciudad para poder funcionar adecuadamente. México tiene en sí misma los elementos de una ciudad global, tanto negativos como positivos. Posee bonitos parques empresariales y hoteles con encanto, pero está perdiendo sus puestos de trabajo industriales ante China y las fábricas de la NAFTA en la frontera de Estados Unidos. Muestra los síntomas crónicos de un desarrollo irregular en su estirón hacia la economía global. Es una ciudad en la cual la venta ilegal de la tierra malogra el desarrollo en algunas zonas, y la economía informal va mucho más allá de sus 120.000 taxis y los comerciantes callejeros que lo invaden todo.

Su sistema de metro era su mayor orgullo cuando México albergó los Juegos Olímpicos en 1968, un acontecimiento que estaba destinado a marcar el punto más elevado de los intentos del país de presentarse como un Estado moderno. El metro era el mejor que podía permitirse México cuando fue construido, pero no consiguió adaptarse a lo que pasaba a su alrededor, y algunas zonas de la ciudad lo han superado.

Los recientes alcaldes de la Ciudad de México han reflexionado sobre las diversas cualidades de la metrópoli. La ciudad gobernada por Andrés Manuel López Obrador era una mezcla heterogénea y grumosa del siglo XIX y principios del XX. Él fue el tercer alcalde electo después de que el Partido Revolucionario Institucional relajase su puño de acero sobre el país. Más tarde se convirtió en candidato presidencial del Partido de la Revolución Democrática.

El mandato de Obrador dotó al cargo de un sabor especial, incluyendo por ejemplo la fundación de un circo gratuito instalado en el Zócalo, la plaza principal de la ciudad, con animales exóticos y todo. Se dice que cuando la multitud mató a golpes a un ladrón en un suburbio que estaba fuera de la

ciudad, afirmó que era «el México real el que hablaba, y las tradiciones de justicia de los pueblos deben ser respetadas». El oponente de Obrador en las elecciones presidenciales que siguieron utilizó un fragmento de ese discurso para atacarle en un anuncio televisivo que posteriormente se prohibió. Está claro que México forma parte del mundo moderno, y un aspecto distinto de las medidas populistas de Obrador por ejemplo fue cancelar las licencias de software de Microsoft del Ayuntamiento, y adoptar a cambio el sistema operativo libre de Linux. Sus dos legados más visibles a la ciudad reflejan lo paradójico de sus políticas. Por una parte introdujo carriles aparte para el autobús, tomando como modelo los precedentes de Bogotá, en Colombia, y Curitiba, en Brasil, que transformaron el transporte público de la ciudad. Por otra parte, su *grand projet* personal, el enorme y quimérico plan de construir una autopista urbana de doble carril, el Distribuidor Vial, suscitaba más interrogantes de los que despejaba. Era enormemente cara, y al parecer solo beneficiaba a las zonas privilegiadas por las que pasaba, en una ciudad en la cual las criadas que trabajaban para los ricos pero vivían en barrios muy alejados se veían obligadas a viajar tres horas cada día.

Se podría alegar que una ciudad que carece de gobierno democrático no se puede entender como ciudad en absoluto. Dubái, donde menos del 15 por ciento de sus residentes son ciudadanos, es un desafío fundamental a la idea de lo que debe ser una ciudad. El día del censo en 2013 contaba con 2,1 millones de residentes permanentes con otras 900.000 personas presentes temporalmente, incluyendo turistas y trabajadores de los emiratos cercanos que acudían a trabajar y luego se volvían a sus propias jurisdicciones.

El censo también reveló un enorme desequilibrio de género: solo una mujer por cada tres hombres. En sí misma esa ya es una reflexión sobre las dos caras de Dubái. Una es una ciudad de rascacielos, hoteles y pistas de esquí de interior; la otra, en cambio, es un vasto campo de trabajo que alberga a centenares de miles de hombres, sobre todo de las comunidades islámicas de Asia, que construyen y se ocupan de la ciudad vecina pero no tienen derecho a permanecer allí, una vez expiran sus contratos. Sin embargo, en su contexto regional, Dubái es ciertamente una ciudad cosmopolita, que está dispuesta a tolerar un nivel de libertad cultural y social que muchos de sus vecinos no poseen.

Muchas ciudades carecen de un control pleno de sus destinos políticos. El alcalde de Nueva York, por ejemplo, no puede contar con casi nada más que los impuestos recaudados localmente sobre las propiedades. Gran parte del resto del presupuesto depende de su acuerdo con el gobernador del estado de Nueva York, que tiene su oficina central en la arquitectura imperial de Albany, un pueblo de ciencia ficción creado por Nelson Rockefeller. Es una división de poderes que ha hecho que los alcaldes tuvieran que pelearse con las empresas que cuentan con más empleos, y que amenazan con dejar la ciudad a menos que se les ofrezcan incentivos financieros para quedarse.

No hubo una administración responsable democráticamente para Londres como conjunto durante los 15 años transcurridos entre la abolición por parte de Margaret Thatcher del *Greater London Council* (Ayuntamiento de Londres) y el establecimiento de Tony Blair de la *Greater London Authority* (Autoridad Metropolitana de Londres) con un alcalde elegido directamente. Hubo un vacío que impulsó a Londres a crecer de formas a menudo caóticas.

Una ciudad no necesita tener una construcción contigua. Lo que parecen comunidades rurales en el norte del estado de Nueva York o en los Cotswolds son partes plenamente integradas en las ciudades de las cuales son satélites. El antiguo jefe de la Policía Metropolitana, sir Ian Blair, sugirió una vez que las fronteras de Londres podrían extenderse, a efectos de sus operaciones, hasta Jamaica y Bagdad.

En 1851, Londres tenía más de dos millones de personas. Era con mucho la ciudad más grande del mundo, dos veces mayor que su rival más cercana, París. Esa versión de Londres nos podría parecer una ciudad modesta, hoy en día. Según la definición oficial, Londres tiene 8,6 millones de personas, pero en términos prácticos es una ciudad de 18 millones, que se extiende desordenadamente desde Ipswich a Bournemouth en una marea implacable de polígonos empresariales y *outlets* de diseñadores, urbanizaciones cerradas y almacenes logísticos. Quizá haya campos entre ellos, pero están vinculados todos con una sola economía. Esos pueblos de Suffolk que están tan cerca de una estación de ferrocarril que pueden llevar a

los trabajadores a Liverpool Street en menos de 90 minutos son, efectivamente, tan parte de Londres como Croydon o Ealing, y los precios de sus casas lo demuestran suficientemente.

¿Existe un tamaño mínimo para que una ciudad funcione como lo que ahora pensamos que es una ciudad? ¿Y cuál es el impacto en la vida de un individuo que no es capaz, o no está dispuesto, a vivir en semejante ciudad? En el siglo XVIII, Adam Smith pasó 10 años de su vida en Kirkcaldy, un pueblo del condado de Fife, escribiendo *La riqueza de las naciones*, su tratado de economía que se podría decir que cambió el mundo. Es dudoso que su equivalente de hoy en día pudiera hacer lo mismo viviendo en Kirkcaldy, aunque su población ahora es de 50.000 personas, más de 10 veces la que era cuando él vivió. Aunque pudiera consultar todas las tesis doctorales del mundo a través de su ordenador en la mesa de la cocina, y viajar a Edimburgo a buscar información en los estantes de la biblioteca de la universidad, la única institución de educación superior en el hogar de Smith es el Fife College, con cursos de cuidado capilar y conocimientos básicos para la vida cotidiana.

Del mismo modo, las ciudades exigen hoy una cierta escala, si quieren tener un importante impacto cultural. La Bauhaus tuvo su base primero en Weimar y luego en Dessau, una ciudad de 80.000 habitantes en la Alemania de provincias, y sin embargo sus ideas transformaron la forma de ver la arquitectura y el diseño en el mundo. Las instituciones que la sucedieron, que ahora ocupan el edificio restaurado de la Bauhaus, tienen pocas perspectivas de conseguir lo mismo.

En el siglo XXI, el poder, la influencia y los recursos se agrupan en cada vez menos lugares. Las empresas de capital privado tienen su base en Londres o Nueva York, aunque siempre se dice que ese duopolio está a punto de verse desbancado por un agente nuevo. En tiempos fue Fráncfort, luego Hong Kong, ahora son Singapur o Dubái de las que se habla como competidoras. Sin embargo, hay pocas señales de que eso esté ocurriendo realmente. La industria cinematográfica tiene su base en Los Ángeles, Mumbai o Hong Kong, y en su mayor parte permanece ahí, a pesar de los esfuerzos de ciudades de todo el mundo para sobornarlos y que cambien de sitio. No siempre ha sido así: Berlín, Londres, Roma y Madrid, incluso

Belgrado, tuvieron en tiempos unos estudios de cine activos. Los aspirantes a diseñadores de moda quieren estudiar en Londres, y mostrar sus creaciones en París, Milán o Nueva York, en lugar de Moscú.

Los emprendedores en el mundo digital están en Silicon Valley y Bangalore. En muchos de estos campos, las mismas ciudades resurgen una y otra vez. Su tamaño es uno de los factores clave que las distingue a la hora de atraer inversiones y personas, por delante de sus competidoras. Generalmente se asume que un millón de habitantes es el tamaño mínimo para que una ciudad sea capaz de contar con los atributos necesarios para medirse como centro global, con un aeropuerto internacional, una universidad, industrias creativas, tribunales de justicia y demás.

Roma fue la primera ciudad de la historia con una población de más de un millón de personas. Costó otros 1.800 años que Londres eclipsara su tamaño y se convirtiera en una ciudad de dos millones. A principios del siglo xx, solo había 16 ciudades con más de un millón de personas. Ahora hay más de 400, pero es poco probable que ninguna, excepto unas pocas, tenga la influencia de sus predecesoras.

Según una interpretación estricta de ese número, centros de civilización urbana en tiempos significativos, como Edimburgo, la ciudad en la cual David Hume y Adam Ferguson marcaron el comienzo de la Ilustración, en compañía de 50.000 conciudadanos suyos, o San Francisco, con menos de 900.000 personas hoy en día, acabarían descartadas.

Como sugerimos antes, resulta cuestionable que las fronteras políticas den la verdadera medida de la población de una ciudad. Dentro de los límites de la ciudad, San Francisco tiene menos de un millón de habitantes, pero el Área de la Bahía como conjunto tiene unos siete millones en total, y eso hace posible que tenga un aeropuerto importante y una masa crítica para que funcione como metrópoli.

Cupertino, unos 80 kilómetros más allá de los límites de la ciudad de San Francisco, se llama a sí misma ciudad desde 1955. Alberga a Apple, una de las empresas más poderosas de la Tierra, que en las últimas dos décadas ha transformado completamente la forma en que consumimos y nos comunicamos. Cupertino tiene una población de 60.000 personas. ¿Es, por tanto, una ciudad como Siena en la Edad Media, que ayudó a crear el sistema

bancario moderno? ¿Debería contemplarse como menos ciudad que la versión contemporánea de un remoto monasterio poblado por adeptos devotos, explorando todos los posibles nombres de Dios? En realidad, deberíamos ver Cupertino como un barrio residencial de San Francisco.

Al nivel más fundamental, ¿cómo deberíamos entender la naturaleza de la ciudad? ¿Se deben contemplar las ciudades de hoy en día como artefactos hechos por el hombre de una complejidad casi infinita, como un *smartphone* que funciona bastante bien, pero que sin embargo tiene sus fallos y tiende a colgarse, pero que se puede rediseñar y mejorar? ¿O la debemos considerar más bien como un fenómeno natural? Podemos predecir el tiempo, pero todavía no podemos hacer que llueva.

Christopher Alexander, antiguo consejero arquitectónico del príncipe de Gales, tituló su ensayo sobre la naturaleza del urbanismo, provocativamente, como «La ciudad no es un árbol». Es un título paradójico. Alexander intentaba distinguir entre lo que aseguraba que eran ciudades que habían surgido de una manera más o menos espontánea a lo largo de muchos, muchos años, y otras creadas deliberadamente por diseñadores y planificadores. Aunque todas las ciudades, evidentemente, son resultado de un acto deliberado de intervención humana (y como tales son hechas por el hombre, en lugar de tratarse de sistemas naturales, autoordenados), las ciudades «espontáneas», según Alexander, incluyen Siena y Liverpool, por sus modelos de crecimiento supuestamente pragmáticos e informales, y más cuestionablemente, Kioto y Manhattan, que están planeadas como cuadrículas. Las llama ciudades «naturales», en contraste con las ciudades «artificiales» como Levittown o Chandigarh, y «nuevas ciudades» británicas como Basildon y Cumbernauld. «Cada vez se reconoce más ampliamente hoy en día que hay un ingrediente esencial que falta a las ciudades artificiales. Cuando se comparan con las ciudades antiguas, que han adquirido la pátina de la vida, nuestros intentos modernos de crear ciudades artificiales son, desde un punto de vista humano, enteramente insatisfactorios.» Para Alexander, una ciudad artificial es un «árbol», su organización es demasiado sencilla para permitir las complejas interacciones de una organización más rica y más sutil.

El árbol de mi título no es verde y con hojas. Es el nombre de una estructura abstracta. La contrastaré con otra estructura abstracta más compleja, llamada semirretículo. Para poder relacionar esas dos estructuras abstractas con la naturaleza de la ciudad, debo hacer una distinción primero.

[...]

Tanto el árbol como el semirretículo son formas de pensar en un grupo grande de sistemas pequeños que forman un sistema más grande y complejo. En general, ambas son nombres de estructuras de conjuntos.

[...]

En una sociedad tradicional, si le pedimos a un hombre que nos dé el nombre de sus mejores amigos y luego pedimos a cada uno de ellos, a su vez, que nombre a sus mejores amigos, todos ellos se nombrarán unos a otros, de modo que formarán un grupo cerrado. Un pueblo está formado por un cierto número de grupos cerrados separados de este tipo.

Pero hoy en día la estructura social es completamente distinta. Si le pedimos a un hombre que nos dé el nombre de sus amigos, y luego les pedimos a ellos a su vez que nombren a sus amigos, nombrarán a personas distintas, muy probablemente desconocidas para la primera persona; esas personas nombrarán a otras, y así sucesivamente, hacia el exterior. En la sociedad moderna no existen prácticamente los grupos cerrados de personas. La realidad de la estructura social de hoy en día está llena de superposiciones; los sistemas de amigos y conocidos forman un semirretículo, no un árbol.

Alexander siguió desarrollando unas ideas algo místicas sobre las ciudades y la planificación, sobre todo en su libro *El lenguaje de patrones*, una obra con un estatus de culto entre los codificadores de Silicon Valley, que han visto en sus ideas paralelismos con sus propias obsesiones. Alexander acababa de salir de una investigación académica en Yale, donde era ayudante de Serge Chermayeff y trabajaba junto al arquitecto Norman Foster, aunque está claro que sacó unas enseñanzas bastante distintas de la experiencia, en su violento rechazo de la modernidad.

Alexander fue uno de los muchos que intentaron llenar el vacío de ideas de lo que se podía hacer con las ciudades, que como demostraron los disturbios raciales de los años sesenta en Estados Unidos y la huida de la clase media a las zonas residenciales en Europa y Norteamérica, resultaba problemático.

Gran parte del mundo desarrollado estaba perdiendo la fe en la planificación y rebelándose contra la idea de que los profesionales sabían lo que hacían. Las elevadas utopías de la planificación moderna no habían conseguido sobrevivir a las promesas que hicieron. Cuando hasta un proyecto de viviendas visibles internacionalmente, diseñadas por un celebrado arquitecto, como eran los pisos Pruitt-Igoe en Saint Louis, pudieron ser dinamitados una década más tarde de ser construidos, quedó claro que muchas cosas no funcionaban bien.

Alexander ofrecía un modelo filosófico alternativo a los diagramas convencionales de los sistemas de planificación. Peter Hall, estudioso británico del urbanismo y consejero de sucesivos gobiernos, adoptaba un enfoque mucho más práctico, aunque también se oponía al pensamiento convencional a la hora de manejar las ciudades. El libro de Hall, *Great Planning Disasters* [*Grandes desastres de la planificación*], mete el escalpelo en cinco fracasos sonados, todos ellos destinados a ser ejercicios de planificación transformadora. Relata la estrategia londinense para buscar un tercer aeropuerto, una historia absurdamente cara e inconcluyente que, 40 años más tarde, todavía no tiene solución a la vista. El libro resume los peligros que lleva implícitos la adopción de grandes ideas sobre la planificación. Son caras, cuestan demasiado tiempo y a menudo no funcionan.

Si los profesionales veían las cosas de esta manera, no es de extrañar que en el mundo de los activistas, intelectuales y políticos, así como las víctimas cotidianas de las demoliciones de suburbios y construcción de autopistas, se viviera la rebelión contra cualquier evisceración de las grandes ciudades de Europa y América del Norte. Casi era demasiado tarde. Durante 30 años, Robert Moses, el planificador en jefe todopoderoso de Nueva York, había construido carreteras y demolido barrios. Desde su punto de vista privilegiado en Greenwich Village, Jane Jacobs finalmente puso freno a sus planes, y publicó su ataque abrumador a los que pretendían llevar a cabo una cirugía drástica en el tejido de la ciudad. Lo pequeño, creía ella, era el futuro. A las ciudades había que cuidarlas, no traumatizarlas.

Si, para Alexander, la ciudad no era un árbol, para Jacobs una ciudad no era una obra de arte. Es decir, que una ciudad nunca está completa, y que no puede ser producto de una sola visión. Junto con Robert Caro, que escribió *The Power Broker [El corredor de poder]*, un estudio muy pormenorizado de la acusación contra Robert Moses, Jacobs hacía sospechosa la simple idea de una transformación urbana desde cero. Una crisis económica en la década de 1970, la preocupante tasa de delitos y el traumático flirteo con la bancarrota en Nueva York desencadenaron una huida a los barrios residenciales. Una combinación de activismo, incertidumbre profesional y finanzas débiles crearon la resistencia a desarrollar enfoques globales para las ciudades, que permanecieron más o menos sin cambios durante dos décadas. La no planificación, la política de no injerencia, se presentaba por parte de los ideólogos conservadores como una solución más inteligente que la fuerte intervención estatal. Houston, una ciudad que supuestamente no ponía restricción alguna en el uso de la tierra, y donde todo era posible, era su modelo. En realidad, un estricto conjunto de cláusulas legales conseguían que hubiera zonificación. Durante años, los planificadores profesionales se dedicaron a impedir que pasaran cosas, en lugar de conseguir resultados positivos. Los intentos de intervención positiva, se suponía, empeoraban las cosas en lugar de mejorarlas. Pero la idea de una planificación a escala amplia, de gestos, dirigida por la voluntad política, se negaba a morir. François Mitterrand emprendió un maquillaje imperial de París con sus nuevos museos, la biblioteca nacional y los ministerios, a finales de los ochenta. Un poco más tarde siguió la transformación de Barcelona, una ciudad en la que arquitectos, planificadores y políticos habían sufrido en las mismas celdas, durante los años de la dictadura de Franco, y estaban lo suficientemente cerca unos de otros para embarcarse conjuntamente en la renovación de su ciudad, una vez desaparecido el dictador. Es cierto que hubo protestas ante la gentrificación del barrio chino para convertirlo en zona turística, y la destrucción del barrio obrero de Poblenou, cerca del mar. Pero la inversión masiva en infraestructuras transformó realmente Barcelona. La ciudad pasó de la dejadez en la que se iba desmoronando a convertirse en un escaparate arquitectónico que atrajo empleos, turistas y energía creativa.

Y como resultado, se convirtió en modelo para otros intentos de transformación de las ciudades. Era una lección mucho más valiosa que la sencilla y seductora idea de que un solo edificio, como el Guggenheim de Bilbao, puede transformar una ciudad entera por sí solo. La realidad de la capital vasca implicó una década de cuidadosa planificación, inversiones en un nuevo sistema de tráfico, un nuevo aeropuerto, educación, hoteles y el apoyo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

A veces, parece que todos los complejos argumentos de cómo debemos comprender el futuro de las ciudades deberían reducirse a la resolución de dos únicas preguntas que representan dos polos opuestos: ¿nos sirven mejor las ciudades densas, o los barrios residenciales extensos? ¿Es el mercado mejor guía para dar forma al desarrollo que el Estado? Estas son las opciones restringidas que siguen apareciendo y reapareciendo en el mundo entero.

Pero quizá haya otra cuestión, más fundamental aún, a la que enfrentarse. ¿Qué podemos hacer realmente para abordar lo que se podría describir como el panorama general urbano, para transformarlo y conseguir efectos positivos? ¿Son posibles las transformaciones urbanas, ahora mismo? ¿O deberíamos evitar las secuelas que derivan de correr riesgos, y limitarnos, por el contrario, a dar pequeños pasos, poco a poco, e intentar solucionar nuestras dificultades de bache en bache y de atasco en atasco?

Los críticos de la planificación a gran escala dicen que esta se preocupa más por la imagen del desarrollo que por su sustancia. Se presenta como el producto de unos políticos egocéntricos y sus funcionarios, a veces incompetentes y corruptos, y siempre con tendencia al orgullo desmedido. Esos críticos abogan, por el contrario, por un enfoque ascendente.

El París de Haussmann y Napoleón III sigue siendo todavía un modelo para aquellos que adoptan el punto de vista opuesto y ven la ciudad como si fuera realmente una obra de arte, algo que se puede completar, y como resultado, están dispuestos a aceptar la vida en un estado urbano fijo. No se trata de un modelo enteramente positivo. El París que ha quedado definido por los límites del Périphérique es incapaz de llevar a cabo esos cambios que permiten florecer a las ciudades. El centro de París, si continúa la tendencia actual, está destinado a convertirse en una versión a gran escala de Venecia, mientras que las *banlieues* serían felices si fueran capaces de convertirse en el

retoño de tierra adentro de Venecia, Mestre. El éxito de París fue también el origen de su fracaso. Los Grandes Proyectos del presidente Mitterrand en los años ochenta solo podían cambiar el lenguaje arquitectónico, no la base estructural de la capital francesa.

Hausmann no construyó solo bulevares. Hizo también el alcantarillado que permitió a París escapar del azote del cólera. Los desposeídos de París tuvieron que pagar un precio. Las políticas de Hausmann les obligaron a salir del centro, de la ciudad antigua. París fue un siglo y medio por delante de Río, Shanghái y Mumbai a la hora de desahuciar a las comunidades existentes de los hogares que llevaban una o dos generaciones ocupando, para que vivieran en bloques deprimentes tipo barracón en los límites más alejados de la ciudad, mientras los especuladores más ricos se aprovechaban de su obligada salida.

Para los brasileños que se preocupaban del impacto negativo de la transformación de la favela portuaria de Morro da Providência en Río en el Porto Maravilha, el nuevo frente marítimo resplandeciente prometido de la ciudad, espoleado por los preparativos olímpicos para 2016, los aspectos negativos del París de Hausmann proporcionaron una impresión de lo que se avecinaba sin ninguna de las cualidades positivas de sus bulevares.

Una ciudad es, hasta cierto punto, el producto de aquellos que la diseñan y construyen sus edificios. Pero también la conforman los ingenieros que trazan su alcantarillado y planifican sus carreteras, los abogados que enmarcan las leyes de propiedad, la legislación política que da forma a su desarrollo, los constructores y los promotores que intentan aprovecharse de la escasez de terreno y de unas fuentes de ingresos fiables procedentes de los alquileres a largo plazo. Una ciudad que se ve así moldeada por cambios tecnológicos y cambios en los modelos de interacción social.

Las ciudades están formadas por ideas, tanto como por cosas; en cada caso, muy a menudo, son producto de unas consecuencias no deseadas. El coche, que está claro que es una cosa más que una idea, estaba destinado a ofrecer movilidad personal, en lugar de conducir al auge de las compras en las afueras, la contaminación tóxica del aire y los embotellamientos de tráfico. El contenedor de transporte estándar, que también es una cosa, estaba destinado a aumentar la velocidad de la carga y a abaratar costes y evitar

robos. Y consiguió todo eso, pero también tuvo un resultado muy drástico: eliminar todos los muelles y embarcaderos del mundo. Al final el resultado fue que Canary Wharf, en Londres, se convirtió en un segundo centro financiero. El tubo de vacío de tres electrodos o válvula termoiónica, como se conoce en Estados Unidos, se desarrolló como interruptor y amplificador. Y ha hecho mucho más que el coche o el contenedor de transporte para cambiar el mundo urbano. Ha hecho que el mundo fuera digital, con todo lo que ello supone para la economía, las comunicaciones y los patrones de la vida cotidiana.

En cuanto a las ideas que definen ciudades, están los teóricos urbanos que creían en una división rígida entre partes de una ciudad diseñadas para ser hogares y las que estaban destinadas al trabajo; los modernistas, que querían hacer *tabula rasa*, y los seguidores de Camillo Sitte, el arquitecto austríaco del siglo XIX que comprendía la ciudad como una secuencia de experiencias visuales y espaciales. Él inspiró a aquellos que querían dar a los nuevos barrios residenciales el carácter pintoresco de pueblos tradicionales. También hay algunas ideas menos obvias a primera vista en su relevancia para la naturaleza de una ciudad, pero que finalmente acaban teniendo el mayor impacto. Por ejemplo, los códigos legales que dan como resultado determinados tipos de arrendamiento, las ideas políticas sobre participación o centralización que impactan en las decisiones que se van tomando sobre qué construir y qué no construir. Y los subsidios para el combustible que quizá hayan estimulado una forma de transporte por encima de otra, y por tanto favorecido también algunas formas de urbanismo sobre otras.



*Getty Images*



Hamburgo y Detroit tienen sus orígenes como ciudades portuarias. Detroit floreció brevemente en el siglo xx como corazón de la industria moderna del automóvil. Su caída dejó el centro en ruinas; el Teatro Michigan se convirtió en un aparcamiento (arriba). Con unas raíces más antiguas que se remontan a la red comercial de la Hansa, Hamburgo ha resistido mucho más, y ahora está construyendo un teatro de la ópera (abajo) en el centro de un puerto reconstruido. *PA Images*

La ciudad de la época del vapor estaba manchada de hollín y cubierta por el humo. Dependía para su movilidad, sus fábricas y su comodidad de unos fogoneros sucios y confinados bajo tierra y por debajo de la cubierta, cuyo trabajo agotador y extenuante alimentaba las calderas. La electricidad parecía tan alejada de esa dependencia sudorosa del poder de los músculos como la economía digital está ahora de lo analógico.

La electricidad siempre fue una cosa, también: una cosa que tuvo un impacto enorme en la forma y densidad de las ciudades. Ascensores, iluminación en las calles, tranvías, aire acondicionado, neones y escaleras mecánicas cambiaron el rostro de las primeras metrópolis industriales. Berlín, Londres, Nueva York y Chicago, tal y como son hoy en día, no serían posibles sin electricidad, y no solo en el sentido físico, sino también en su organización política. La electricidad hizo posible la tecnología que sorteó la alfabetización y permitió a los políticos hablar directamente a las masas, hace 80 años. No hay nada nuevo en el impacto de la tecnología en la lucha cívica, por mucho que se lo intenten adjudicar el tumulto alentado por las BlackBerry en las calles de Hackney o Haringey en Londres, o Twitter en la Primavera Árabe. Cincuenta años antes eran los radios a transistores lo que llevaban los reclutas franceses en sus mochilas, y que transmitían el llamamiento del presidente De Gaulle a que se resistieran a las órdenes de sus oficiales amotinados en Argelia.

Si las ciudades realmente son las máquinas de crear riqueza que todos necesitamos que sean, si van a convertir a los pobres en no tan pobres, entonces sus líderes se ven enfrentados constantemente al desafío de lo que ocurre si la máquina deja de funcionar. Cuando la economía se agria, cuando las empresas que contratan a muchos trabajadores pierden impulso o se trasladan fuera, si la ciudad no puede volver a poner en marcha su motor, se encuentra despojada de la energía de la gente más productiva y con más talento, que tiene la habilidad de trasladarse a otro lugar, dejando a los que carecen de tales habilidades atrapados en una espiral descendente de declive. El éxito también puede acarrear algunos problemas. Cuando la contaminación se descontrola, incluso aquellos que se aprovechan de ella temen por la salud de sus propios hijos. Cuando la especulación inmobiliaria hace que la ciudad sea inasequible para los que tienen talento, se están destruyendo realmente las

auténticas cualidades que han hecho que triunfara. Es esta ansiedad lo que está detrás de los intercambios febriles de ideas sobre urbanismo, que se propagan como virus. Las ciudades con éxito están decididas a seguir al frente de sus competidores y están dando constantemente con nuevas formas de hacerlo. Las ciudades con menos éxito envían sin cesar delegaciones por todo el mundo para que vean qué pueden aprender de otros.

Si Hong Kong, que sobrevivió con éxito a la pérdida de un millón de empleos en las fábricas ante la China continental, cuando se estableció la Zona Económica Especial en Shenzhen, ve en la siguiente fase de su desarrollo económico la construcción de un nuevo complejo cultural en Kowloon Oeste, lo mismo hace Singapur en su Esplanade. Ambas son ciudades estado que se han vuelto prósperas a través de una serie de pasos similares, pasando de ser fábricas baratas en los años sesenta a crear líneas aéreas y aeropuertos además de sus puertos de aguas profundas en los setenta. A partir de esa base, pasaron a la actividad bancaria, y siguió en los ochenta el impulso a la educación, y ahora a las industrias creativas y la cultura. Como la historia de Singapur y Hong Kong se considera un éxito, sinónimo de la evolución de la ciudad al principio del siglo XXI, Bakú, Dubái y Abu Dabi y otra media docena más de ciudades ambiciosas quieren tener también teatros de ópera, museos y bienales de arte propias, para poder seguir sus pasos. Algunas de estas ambiciones tienen más éxito que otras.

La situación de los Estados del Golfo, a medio camino entre Europa y Asia, les ha animado a hacer enormes inversiones en aeropuertos y líneas aéreas. Esto ha conducido a un absurdo exceso de suministros dentro de unos confines geográficos estrechos, por motivos de prestigio nacional, más que de lógica comercial. A pesar de todo ello, existen posibilidades de que uno o más de los competidores tengan éxito y construyan un centro que dará nueva forma a las rutas de transporte mundiales. El enfoque cultural para el Golfo es menos convincente. Existen pocas pruebas de que el público de los Emiratos tenga un gran deseo de contemplar arte contemporáneo como el que colecciona el Guggenheim, o esté interesado en visitar museos de la forma tradicional europea.

Una versión más modesta del mismo fenómeno del contagio de ideas se ve en el modelo de «bicicletas de alquiler» que empezó en París a finales de los años noventa. Se extendió a Londres, con dos alcaldes distintos disputándose el mérito, luego a Milán, Praga, e incluso Melbourne las tiene también. Tales planes no siempre se trasladan bien a las condiciones locales. Melbourne es una ciudad a la que le gusta ir en bici, pero que impone el requisito legal de llevar un casco de ciclismo, que no es algo que funcione demasiado bien con la idea de un servicio instantáneo de alquiler de bicicletas. La política de aplicar una tasa por congestión, adoptada por Londres en 2003 para disuadir a la gente de acudir a trabajar a la ciudad en coche, estaba inspirada en una que ya había puesto en práctica Singapur. A pesar de los intentos del alcalde Bloomberg de llevar la idea a Nueva York, no pudo atraer con ella a su electorado.

Igualmente curioso resulta que durante un tiempo se considerase que el metro cable (una especie de teleférico) era la solución perfecta para los problemas de los barrios de Medellín, una idea que se extendió rápidamente a Caracas, luego a Río y después a La Paz. Se presentaba como una forma barata y rápida de permitir a los desposeídos de los barrios bajos acudir a los trabajos disponibles en el centro más adinerado, que de otro modo estaría demasiado distante de las chabolas colgadas en peligrosas pendientes empinadas. Aprovechaba una tecnología desarrollada para las estaciones de esquí alpino, y los constructores de esos sistemas estaban ansiosos de vender sus productos a unos usuarios menos familiarizados con ellos. En el caso de las favelas de Río, pacificadas por escuadrones paramilitares de la policía especial, no estaba claro qué parte del tráfico era de personal de limpieza y trabajadores que cogían el teleférico para bajar al centro de la ciudad a trabajar, y cuántos iban hacia el otro lado, turistas que buscaban la emoción de la aventura en un territorio controlado por las bandas, a un riesgo mínimo. Boris Johnson tuvo una idea aventurada y puso una sola ruta de teleférico en Londres en la época de los Juegos Olímpicos de 2012, que se saltaba el Támesis entre North Greenwich y los Muelles Reales. Ahora apenas se usa.

Las ciudades no son creaciones estáticas, sino que cambian y se desarrollan. Los suburbios se asientan, aunque en el mundo occidental es mucho más probable que estén en barrios alejados poco favorecidos, en lugar

de encontrarse apiñados en torno al centro de las ciudades. Las viejas industrias mueren, el dinero de las inversiones acude de todo el mundo para transformar el centro de las ciudades, amenazando a los residentes de siempre, expulsados de los barrios que antes conocían.

Para conocer una ciudad hay que saber algo de la gente que vive en ella, y de aquellos que la construyeron. Tienes que preguntarte cómo lo hicieron, y por qué.

Valoramos la calidad de lo impredecible como una de las virtudes clave de la ciudad. Queremos perdernos en las ciudades, no queremos que sean comprensibles de inmediato. Queremos descubrirlas gradualmente, comprender las diversas capas de su complejidad. Eso es lo que hace que la cuadrícula de Nueva York sea una experiencia tan inesperada para aquellos que están familiarizados con las ciudades europeas, supuestamente más orgánicas y desestructuradas. Lo que a primera vista en Manhattan parece un orden y una lógica implacables, de hecho permite que florezca todo tipo de energía.

Estamos atrapados en formas conflictivas de comprender las ciudades en las que vivimos, mientras luchamos por decidir cómo regenerarlas mejor, y evitar el exceso de urbanización, y nos aseguramos de que Frank O'Hara pueda encontrar su «señal de que la gente no lamenta totalmente la vida» en esas cualidades urbanas elusivas que son tan importantes para nosotros.

Los Juegos Olímpicos de Barcelona y el Guggenheim de Bilbao todavía arrojan una sombra larga. Fue estupendo para ellos, así que por qué no para nosotros, se preguntan los alcaldes ambiciosos de todas partes.

Pero eso es presentar a las ciudades como víctimas de un cierto «culto del cargo».\* En realidad, no son las ciudades que construyen museos sin más, con la esperanza de que pase algo, las que tienen éxito. Las ciudades que tienen éxito son aquellas que están enraizadas en un clima cultural tan creativo que llena los museos, además de construirlos.

**2**

**Cómo hacer una ciudad**

## 1. EL NOMBRE

Para hacer una ciudad, lo primero que necesitaremos será un nombre con el que llamarla. Cualquier nombre vale, aunque algunos ciertamente sugieren un futuro más brillante que otros. La capital de Chechenia se llama Grozni, que en ruso significa «aterrador». Se remonta al nombre del fuerte colonial que el zar estableció en Chechenia a principios del siglo XIX, en torno al cual acabó creciendo una ciudad que ahora tiene 271.000 habitantes. Es un nombre que refleja, ciertamente, la torturada historia de Grozni, desde las deportaciones genocidas en masa de Stalin y la guerra asesina de Putin para obligarles a volver a la órbita rusa, a su subsiguiente descenso al caudillismo. Pero desde luego esa identidad no es muy probable que atraiga a nuevos ciudadanos o inversores expectantes.

Ramzan Kadyrov, el actual gobernante de Chechenia, llegó al poder cuando su padre fue asesinado por una bomba de los separatistas en 2004. Es un hombre al que le gustan los chándales, las cadenas de oro, las artes marciales y construir rascacielos financiados por Moscú. Lleva un cachorro de tigre con una correa, y se codea con Gérard Depardieu y Mike Tyson.

Un campo de refugiados que aparece de forma casual en medio de una guerra o una catástrofe natural no tiene nombre. La sensación de intencionalidad que puede acabar por convertir en ciudad un simple asentamiento, aunque sea nacido en las circunstancias más difíciles, empieza cuando adquiere nombre. En 1630, un grupo de puritanos ingleses que huían de la persecución religiosa en su país partieron hacia América del Norte, y dieron nombre a lo que luego sería una ciudad de tres millones de personas llamándolo Boston, la ciudad de Inglaterra de la que habían partido. En 1909, un puñado de refugiados desplazados por los pogromos europeos fundaron Tel Aviv. Se reunieron en una playa a las afueras de Jaffa, sortearon los terrenos para construirse unas casas y dieron a aquella tierra un nombre hebreo.

Los suburbios son distintos. La mayoría tienen nombre, aunque fuera adquirido por una promiscuidad aleatoria, pero eso no conduce a ninguna inversión ni permanencia. La carencia de infraestructuras es limitadora.

Un nombre que se unió a una ciudad de esa forma es Complexo do Alemão, la violenta favela de Río de Janeiro que empezó a crecer cada vez más rápido a partir de 1950. Más o menos ilegalmente, ha ido desparramando bloques de cemento y tejados ondulados de amianto corrugado en cada centímetro cuadrado de una tierra que antes poseía un inmigrante a quien se referían los primeros ocupantes como el «Alemão», alemán en portugués. «Alemão» es también el término vagamente despectivo en Brasil por el cual se llama a los forasteros de piel clara, y ese particular forastero a quien pertenecía el Complexo do Alemão en realidad había nacido en Polonia, y no en Alemania.

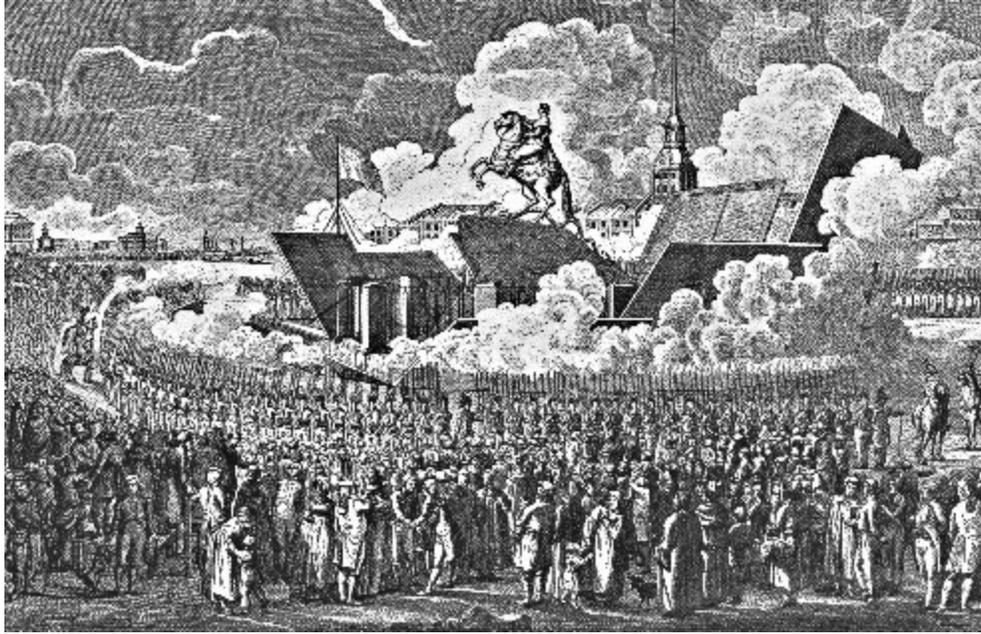
Otro nombre adquirido un poco al azar es Soweto, la inhóspita ciudad a las afueras de Johannesburgo que salió, de una forma igualmente deprimente, del acrónimo inglés de South Western Townships (Distritos Segregados del Sudoeste).

Soweto tiene su raíz en un proceso de asentamientos muy distinto de las chabolas de Brasil. Es el producto de un intento del desaparecido régimen del apartheid de expulsar a los negros de la zona central de la ciudad, que estaba destinada solo a los blancos. En el Complexo do Alemão la vida tampoco tiene ley, es breve y dura. Pero es una comunidad iniciada por el pueblo que vive en ella, en lugar de un asentamiento impuesto sobre ellos. Sus hogares parecen adherencias azarosas, pegadas como lapas a una roca, en lugar de las ordenadas filas de casitas de un piso de bloques de cemento con tejados embreados, producto del plan general penal de Soweto. En palabras de Christopher Alexander, una se podría describir como natural, y la otra como artificial. El caso es que los batallones de pacificación fuertemente armados que invadieron las favelas en vísperas de las Olimpiadas de Río hacían que pareciese que el Complexo do Alemão estaba bajo ocupación militar. Pero mostraban alguna disciplina, a diferencia de los escuadrones de la muerte de la policía, que habían actuado en otras partes de Brasil.

Una ciudad a veces refleja el acto de voluntad del individuo que le dio el ser. Alejandro Magno puso su nombre a Alejandría. Con la misma falta de modestia, Pedro el Grande dio a San Petersburgo el nombre de su santo patrón. George Washington eligió la ubicación de la capital de Estados Unidos, pero no el nombre. Ese fue un homenaje de los comisionados a los que el Congreso encargó la construcción de la capital de Estados Unidos.

Cuando Juscelino Kubitschek sorprendió a su electorado, y quizá a sí mismo, y llevó a cabo las disposiciones de la Constitución brasileña construyendo una nueva capital dentro de su mandato de cinco años como presidente, le dio el nombre de su país.

En 1967, el gobierno británico decidió que una nueva ciudad de 250.000 habitantes, que se planeaba construir a lo largo de la ruta de la autopista M1, a mitad de camino entre Londres y Birmingham, llevara el nombre de Milton Keynes. No fue un intento de emparejar al autor de *El paraíso perdido* con el economista del siglo XX, como si se tratara de un serio esfuerzo por erosionar la línea entre cultura y ciencia. Ni tampoco era una respuesta del capitalismo a Karl-Marx-Stadt, como se llamó la ciudad de Chemnitz, en Alemania del Este, entre 1953 y 1990. De hecho, Milton Keynes era el nombre de un pueblecito de Buckinghamshire que estaba a punto de ser devorado por la nueva ciudad. El pueblo murió, pero su nombre sobrevive en la entidad que lo extinguió. En el centro de Milton Keynes sobreviven todavía antiguas calles y casitas georgianas de ladrillo, atrapadas entre las casas adosadas de cemento prefabricado, los polígonos empresariales y los pasos a desnivel para descongestionar el tráfico.



Pedro el Grande fundó San Petersburgo para inclinar a Rusia hacia Europa, usando Ámsterdam como modelo y a arquitectos italianos para realizar su visión. Se le conmemora con una estatua ecuestre (arriba). *Alamy*



Tel Aviv, nacida en 1909 cuando sus familias fundadoras se reunieron en una playa que daba al Mediterráneo para sortear unos terrenos, no tiene un hito que iguale al de San Petersburgo. *TopFoto*



Tras más de un siglo, Tel Aviv ha pasado de ser un trasplante de la Bauhaus a una ciudad de grandes rascacielos en la playa. *Alamy*



Brasilia tuvo una fundación política: la afirmación de una nación que volvió la espalda a las ciudades costeras y coloniales del país. Su arquitectura monumental reclama la modernidad. *Getty*



Los espacios verdes del centro ciudadano de Brasilia tienen poca relación con los suburbios en los que vive la mayor parte de la gente. Sin embargo, proporcionan una imagen de urbanismo inolvidable. *Getty*

Las ciudades con identidades controvertidas tuvieron múltiples nombres. Usar uno en lugar de otro (Derry en lugar de Londonderry, por ejemplo) es demostrar una interpretación particular de la historia de la ciudad. Cuando los nombres de las ciudades se cambian por motivos políticos, el resultado puede ser impredecible. Es mucho más probable que los hablantes de inglés de Mumbai, en su mayor parte miembros de una élite india intelectual, usen el nombre de Bombay, a diferencia de sus homólogos británicos, que quizá intenten compensar las ofensas antiguas.

Las raíces de Mumbai se remontan a las oleadas sucesivas de colonizadores europeos de la India. Los portugueses entregaron el grupo de islas y pueblecitos de pescadores que constituían Bombay a los ingleses en el

siglo XVII. Los 20.000 habitantes de esos días crecieron hasta unos 18 millones, a medida que la ciudad portuaria sucesivamente se convertía en complejo fabril, centro de ferrocarriles, centro financiero y centro de la industria cinematográfica de la India. Su expresión arquitectónica varía desde la alucinógena traslación del gótico victoriano de Inglaterra al subcontinente, en la estación terminal de ferrocarril de Chhatrapati Shivaji, diseñada por F. W. Stevens con la arrogancia de Saint Pancras en Londres, a los apartamentos de alto standing de Charles Correa que sintetizan la modernidad con el clima de la India. Más recientemente, el febril palacio rascacielos construido por los arquitectos Perkins+Will, para Mukesh Ambani, hijo de un multimillonario hecho a sí mismo y su familia, plasma desvergonzadamente la riqueza individual en el cielo de la ciudad. El agua y el suministro de electricidad son erráticos, la red de metro está tan superpoblada que cada día mueren algunos viajeros que van agarrados por fuera a las puertas abiertas. Hay 300.000 vendedores callejeros en Mumbai, y solo unos pocos miles de ellos tienen licencia. Los demás están sujetos a una inseguridad continua, e incluso aquellos que poseen licencia pueden ser acosados por la policía en cualquier momento.

Es una situación que estimula un clima omnipresente de corrupción. Los suburbios de Mumbai son de dos tipos: los autorizados, a los cuales la autoridad municipal tiene la responsabilidad de proporcionar servicios básicos, y los no autorizados, que están sujetos a demolición, y donde la ciudad no tiene deber de proporcionar ni electricidad ni agua. La densidad es imposible. Dharavi, el mayor de los suburbios de la ciudad, reúne a más de 1.800 personas en media hectárea. El centro de la ciudad de Londres llega a 136 personas por cada media hectárea; sin embargo, el distrito más poblado de Londres, Islington, posee siete veces el tamaño de Dharavi, pero solo alberga a 200.000 personas, mientras que se estima que Dharavi acoge a un millón. Los suburbios autorizados, como el de Dharavi, se ven superados en número por el 60 por ciento, que son ilegales. Algunos de los ilegales dependen de unas tuberías de agua no autorizadas; unos pocos no disponen de agua. En el periodo previo a las elecciones municipales, en la ciudad se contempla que algunos suburbios no autorizados se lleguen a autorizar estratégicamente, para que los políticos locales puedan crear útiles reservas

de votantes agradecidos que los apoyen, pero, a ojos de la ciudad, no son lo suficientemente permanentes como para desarrollarse en forma de barrios o ciudades.

Algunas ciudades miden sus historias con múltiples identidades, iluminando así las diversas agendas políticas y culturales de sus líderes. Estambul, que antes se llamó Constantinopla, y antes aún Bizancio, ha sido la capital de tres imperios distintos. Cobró forma con los fragmentos supervivientes de la civilización griega, romana, bizantina y otomana que la construyeron. Los arqueólogos supervisan todos los proyectos de construcción en el centro de la ciudad. El túnel del ferrocarril bajo el Bósforo, que conecta Asia con Europa, fue detenido durante cuatro años mientras se excavaban, documentaban y conservaban cuidadosamente los restos de una flota de barcos bizantinos. El intento de reurbanizar la plaza Taksim se retrasó antes incluso de las protestas del Parque Taksim Gezi por la posible presencia de tumbas genovesas y sarcófagos del siglo v. Estambul es un lugar en el cual sentarse a la sombra de antiguos olivos y pasar una tarde ociosa, contemplando el sol en las aguas del Bósforo desde la terraza del Museo Sabancı. Como otras tantas instituciones culturales de la ciudad, el museo es de propiedad privada, fundado por una de las pocas familias adineradas que dominan la economía turca. Recuerda el funcionamiento de Nueva York en el siglo XIX, aunque los plutócratas de allí creaban coaliciones entre ellos para fundar instituciones cívicas conjuntamente. En Estambul las cosas son todavía demasiado competitivas para que eso haya ocurrido. El Sabancı exhibe cuadros de Picasso y caligrafías otomanas. Su restaurante, muy alabado por los editores de la revista *Wallpaper*, tiene un estilo escandinavo contemporáneo, con un menú preparado por un chef de Nueva Zelanda. Para los que quieran algo más energético, está el Istanbul Modern, una galería fundada por la familia Eczacıbaşı en un lugar con una vista todavía mejor del otro lado del Bósforo. Se aloja en un cobertizo de cemento de los muelles de una serie que sobrevive de los años sesenta. Una mezquita elegante, construida a principios del siglo XIX a la manera italiana, se alza justo detrás. Otra de las dinastías financieras de Turquía, la familia Koç, tiene también su propio museo, este dedicado al transporte, siguiendo por la misma orilla.

Estambul es la ciudad en la cual Roger Short, el Cónsul Británico General, y otras 29 personas murieron cuando un camión bomba impactó contra los pilares de piedra del edificio clásico del consulado de sir Charles Barry, que antes fue embajada británica ante la Sublime Puerta, como se conocía a la corte otomana, en un momento de 2003 en que George Bush estaba en Londres hablando con Tony Blair.

Estambul es la ciudad en la que Ragıp Zarakolu fue encarcelado cinco meses por insultar a la república turca publicando un libro escrito por un autor británico que cuestionaba el trato del país a su minoría armenia. Y también fue donde Hrant Dink, el periodista armenio, fue asesinado por sus opiniones políticas. Es el lugar de partida para los reclutadores occidentales del ISIS, y campo de batalla entre militantes kurdos y la policía turca.

Aunque el fundador de la Turquía moderna, Kemal Atatürk, nació en lo que hoy es Grecia, trasladó su capital de Estambul, en la Turquía europea, a Ankara, en Asia, una ciudad creada casi desde la nada. Insistió en llamar Estambul a lo que el resto del mundo seguía llamando Constantinopla. En las lenguas eslavas se conocía como Tsarigrad, un nombre que todavía se usa en Bulgaria. Islandia tiene su propio nombre para Estambul, que se remonta a los tiempos de los ataques vikingos en el siglo XI en el Mar Negro. Se referían a ella simplemente como «la Gran Ciudad». Desde 1930, la oficina postal turca se ha negado a entregar correspondencia con cualquier otra versión del nombre de la ciudad que no sea Estambul.

Cuanto más conexiones comerciales históricas haya, más variantes se encuentran para el nombre de una ciudad. Cuanto más poderosa sea la ciudad, más probable es que sus socios de negocios usen un nombre común.

Durante las primeras décadas de existencia de la moderna Turquía, el Estado volcó recursos en la nueva capital, que tenía solo 28.000 personas en 1924. Gracias a los ambiciosos programas de construcción de Atatürk, casi parecía que Ankara finalmente sobrepasaría a Estambul. Pero a medida que Turquía se iba urbanizando, Estambul se disparó por delante de Ankara. Su población de más de un millón de personas al final de la Segunda Guerra Mundial bajó a 600.000 personas cuando Atatürk se llevó la capitalidad, y griegos y armenios o bien se fueron o acabaron asesinados. Desde 1980 ha cuadruplicado su población, que asciende a casi 13 millones de personas. Las

cifras de población reconocen que Estambul es la ciudad de mayor tamaño de toda Europa, aunque se encuentre parcialmente en Asia, donde viven un tercio de sus ciudadanos. El hundimiento de la Unión Soviética también ayudó a prosperar a Estambul, proporcionando los servicios y asesoramiento de las antiguas repúblicas soviéticas, ricas en energía. Estambul fue la base para arquitectos, empresas de construcción, empresas de publicidad y bancos que dieron nueva forma a Kazajastán, Azerbayán y Ucrania. Las crecientes tensiones con la Rusia de Vladímir Putin han llevado a la desaparición abrupta de muchos de esos contactos.

Estambul estaba destinada a ser un pasaporte hacia la Unión Europea: un enclave sofisticado del Primer Mundo en un país donde todavía se siguen dando crímenes de honor, y que vive una guerra contra los kurdos que no siempre es de baja intensidad. Toda apariencia de orden en sus fronteras con Siria e Irak se vino abajo de repente, y el país se enfrentó a una crisis entre seculares e islamistas, y entre el presidente y sus antiguos aliados islamistas, dirigidos por Fethullah Gülen, predicador suní exiliado. Es una ciudad fracturada. En el barrio de Levent, en el lado europeo de la ciudad donde se agrupan los bancos, se pueden encontrar imitaciones de bonitos restaurantes londinenses en el centro comercial Kanyon, diseñado por el maestro americano de los centros comerciales, Jon Jerde. Pero Estambul también es la ciudad donde Orhan Pamuk, único ganador turco del Premio Nobel de Literatura, dice que en algunas calles todavía hoy en día la sangre de los corderos degollados ritualmente corre por las alcantarillas los días sagrados.

Los pobres rurales, que tienden a la ortodoxia religiosa, se han trasladado a Estambul cada vez en mayor número desde 1955, cuando la ciudad tenía solo 1,5 millones de personas, cambiando el carácter de la ciudad más cosmopolita de Turquía. Aquellas partes de la ciudad en las que en tiempos se toleraban grupos étnicos no turcos y otras religiones que no fueran el islam, ahora coexisten con intranquilidad, con zonas que se han convertido en el corazón de un electorado mucho más conservador. Quedan escuelas griegas vacías, pocas sinagogas que resistan, y quizá 100 iglesias en funcionamiento.



*Fonds Prost. Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xxe siècle*



La Turquía moderna está definida por dos ciudades, Estambul, que Kemal Atatürk pidió a Henri Prost (arriba) que transformase en una ciudad occidentalizada, y Ankara, que convirtió en capital nacional tras el derrumbe del Imperio otomano. El mausoleo de Atatürk (abajo) sigue siendo un punto de conflicto entre secularistas e islamistas. *Wikimedia Commons*



La remodelación de Estambul que llevó a cabo Henri Prost implicó la demolición de barracones otomanos para dejar sitio al Parque Taksim Gezi. El presidente Erdoğan pretendía destruir el parque y reconstruir los barracones, lo que produjo semanas de revueltas civiles. *Colección privada*



Con el nombre de Atatürk, el centro cultural de Estambul es un hito arquitectónico con un sentido político controvertido. Erdoğan quiere demolerlo, y todo lo que representó. Los secularistas de Turquía lo ven como un símbolo definitorio de su identidad nacional. *Evren Kalinbacak/ Shutterstock*

Estambul es una ciudad en la cual la mujer del alcalde ahora lleva el velo que en Turquía ha estado prohibido en los campus universitarios y edificios del gobierno durante ocho décadas, por ser contrario a la Constitución secularista. El presidente Recep Tayyip Erdoğan, cada vez más autoritario, ha anulado la prohibición, y está intentando introducir códigos de vestimenta «modestos» y restringir la venta de alcohol.

En algunas partes de la ciudad, la administración local kemalista todavía llena las paredes con retratos del fundador de la moderna Turquía. En otras zonas, las islamistas, las calles reciben nuevos nombres de generales otomanos. Es una ciudad cuyo sentido contemporáneo está ajustándose continuamente y se ve manipulado con fines políticos.

Santa Sofía, durante casi un milenio la iglesia suprema de la cristiandad ortodoxa, se convirtió en mezquita cuando los otomanos conquistaron la ciudad, hace más de 500 años. La inclusión de un anillo de minaretes señaló ese cambio, junto con inscripciones en árabe y la supresión de toda iconografía cristiana. En los años treinta, en el punto culminante del impulso modernizador de Atatürk, la mezquita se convirtió en museo. En la última década ha habido demandas cada vez más exigentes por parte de los islamistas de que el museo se vuelva a convertir en mezquita. Estas encarnaciones sucesivas reflejan los sentidos controvertidos de Estambul que algunas personas quieren imponer, dispuestos incluso a matar para conseguirlo.

## 2. LOS MONUMENTOS

Las ciudades con identidades controvertidas cambian de nombre. La forma en que se borran o recrean los monumentos que sirven para definir esos sentidos refleja el rumbo del conflicto. En 2013, el Parque Taksim Gezi, al borde de la plaza Taksim, se convirtió en el lugar crítico donde se manifestaban dos puntos de vista encarnizadamente opuestos de lo que debería ser Estambul. Cuando los *bulldozers* entraron a destruir el parque, primero Estambul y luego toda la Turquía liberal estalló como protesta. En cierto sentido, la operación se consideraba un ataque burdo al urbanismo civilizado, una colaboración egregia entre políticos y promotores inmobiliarios bien conectados. El parque y la plaza Taksim que estaba al lado fueron ocupados noche tras noche por los manifestantes. Hubo más de un enfrentamiento entre los promotores y un grupo de ecoactivistas decididos a evitar que desapareciera un espacio verde para convertirse en un centro comercial.

Fue una batalla en la guerra para el control de la identidad de Turquía. El Parque Taksim Gezi se creó entre los años 1933 y 1940, después de que Atatürk y Lütfi Kırdar, alcalde de Estambul por aquel entonces, encargaran al urbanista francés Henri Prost que modernizara la ciudad. El proyecto de Prost para Estambul fue una parte esencial de la decisión de Atatürk de redefinir

Turquía como Estado secular. Ya había importado a un arquitecto vienés para que planificase Ankara como capital moderna. Atatürk abolió la escritura arábica y creó un nuevo alfabeto latino para la lengua turca.

En aquellos tiempos, la modernización significaba que había que hacer que Estambul pareciera lo más occidental posible. La Turquía de Atatürk fue a buscar los mejores talentos imaginables para conseguir esa ambición. Prost fue uno de los urbanistas más destacados de su generación. Fue el responsable de dar forma al crecimiento del Gran París en los años veinte. Antes de trasladarse a Estambul, había trabajado extensamente en el Marruecos controlado por Francia, en el desarrollo de Tánger, Marrakech y Fez.

En África del Norte, Prost diseñó unos centros administrativos y comerciales con una planificación regular de las calles, al estilo francés. Conservó el carácter distintivo de las medinas y los zocos, aunque estos se convirtieron en añadidos más o menos pintorescos a los nuevos centros, hacia los cuales subsecuentemente migró el poder.

En Turquía era distinto. Prost quería que el Estambul histórico siguiera siendo el corazón de la ciudad reestructurada. Se propuso proteger los monumentos de Roma y de Bizancio, pero despejó las adiciones otomanas en torno a ellos para crear nuevas calles y espacios públicos. Creía que estaba dando un mejor entorno a todo ese pasado.

El Parque Taksim Gezi, que él describía como el inicio de una versión del Bois de Boulogne para Estambul, fue una de sus principales creaciones. Planeaba conectarla con el resto de la ciudad con enormes bulevares, como los que Haussmann abrió a través del centro de París.

Para hacer sitio al parque, Prost demolió unos monumentales barracones de artillería, construidos al estilo orientalista en 1806. Erdoğan y sus seguidores islamistas quieren volver a recrear el Estambul que Atatürk hizo todo lo posible por borrar. Para Erdoğan, la pérdida del Imperio otomano que en tiempos se extendía desde La Meca en el sur hasta Baku en el este, desde Argel en el oeste a Budapest en el norte, equivale a una tragedia, lamentada con tanta intensidad como el desmoronamiento de la Unión Soviética por parte de Vladímir Putin. Para ambos hombres, restaurar al menos los símbolos de lo que fue, si no toda su sustancia, se ha convertido en una

pasión devoradora. Erdoğan se ha embarcado en un programa masivo de construcción de mezquitas, que no se limita a Turquía. Por motivos políticos, ha fundado mezquitas en muchos otros territorios otomanos, incluyendo Albania, Macedonia y Kosovo.

Erdoğan ha suscitado la oposición incluso de los musulmanes más piadosos por sus planes de construir una enorme y nueva mezquita en el lado asiático de Estambul, en el monte Çamlıca, que describen como una copia barata de la Mezquita Azul. Al tercer puente sobre el Bósforo le ha puesto el nombre de Selim el Implacable, el más expansionista de todos los emperadores otomanos.

En Ankara ha construido un enorme palacio presidencial para reflejar su intento de transformar lo que en tiempos fue la naturaleza puramente titular del jefe de Estado turco en un papel ejecutivo. El nuevo aeropuerto de Estambul, pensado para ser el más grande del mundo, con seis pistas y una capacidad final de 150 millones al año, recibirá el nombre del propio Erdoğan. Con un gesto deliberado, cuando se abra el nuevo emplazamiento se cerrará el aeropuerto Atatürk que ahora existe. Mientras el Estado está invirtiendo enormemente en infraestructuras, sistema de metro, ferrocarril de alta velocidad y nuevos puentes que sugieren una continuación de la misión modernizadora de Atatürk, en la plaza Taksim Erdoğan ha insistido en la reaparición del fantasma de los barracones que los primeros modernizadores demolieron en 1938. Su segundo advenimiento, si ocurre, no será en forma de instalaciones militares, sino de centro comercial. Pocas cosas, a primera vista, son más seculares que un centro comercial, pero para Erdoğan la forma es aparentemente tan significativa como el contenido. La construcción de un centro comercial que «parezca» un barracón otomano es la versión arquitectónica de los intentos de los acólitos de Erdoğan de vestir a las azafatas de vuelo de las líneas aéreas turcas con chilabas de inspiración otomana y fez.

Después de tres semanas cada vez más tensas y 11 muertes, Erdoğan retiró a la policía antidisturbios y frenó la destrucción del Parque Taksim Gezi. Desvió su atención hacia el Centro Cultural Atatürk, uno de los hitos modernos que da al parque por el lado de la plaza Taksim. Diseñado en los

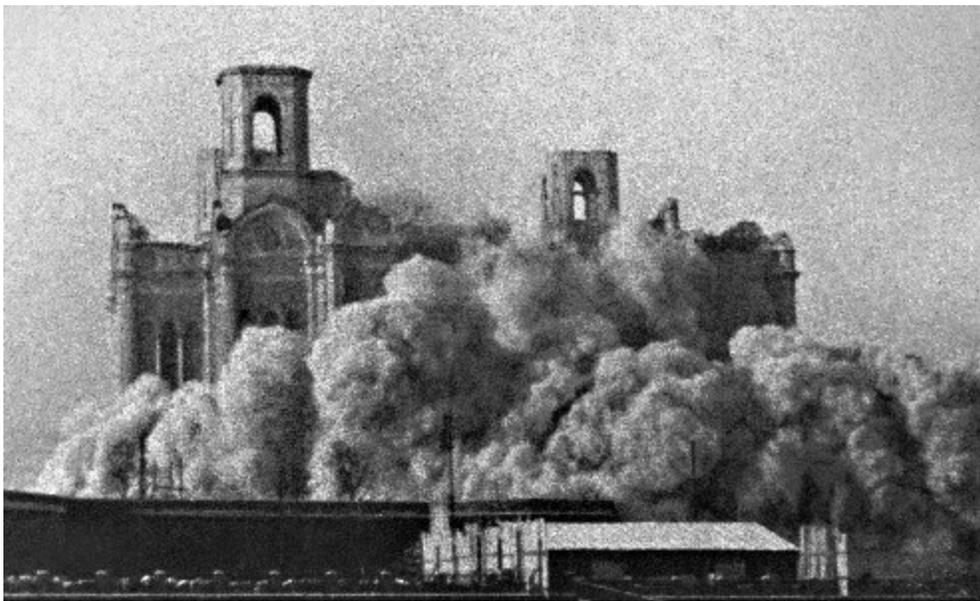
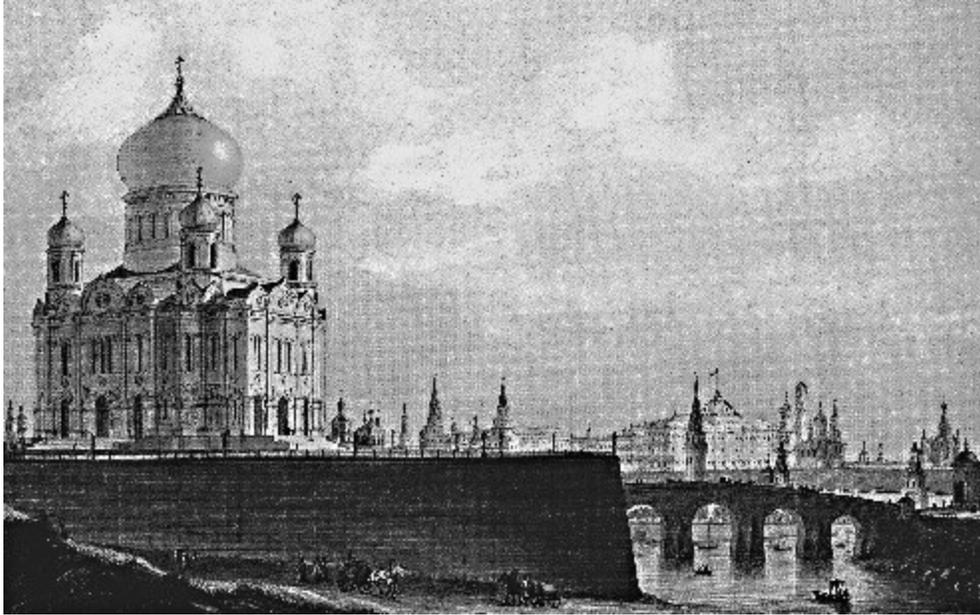
años sesenta, albergaba la compañía nacional de ópera y una sala de conciertos. Cerró en 2008, y la familia Sabancı anunció cuatro años más tarde que pagaría su reconstrucción. Güler Sabancı explicaba que:

El Centro Cultural Atatürk [diseñado por Hayati Tabanlıoğlu] es de la mayor importancia y valor históricos. Es una estructura que simboliza los valores republicanos. El Centro Cultural Atatürk ocupa un lugar muy significativo en nuestros corazones, en los acontecimientos artísticos y culturales de la historia republicana y en nuestra amada Taksim. Estamos muy agradecidos de poder contribuir a preservar un símbolo de los valores republicanos para los amantes del arte, permaneciendo fieles al original, pero con nuevas tecnologías.

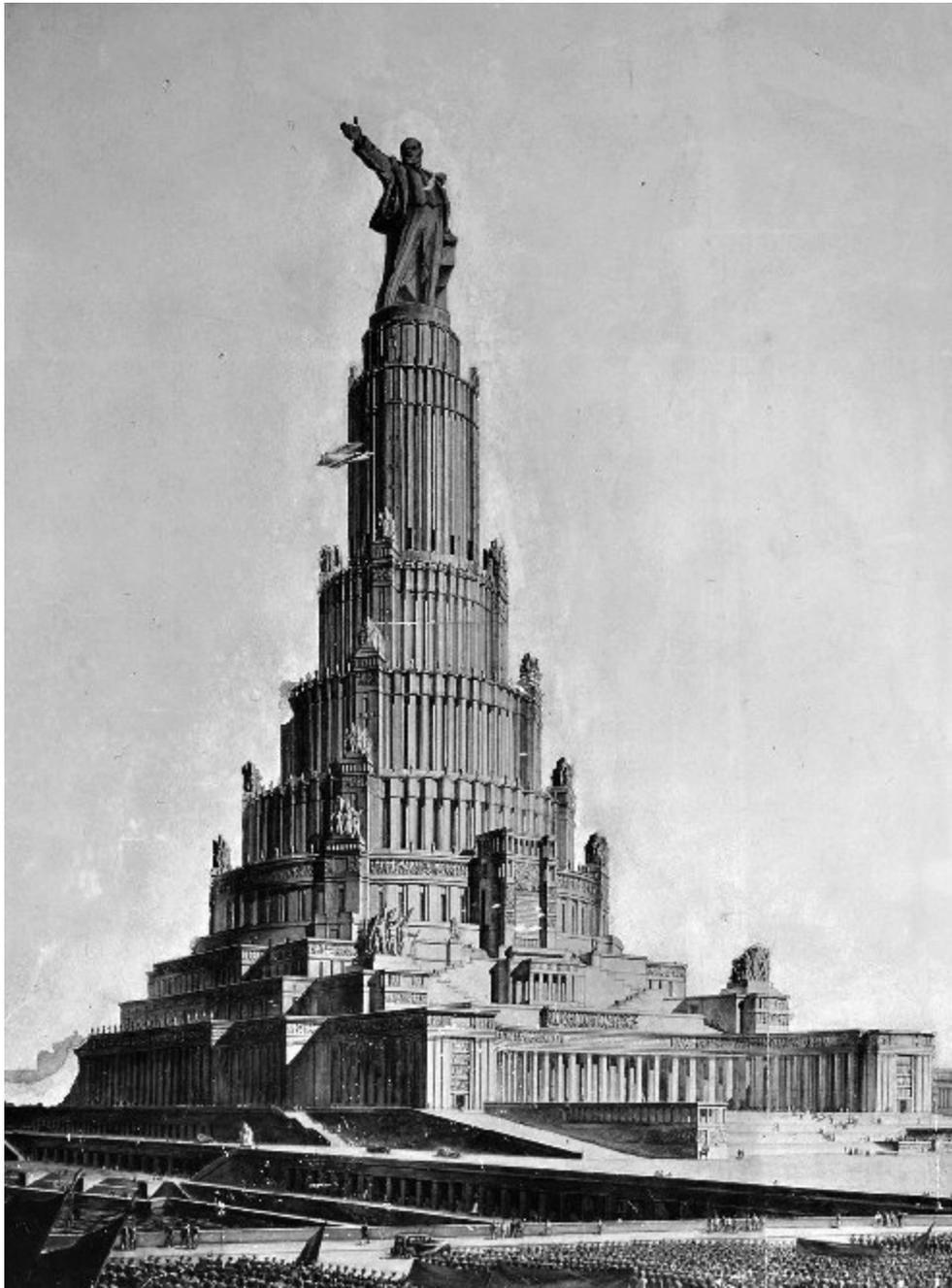
Hasta ahora la restauración no ha empezado aún. Después de la conmoción del fracasado golpe en verano de 2016, y las oleadas de represión que han seguido, lo más probable es que no se haga nunca. Durante las protestas de Gezi, el edificio se convirtió en base temporal para la policía antidisturbios. Entonces Erdoğan anunció que lo demolería y que lo reemplazaría por otra mezquita más, quizá en un esfuerzo por contener a los seguidores religiosos de Fethullah Gülen, así como a los secularistas. El monumento a Atatürk todavía sigue en pie, hasta el momento, aunque perdido detrás de una enorme capa de vallas publicitarias.

Otras ciudades tienen también edificios como los barracones de Estambul, que dan forma a los recuerdos mucho después de que sus rastros físicos hayan quedado borrados. La basílica de Cristo el Salvador fue construida bajo los muros del Kremlin para celebrar la victoria rusa sobre Napoleón. Parte del coste se sufragó mediante donativos de campesinos de toda Rusia que dieron unos pocos kopeks cada uno. Tchaikovsky escribió la *Obertura 1812* para celebrar que se completaba, en 1880. Con sus enormes cúpulas visibles desde el otro lado del río Moscú, era tanto un hito terrestre que ayudaba a definir el paisaje urbano de Moscú, como una institución en el corazón de su vida cívica. Era también una afirmación de orgullo nacional: la iglesia ortodoxa más grande del mundo, que llenaba el hueco dejado por la islamización de Santa Sofía.

Stalin demolió la basílica en 1931, y despejó el terreno para hacer sitio para el Palacio de los Sóviets, creando así otra historia para la ciudad. Encarceló a los pocos sacerdotes devotos que estuvieron dispuestos a arriesgar sus vidas para proteger la iglesia de la demolición. Stalin ordenó que se dinamitase el edificio para demostrar su versión de la identidad de la ciudad.



El emplazamiento urbano más cargado de significado de Moscú desde el Kremlin es la Basílica de Cristo el Salvador. Construida para celebrar la derrota de Napoleón por parte de Rusia, Stalin la voló para dejar sitio al Palacio de los Sóviets: una afirmación del Estado ateo y socialista (en la página siguiente). *TopFoto*



*Wikimedia Commons*



*Rex Features*



Khrushchov acabó con el estalinismo convirtiendo la ubicación del Palacio de los Sóviets en una enorme piscina al aire libre (arriba). La Rusia postsocialista señaló otro orden político nuevo recreando la basílica perdida (abajo). *TopFoto*

Había que poner a la religión bajo control y dejarla indefensa. Su arquitecto para el Palacio de los Sóviets, Boris Iofan, elegido en competencia contra Le Corbusier y Walter Gropius, siguió fielmente las instrucciones de su amo y acabó con un diseño tan alto como el edificio Empire State, coronado por una colosal representación de Lenin a escala de la Estatua de la Libertad, señalando con un gesto hacia el futuro. En un giro del destino demasiado improbable para que resulte plausible como ficción, Iofan el estalinista había trabajado previamente en Roma para el arquitecto fascista que planeó los asentamientos de Mussolini en Libia. El Palacio de los Sóviets habría tenido 500 metros de alto, el Vaticano del marxismo-leninismo, el edificio más alto de Rusia de lejos, y una estructura que habría podido dominar todas las vistas de Moscú. La construcción llegó hasta el noveno piso y la invasión nazi de la Unión Soviética le puso fin. Se reemprendió la construcción a rachas después de la guerra, y finalmente se abandonó tras la muerte de Stalin en 1953. Durante los años de hambruna de las purgas y la Gran Guerra Patriótica, los propagandistas de Stalin usaron imágenes del Palacio de los Sóviets para llenar los escaparates vacíos de las tiendas de Moscú con una visión del triunfo final del régimen. Nikita Jrushchov, el sucesor de Stalin, destruyó los fragmentos supervivientes del palacio como una especie de exorcismo de su predecesor y su poder sobre la Unión Soviética. En su lugar construyó una gigantesca piscina al aire libre que se convirtió en lugar de recreo para los moscovitas, a la espera de tiempos mejores.

La caída de la Unión Soviética y la ideología marxista a la cual prestaba, al menos nominalmente, fidelidad, crearon un vacío que llenaron ansiosamente el nacionalismo y la Iglesia ortodoxa, que se identifica de cerca con el nacionalismo ruso. Aun antes del derrumbamiento del antiguo sistema, el Estado había dado permiso para que la iglesia fuese reconstruida. El primer alcalde postsoviético de Moscú, Yuri Luzhkov, demolió la piscina y empezó a construir una réplica de lo que Stalin había destruido. La lujosa capa de pan de oro de las cúpulas se financió mediante regalos de la nueva generación de los más ricos, los oligarcas. Es la iglesia en la que los cinco miembros de las Pussy Riot filmaron su protesta de 40 segundos contra las conexiones entre Putin y la Iglesia ortodoxa. Allí también estuvo la capilla ardiente de Boris Yeltsin.

Stalin estableció un ejemplo que animó a seguir a sus súbditos alemanes. Después de que su gobierno títere tomara el poder en la República Democrática Alemana, destruyó el corazón simbólico de la Alemania imperial, el Palacio Hohenzollern de Berlín, que fue abandonado por el káiser y su familia cuando se fueron al exilio, en los últimos días de la Primera Guerra Mundial. Rusia tenía unas prioridades simbólicas ligeramente distintas. El zar y su familia fueron asesinados, pero sus palacios sobrevivieron, aunque muchos de los lugares de culto históricos de Rusia no lo hicieron.

El palacio barroco de Berlín, construido entre los siglos xv y xviii, fue dinamitado en gran medida por los mismos motivos por los que Stalin voló la basílica: para destruir el corazón simbólico de la Alemania imperial, igual que había destruido el corazón simbólico de la identidad cristiana de Rusia. En Berlín, solo sobrevivió el balcón desde el cual el líder comunista martirizado Karl Liebknecht proclamó la revolución espartaquista, y el nacimiento de una nueva república, en 1919, como un fragmento atrapado en la fachada de cristal de ínfima calidad del nuevo Ministerio de Asuntos Exteriores. Querían dejar claro que la RDA no pensaba malgastar recursos para restaurar una reliquia imperialista superflua. De hecho, la destrucción del palacio era una señal del partido de que no se volvería al antiguo orden. Aquella era la capital de una nueva Alemania, la versión occidental de la ciudad era la anomalía, y sería el socialismo el que permanecería. El lugar del palacio fue despejado de escombros en los primeros días de la Guerra Fría. El partido celebró fielmente el Primero de Mayo con sofisticados desfiles que se llevaron a cabo a solo unos pocos metros de la plaza en la cual los estudiantes nazis en tiempos quemaban los libros que desaprobaban. Más tarde, los alemanes orientales invirtieron en su Parlamento de cristal de bronce y mármol blanco, el Palast der Republik, para demostrar que Berlín occidental no tenía el monopolio del glamur cívico.

Tras la reunificación, el Palast, que no se terminó hasta 1976, se volvió superfluo para los requerimientos de una nueva Alemania. A pesar de haber sido el lugar donde el Este votó por la democracia, y los cálidos recuerdos que muchos berlineses del Este tenían todavía de un lugar donde pasar la noche en la discoteca o la bolera que contenía, junto con su cámara de

debates, su destino era la demolición. Durante un tiempo se usó como espacio para instalaciones de arte contemporáneo, hasta que se encontró el amianto suficiente en su interior para justificar su demolición final. Contra las protestas de muchos berlineses liberales, una campaña bien organizada agitó Alemania para que se recreara el palacio perdido. Al final, Angela Merkel accedió a financiar un edificio algo parecido al antiguo palacio, con su cúpula, su mampostería clásica y múltiples patios. Como ocurría con los barracones de artillería de Estambul, era menos importante para qué se usara esa gigantesca estructura que el hecho de recrear un facsímil del edificio que había servido una vez para definir Berlín. A algunos la reconstrucción, que costaría 600 millones de libras, les parecía un revisionismo histórico preocupante, y carísimo además.

La curiosidad intelectual alemana se impuso al final. El palacio se bautizó como Humboldtforum en verano de 2011. Es un nombre que consigue referirse con mucho tacto tanto a la gloria berlinesa del siglo XIX, época en la que Wilhelm von Humboldt fue uno de los fundadores de la primera universidad de la ciudad, como a la RDA, que bautizó su universidad con el nombre de Humboldt y su hermano, Alexander. El foro tiene un triunvirato de comisarios, encabezado por Neil MacGregor, antes del Museo Británico, para dar una dirección intelectual a su nuevo papel como centro cultural junto a la Isla de los Museos, donde se han restaurado con cuidado los hitos culturales y monumentales prusianos.

En Berlín, como en Moscú y Estambul, los hitos han definido la identidad de la ciudad en un sentido simbólico. Los monumentos forman parte de su tejido, que en su mayor parte representa una ciudad. A un nivel más pragmático, están los puntos fijos por los que la gente se orienta. Estos definen la vida emocional de una ciudad, y son el registro físico de su historia.

### 3. GENTE Y RECURSOS

Después del nombre y los monumentos, si una ciudad va a crecer, necesita gente. Si eres Alejandro Magno, o el presidente Kubitschek responsable de construir Brasilia, los líderes de la Junta Birmana, los fundadores de Estados

Unidos o Kemal Atatürk, puedes contar con que tendrás seguidores, funcionarios, jueces, ejército y políticos que acudirán. Pero ese grupo es limitado y no es muy probable que dé vida a una ciudad.

Los políticos oportunistas, sacerdotes, hoteleros, camareros y administradores de burdeles que suelen llegar siempre al principio a toda nueva ciudad son los que añaden levadura a la mezcla. Siguen las demás industrias y servicios. En tiempos fueron los maestros de esgrima, los profesores de baile y los confeccionadores de pelucas; ahora son los consultores, asesores artísticos, banqueros para individuos de altísimo nivel económico y «entrenadores de vida».

Si se les da un lugar donde vivir y trabajar, comida, agua y electricidad que los mantenga, ley y orden que los proteja, los demás acudirán. Hay ejemplos de lugares donde no acudió nadie, porque faltaban algunos de los elementos básicos para la vida. Fatehpur Sikri, por ejemplo, una ciudad de pabellones de arenisca roja, fue la capital de la India mogol durante poco más de una década, hasta que se murió de sed. Cuando se quedó sin agua, la corte mogol se trasladó a Lahore.

Como muestra con enorme potencia la obra maestra cinematográfica de Roman Polanski *Chinatown*, el agua es el corazón de toda ciudad, un recurso disputado y atesorado, desperdiciado y valioso. La película de Polanski tiene como fondo las guerras del agua en California a principios del siglo xx, cuando se construyó un acueducto privado para desviar suministros del valle Owens. El control del agua sigue siendo esencial para la supervivencia de la absurda extensión de Los Ángeles, esos asentamientos más alejados donde el tiempo de transporte hasta el trabajo se mide por horas y donde el suministro de agua cada vez es más incierto. Para asegurar las necesidades de agua, sus fronteras se extienden nada menos que hasta Colorado, si no políticamente, al menos sí en esferas de influencia. Si pierden el agua, los interminables barrios residenciales de Los Ángeles, construidos en tierra desértica en el interior de la ciudad, no tienen futuro.

Sin agua las ciudades mueren, como murió Fatehpur Sikri. Es un destino que podría ocurrir a las ciudades estado del Golfo, con sus brillantes horizontes urbanizados, sus aeropuertos, sus florecientes centros culturales y sus rascacielos. Dependen de plantas desalinizadoras que queman

hidrocarburos para producir no solo agua potable, sino también el agua que se usa en Abu Dabi, el colmo del derroche, para alimentar los arcenes cubiertos de césped de sus carreteras urbanas. Esa desalinización misma está dañando el ecosistema costero.

Los emiratíes ya han pagado sus nuevos hogares en Londres, París y Nueva York, preparados para el día en que sus ciudades se vuelvan inhabitables y tengan que dejar atrás un montón de estadios de fútbol abandonados, museos en decadencia y bosques de torres vacías. A la isla de Nauru, en tiempos llena de guano, le costó solo una década pasar por todo ese proceso, impulsando a sus ciudadanos desde la pobreza a la riqueza, y de vuelta a la primera. El Golfo tardará más: sus gobernantes están mejor aconsejados, y se están preparando para el futuro. Pero podría ocurrirles también.

Es el agua lo que mantiene vivas las ciudades. El agua hace posible su sistema de alcantarillado, y define sus fronteras. Sin un suministro de agua, una ciudad deja de crecer. Las ciudades que buscan controlar un suministro de agua escaso intentarán anexionarse la tierra de la que este depende. Es el agua en forma de ríos y bahías lo que atrae el comercio de bienes a una ciudad, y a la gente que la hace florecer.

También es el agua, en muchos casos, la que forma el carácter de una ciudad. Dickens reflexionaba sobre las especiales cualidades luminosas que el Támesis otorga a Londres. Un río puede conectar distintas partes de una ciudad, pero también dividir las. Durante siglos, el Támesis fue una barrera tanto psicológica como física, que separaba una orilla regulada al norte de otra mucho más salvaje al sur. Como resultado, el Southwark de tiempos de Shakespeare tiene algo del carácter de Ciudad Juárez, en el lado mexicano del Río Grande desde El Paso. En ambos casos, los residentes del norte más próspero de la división tienen tendencia a cruzar el río para propósitos ilícitos. La división de muchos siglos entre el norte y el sur de Londres no ha hecho más que comenzar a disiparse en las dos últimas décadas.

Es la inversión pública en bienes comunes, de los cuales el agua es el más esencial, lo que ha servido para contribuir a la evolución del gobierno municipal que estableció los mecanismos financieros complejos que definen su base impositiva. A lo largo de la historia urbana, los sistemas de

tratamiento de aguas residuales y depósitos, desde Constantinopla a Los Ángeles, construidos de piedra maciza o de cemento reforzado, han representado algunas de las manifestaciones físicas más impresionantes del urbanismo. La respuesta de las ciudades al clima y el paisaje, que van desde la dependencia de Minneapolis de los pasos subterráneos para peatones, para ayudarles a sobrevivir en los inviernos más duros, hasta los sistemas naturales para refrescar el aire de la arquitectura tradicional árabe, son las manifestaciones físicas de la respuesta urbana a lugar y entorno.

Las capitales son casos especiales. Son los primogénitos de la familia urbana, mimados y consentidos, contemplados con celos y despecho por aquellos que viven en otros lugares. Una capital es la sede privilegiada de un conjunto de instituciones únicas, moldeadas por valores simbólicos y a las que se permite hacer la primera petición de recursos nacionales. Las ciudades estado son distintas, muchas como niños prodigio: equipadas con un enorme cerebro o con una inmensa cantidad de recursos naturales, pero vulnerables cuando el matón del barrio se pone desagradable, o cuando, como Londres, quedan en el lado equivocado de un referéndum nacional. Y luego están las segundas ciudades. Dentro de la órbita gravitacional de una nación estado, esas ciudades forman parte de un sistema solar que proporciona una cierta jerarquía, a menudo en el sentido de emparejamientos.

La historia de Quebec, por ejemplo, la ha determinado la relación entre Montreal, mirando hacia el exterior, y los nacionalistas de la ciudad de Quebec, igual que Escocia es una cultura polarizada entre Glasgow, con su visión global basada en el comercio y la industria, y Edimburgo, sede de las instituciones legales, políticas y religiosas de Escocia. Hay otro tipo de tensión visible en la división entre Barcelona y Madrid, entre Beijing y Shanghái, y entre Sídney y Melbourne. Son parejas de ciudades que compiten por las inversiones, los puestos de trabajo y el prestigio dentro de un contexto nacional e internacional. Todas quieren un aeropuerto que sea un centro importante, bolsa, universidad de élite y cadenas de televisión. Probablemente no están tan interesadas en atraer a los servidores que mantienen internet, que podrían ser piezas importantes de la infraestructura digital, pero llevan consigo pocos puestos de trabajo.

Una ciudad crece porque tiene el potencial para ser una máquina de crear riqueza y convertir a los pobres en no tan pobres. Vender cordones de zapatos con una bolsa de plástico en una parada ilegal de minibús a las afueras de un distrito segregado de Johannesburgo, o juguetes hechos en China en el suelo en el Zócalo de Ciudad de México es infinitamente precario, pero aun así es mucho más seguro que cultivar la tierra para la subsistencia en el sur de Sudán, arrasado por la sequía, o plantar una pequeña parcela en Chiapas frente a los narco terroristas. Algunos se van a la ciudad porque son emprendedores, otros porque están desesperados. Los Estados autoritarios, entre los cuales Rusia y China son los más populosos, intentan, con más ineficiencia cada vez, evitar que sus ciudadanos se trasladen de una ciudad a otra, o del campo a las ciudades. Sin embargo, los pobres pero ambiciosos de China o de Rusia no están menos decididos que los nicaragüenses que intentan cruzar el Río Grande y llegar a Estados Unidos, o los sirios que esperan en la más absoluta miseria en Calais, con la esperanza de poder romper algún día las defensas del Canal de la Mancha y llegar a Inglaterra. Las ciudades florecen cuando atraen a las personas, no porque tienen que acudir a ellas, sino porque «quieren» ir. Y quieren porque las ciudades ofrecen a la gente la oportunidad de vivir una vida mejor de la que podrían vivir en cualquier otro sitio. Si vendes cordones de zapato, existe la posibilidad de mejorar, poner un puesto, luego una tienda. A su debido tiempo, pueden sobrar las ganancias suficientes cada semana para mandar a los niños al colegio, y que la familia encuentre un lugar donde vivir en una zona mejor de la ciudad.

No todas las ciudades pueden confiar en que acuda gente bien dispuesta, o incluso desesperada. De hecho, algunas ciudades están desesperadas por atraer a cualquiera. En las sociedades que permiten a sus ciudadanos la libertad de elegir dónde viven, están sujetos a todas las técnicas de persuasión. Milton Keynes gastó muchísimo dinero poniendo sus mensajes en carteles gigantes en todo Londres, en los noventa. Uno de ellos decía, en letras mayúsculas enormes que parecían de un letrero de neón de un hotel: «Lo siento. Esta ciudad está COMPLETA», y luego, en letra más pequeña: «Vengan a Milton Keynes». La corporación compró tiempo en televisión y anuncios que retrataban los placeres de la pesca en los canales de la nueva

ciudad, y mostraban lo bonita que era la vida en Milton Keynes con un anuncio de tres minutos que era una copia descarada del encantador corto de Albert Lamorisse *El globo rojo*. Uno de los carteles del municipio declaraba: «Milton Keynes será bueno para tu salud». Otro mostraba tres generaciones de manos: una mayor, claramente masculina, detrás otra más pequeña, presumiblemente femenina, con las uñas pintadas, y una mano más pequeña de niño delante. «Milton Keynes: esa ciudad donde querrás que viva tu familia», declaraba, empalagosamente. Esta publicidad es descendiente directa de los prospectos publicitarios extravagantemente ilustrados para vender parcelas donde construirse una casa, en medio de los pantanos de Florida, a los crédulos europeos, aprovechándose de unos planes urbanísticos que insinuaban que estaban ya diseñados grandes bulevares y preciosos monumentos.

Aceptar la naturaleza en evolución de la ciudad contemporánea significa enfrentarse a la realidad del cambio a una escala espectacular de los últimos años del siglo xx. Muchas ciudades ahora tienen poblaciones mucho mayores que las de naciones europeas enteras. Una ciudad con una población efectiva de 15 o 40 millones es una entidad sin precedentes históricos. No tenemos experiencia a largo plazo de cómo puede funcionar una ciudad semejante.

Tenemos ejemplos de ciudades mucho más pequeñas que han perdido su sensación de cohesión e identidad. Es un fenómeno que podríamos llamar de balcanización de la ciudad. Berlín quedó cortada en dos, y ambos lados permanecieron tan separados durante 40 años que el trauma todavía no se ha acabado de curar del todo. Beirut se convirtió en tres zonas o más. Belfast y Sarajevo acabaron troceadas, cada fragmento con su propia geografía social. En el caso de Belfast, el antiguo centro era territorio neutral compartido, común a las facciones en guerra. En otros casos, las comunidades divididas compartían el terreno de los suburbios.

Algunas ciudades mantienen con tozudez su propia identidad, aunque se mezclen físicamente con otras. El Randstad, o «Ciudad Límite», como llaman los holandeses a la megalópolis formada por las cuatro ciudades más grandes del país, por ejemplo, es menos que la suma de sus partes, sobre todo porque aunque los Ámsterdameses toman el tren para ir a su trabajo en Rotterdam cada día de la semana, y siguen viendo una cinta continua de cemento

durante la mayor parte de su viaje, ni por un momento pierden su sensación de ser ciudadanos de Ámsterdam. Y lo mismo ocurre con los incontables miles de residentes de Rotterdam que hacen el viaje en sentido opuesto. Viven en lo que, en realidad, es una sola ciudad de 60 kilómetros de largo. Pero, ligados por el tribalismo de las lealtades futbolísticas, las escuelas primarias, los periódicos que leen, el bar en el que beben, los rotterdameses saben exactamente quiénes son, tal como Ámsterdam está igualmente unido en su inquebrantable convicción de que no tiene nada que ver con Rotterdam. Y la identidad de una ciudad no es monolítica, sino que está sujeta a subdivisiones: norte o sur del río, lado este o lado oeste, puente y túnel o centro. La identidad de una ciudad es producto de un complejo conjunto de atributos que se van acumulando a lo largo del tiempo y que sirven para definirla. Diferencian una ciudad de otra; revelan quién pertenece a ella y quién no. Uno fundamental es la fluctuación constante de los modismos de habla y acentos, reflejando cómo cambian las normas y señales de pertenencia a lo largo del tiempo. Los que conocen las señales, reconocen que el neerlandés hablado en Rotterdam es notablemente distinto a la versión del neerlandés de Ámsterdam, aunque ambos formen físicamente, si no administrativa o culturalmente, a todos los efectos, una sola entidad. La versión de Berlín del alemán es menos elaborada y menos formal que la forma académica del lenguaje. Muchas palabras se pronuncian de otra manera en la capital, y como resultado, el alemán de Berlín suena más urbano que la versión estándar.

La particular obsesión de los ingleses con las clases hace que su país sea especialmente sensible a las implicaciones sociales específicas de los modelos de habla. Estos ahora son indicativos tanto de una ciudad como de una clase social. El término «*cockney*» supuestamente tiene sus raíces en la burla que hacía la Inglaterra rural del siglo XVI de los petimetres urbanos sobreprotegidos de la época. Se convirtió en el nombre de la voz definitiva de la clase trabajadora de Londres, destilando con precisión una forma de vida particular a principios del siglo XX. El acento ha sobrevivido a la dispersión de las comunidades que en tiempos vivieron en el este y sur de la ciudad en Essex y Kent, e incluso a la humillación de los intentos de Hollywood de replicarlo en pantalla, que a menudo ha dado como resultado algo que

parecían parodias. Cuando la gente habla con fluidez una forma estándar de una lengua ajena, impresiona a los que la escuchan. Cuando hablan con un claro acento local, hacen reír. El *cockney* no es exactamente una lengua, pero ha ido cambiando y adaptándose a lo largo del tiempo, absorbiendo elementos de la forma de habla de los recién llegados a una ciudad. Ha habido rastros de palabras judías o yiddish en el *cockney* durante más de un siglo, y ahora se están haciendo notar los ritmos del Caribe. Para un determinado tipo de londinense, un acento es una afirmación de su carácter frente a la hostilidad del mundo. Los forofos del fútbol de los años sesenta eran tan deliberadamente provocativos como los punks. Ambos celebraban su situación como indeseables ante una sociedad más remilgada.

Los usos del *cockney* se han extendido fuera de Londres por medio de los culebrones televisivos, una forma cultural que ahora es un puntal de la antropología social. La jerga de Londres también ha absorbido con rapidez otras influencias, tomando y dando de aquí y de allá con otras culturas. Algunos usos se han extendido mediante el contacto cara a cara, otros a través de los medios de comunicación. La Policía Metropolitana, cuyos agentes en tiempos eran conocidos como «*coppers*», un término importado de Estados Unidos, en la época de los disturbios de Tottenham de 2011 en Londres recibían el nombre de «*da Feds*», debido a la ingestión de un exceso de rap de bandas americano, igual que la educación inglesa ha absorbido la idea del baile de graduación del instituto de los americanos, y Guy Fawkes ha acabado sustituido por Halloween. De la misma manera, los niños parisinos de clase media ahora emplean palabras derivadas del uso árabe, inspirados por los ocupantes de la *banlieue*, descendientes de abuelos argelinos.

Las ciudades han acomodado grupos diversos étnicamente casi desde sus principios, a lo largo del Tigris y el Éufrates, en Mesopotamia, más o menos 26 siglos antes de Cristo. Ur, Alejandría y Roma tuvieron comunidades de todos los imperios que las construyeron. En las ruinas de las ciudades más clásicas se pueden encontrar barrios que en tiempos fueron habitados por judíos, junto a las zonas griegas y latinas.

Ese cosmopolitismo significa que una ciudad puede ofrecer un sentido más inclusivo de pertenencia que una nación estado. Llamarse uno mismo londinense, neoyorquino o moscovita es distinto de describirse como inglés,

británico, estadounidense o ruso. Después de todo, Londres existe hace mucho más tiempo que cualquier cosa que se pueda describir remotamente como Inglaterra. La establecieron como cruce estratégico de un río los invasores romanos, hace unos 2.000 años, en una época en que las islas británicas eran un rompecabezas de reinos celtas independientes. Y ha sido importante sucesivamente para la Britania romana, para anglosajones, normandos, Inglaterra y ahora Gran Bretaña.

Tal multietnicidad puede también explotar de vez en cuando. La horrible violencia comunitaria que emerge de los suburbios de Mumbai o Delhi a menudo es solo una versión más intensa de los disturbios, saqueos y crímenes que asolaron Los Ángeles tras el asunto de Rodney King. Entre las grandes ciudades del mundo moderno solo Tokio permanece como ciudad racialmente homogénea, con apenas una comunidad coreana oculta como única parte importante de la población que no es étnicamente japonesa. Durante un milenio ha sido quizá la única metrópoli que ha prosperado con fuerza sin desarrollar la diversidad étnica que se ha convertido en una de las características definitorias de «la ciudad» en todo el globo.

#### 4. LAS CALLES

En cuanto una ciudad tiene nombre, y el núcleo de su población se ha establecido, ya sea atraído por la ambición, por la codicia o por la desesperación, el paso siguiente a la hora de orientarse por una ciudad es al nivel de la calle individual. Aunque el hecho de que las ciudades dependan o no realmente de las calles fue tema de un debate muy acalorado durante el nacimiento del movimiento de la arquitectura moderna, a principios del siglo xx. Le Corbusier se burlaba de los cafés situados en la acera, comiéndose el espacio, y de las calles serpenteantes que, como él decía, reflejaban el paso aleatorio y ciego del burro, y proponía una opción que defendía como mucho más saludable, con calles abiertas al cielo y enormes edificios de apartamentos construidos en filas ortogonales, elevándose en medio de unos parques. En su forma degradada, es una visión que se ha realizado en ciudades tan distintas como Brasilia y Marsella, a menudo con poco éxito.

Las calles, sea cual sea la opinión de Le Corbusier, son algo más que inversiones en infraestructura. Sostienen la capacidad de la gente de una ciudad de moverse por esa ciudad de la forma y en el momento que elijan. Los nombres de las calles claramente señalados reflejan una apertura democrática. Permiten a cualquier extranjero que sepa leer orientarse por una ciudad, manteniendo al mismo tiempo su anonimato. Los autócratas que fundaron algunas ciudades, y acabaron controlando otras, no suelen permitirlo de una manera muy entusiasta. Desconfían de las ciudades en general, y de las calles en particular. En la China imperial, Beijing se construyó para ser leído como un diagrama del cielo, con un diseño que segregaba al emperador de la élite, y a la élite de los servidores, a través de una serie de patios concéntricos entrelazados. La China de Mao controlaba a su proletariado en Beijing de una manera similar creando una serie de complejos autónomos para fábricas, que sus ocupantes raramente abandonaban. E impedía la publicación de planos detallados de la ciudad. En los primeros días de la apertura de China a Occidente, los visitantes extranjeros que querían evitar las restricciones de una guía oficial no tenían otra opción que adquirir una copia del plano realizado por la CIA por medios clandestinos.

La experiencia de una calle la establece la relación entre los peatones y los vehículos. Durante gran parte del siglo xx, el tejido urbano se reconfiguró para el coche, con un impacto gravemente negativo para la vida tradicional de las calles. Los críticos del capitalismo occidental señalan a la privatización del espacio público y la forma en que las nuevas ciudades tienen en cuenta el movimiento de los coches en lugar de los peatones como algo antidemocrático. Militan contra el tipo de vida callejera que anima la interacción social entre extraños. La peatonalización, que a menudo se asocia con la privatización del reino público, también puede eliminar la vida de una calle pública aislada en medio de carreteras circulares difíciles de cruzar, creadas para ocuparse del tráfico desplazado.

Una vez trazada, los efectos de una calle, tenga nombre o no lo tenga, reverberan a lo largo de los siglos. Las decisiones tomadas pragmáticamente por unos ingenieros, expeditivamente por los empresarios o instintivamente

por los peatones continúan dando forma a la vida ciudadana cotidiana durante siglos, aunque los edificios que se alzan en esas calles vayan cambiando.

Es la calle la que nos proporciona un lugar para compartir la vida ciudadana, para experimentar la cultura de la congestión. Las conexiones y modelos de movimiento establecidos por las calles permiten coexistir a las tiendas, casas, oficinas e instituciones. Las calles son los medios por los cuales las ciudades crecen y florecen, pero también que pueden hacer que enfermen y mueran, si su vitalidad se ve amenazada por los crímenes callejeros que ahuyentan a los peatones, o bien los alquileres suben, obligando a abandonar las tiendas especializadas. Son producto de una mezcla de arquitectura y economía, de visión y de codicia, de infraestructura y moda. Las calles reflejan las raíces y las historias de las ciudades. Tanto Oxford Street en Londres como la Via Condotti en Roma eran en tiempos arterias de la antigua Roma. Divanyolu, en Estambul, toma la misma ruta que tomó en tiempos la calle principal de Bizancio, trazada antes del nacimiento de Cristo. La avenida de los Campos Elíseos, en París, que empezó como una extensión de los jardines de las Tullerías en el siglo XVII, se convirtió en escenario del monumento de Francia a las victorias de Napoleón, el gigantesco Arco de Triunfo. Como resultado, también fue la ruta del desfile de la victoria del ejército alemán cuando entró en París en 1940.

Unter den Linden en Berlín, la avenida Chang'an en Beijing y Downing Street en Londres han sido cada una el telón de fondo de oficios muy distintos. Desde mediados del siglo XVIII, Unter den Linden fue uno de los sucesivos intentos de Berlín de establecer el escenario urbano de una capital, esforzándose por presentarse a sí misma como la cabeza del reino de Prusia, y luego del nuevo Imperio alemán. En los años cincuenta, la avenida Chang'an, junto con la plaza de Tiananmen, fue la mayor marca que hizo Mao en la ciudad, construida para celebrar el poder de los emperadores. Hizo que se demolieran las antiguas murallas de la ciudad, y muchas de sus puertas. Downing Street es todavía la personificación del comedimiento británico, una sede del gobierno camuflada como residencia particular en una calle del siglo XVIII, aparentemente inofensiva.

En muchas ciudades, las calles se han transformado de una generación a otra, a medida que crecían. La Avenida Paulista de São Paulo fue en tiempos un bulevar residencial semirrural, bordeado de sofisticadas mansiones. Ahora está repleta de bancos y es el corazón de la ciudad más grande de toda Sudamérica, con una población que se aproxima a los 20 millones de personas. Son las fábricas de São Paulo las que producen la aviónica para la floreciente industria de la aviación del país, y hacen posible que Brasil lance satélites. Y son los estudios televisivos de São Paulo los que producen como churros las telenovelas que se han apoderado de la imaginación popular de medio mundo. Tiene la mayor comunidad japonesa del mundo fuera de Japón. La flota más grande de helicópteros privados del mundo. También tiene un alcalde que puede prohibir los anuncios callejeros de la noche a la mañana apostando por embellecer la ciudad, un sistema de prisiones permanentemente al borde de la insurrección, niños de la calle y batallones de la muerte formados por policías. En esta enorme extensión aparentemente informe, la Avenida Paulista proporciona uno de los pocos aspectos de su escenario urbano reconocibles al instante.

El barrio de Omotesandō en Tokio, construido antes de la Segunda Guerra Mundial, estuvo en tiempos bordeado por el proyecto de viviendas sociales más progresista de Japón. Ahora es el centro de la moda de la ciudad, lleno de tiendas de lujo construidas por las mejores marcas y por los arquitectos más caros que existen.

Floral Street en Londres fue en tiempos una ruta hacia una manzana de las casas más modernas del siglo XVII, en Covent Garden, con una iglesia de Íñigo Jones en la Piazza que queda detrás. Fue tomada por el mercado de verduras, que expulsó de allí a los más ricos. Cuando se construyó la actual Royal Opera House, en el siglo XIX, esta dio la espalda al mercado, y llegaron clientes bajo la protección de una comisaría de policía frente a su entrada principal. Cuando el mercado se trasladó, en los años sesenta, la zona volvió brevemente al corazón de la contracultura mientras los urbanistas debatían planes de abrir nuevas calles por el barrio. Esos planes se cancelaron, y el edificio del mercado se convirtió en un centro comercial, de modo que Floral Street pasó por un ciclo acelerado de gentrificación. Pasó de moderno a comercial en menos de una década, de tal forma que menguó su atractivo

para los compradores caprichosos, pero luego una nueva hornada de propietarios hizo lo posible para convertirla en una zona de tiendas llenas de artículos de lujo.

Silbury Boulevard, en Milton Keynes, usó un nombre que estaba calculado para imbuir una cierta espiritualidad en lo que parecía ser esa especie de cuadrícula materialista, dominada por los coches, propia de una ciudad moderna. El centro comercial, que es su hito más sobresaliente, está alineado para permitir que el sol naciente incida directamente en su zona central, en el solsticio de verano.

La calle tradicional está amenazada ahora por la crudeza del consumismo basado en el centro comercial, la venta por internet y el coche convencional. Y sin embargo, sigue existiendo el deseo de una escala peatonal, y su diversidad. Un apetito que está detrás de la proliferación de evocaciones falsas muy sofisticadas de aceras peatonales, como Main Street, en Disneyland París, en Marne-la-Vallée, el South Las Vegas Boulevard en Las Vegas, el Third Street Promenade en Santa Mónica o el Universal Studio's City Walk en Hollywood.

Brasilia no tiene calles peatonales con aceras, como reflejo de los prejuicios de Lúcio Costa, el hombre que la planificó, y su mentor Le Corbusier. Por el contrario, tiene unos bulevares hechos para las necesidades de los coches. Peor aún que tener pocas calles, lo que no tiene son esquinas de calles, y por tanto, no existe la posibilidad de ese encuentro al azar que procede del cruce de una calle con otra, o de holgazanear en las esquinas, una práctica que tiene siglos de antigüedad en las ciudades europeas, aunque es cuestionable que tales interacciones sean significativas. Resulta revelador que las direcciones postales de Brasilia raramente incluyan el nombre de una calle. Se basan en un grupo de códigos numéricos y alfabéticos que designan espacios en una cuadrícula invisible, definida por la avenida principal monumental que corre de este a oeste, cortando la ciudad en dos. En todas las direcciones se indica si están al norte o al sur de cada lado de la avenida. Dentro de ambas alas hay zonas de uso singular designadas para bancos, hoteles y negocios, cada uno de ellos con su código de letras. Los visitantes las tienen que descodificar en unas guías. SHS, por ejemplo, sería *Sector Hoteleiro Sul*; SBN es *Setor Bancário Norte*. Cada *setor* está formado por un

cierto número de *quadras*, grupos de 10 edificios más o menos. En cada *quadra* los edificios individuales son *conjunto (conj)* o *bloco (B o Bl)*. Los ocupantes del bloque reciben un número. Una dirección completa sería algo así como SCS, Q7, Bl A, Ioja 43, permitiéndote encontrar la tienda número 43 en el edificio A de la *quadra* 7 en la zona comercial sur. Es un sistema que tiene su reflejo perfecto en las aspiraciones de Brasilia de ser vista como la ciudad más moderna y actual, que se niega a ser definida por la arquitectura tradicional o incluso por las direcciones convencionales, aun a costa de que su aparente racionalidad la haga incomprensible para los visitantes.

## 5. ORIENTACIÓN

Los nombres no son la única forma de dar sentido a una ciudad. Igual que un arquitecto debería dar con una forma de indicar a los visitantes dónde encontrar la entrada de un hospital o un teatro, sin tener que recurrir a incorporar la palabra «Entrada» encima de la puerta principal, hay técnicas que usan los urbanistas y arquitectos para que las ciudades también sean legibles. Estamos condicionados, a menudo equivocadamente, para interpretar que los edificios más sofisticados e imponentes son más importantes que aquellos que son más sencillos y austeros. Comprendemos el diseño formal de las calles, del cual la simetría es la característica más obvia, como un reflejo de los espacios que aspiran a cualidades cívicas. Incluso cuando una ciudad se va trazando a lo largo de muchos años, cada paso se puede usar para agregar previas encarnaciones y ser capaz de orientarte en esa ciudad; todas juntas, definen rutas a su través que las hacen inteligibles, sin palabras.

Orientarse por las ciudades requiere algo más que nombres y mapas. Las ciudades deben su forma a sus calles y carreteras, sus rasgos físicos y su topografía. A veces esos rasgos son consecuencia imprevista de la infraestructura. El Ministerio de Obras Públicas y Construcción diseñó la Torre de Correos de Londres para realizar transmisiones de microondas por encima del horizonte. También le dio la primera estructura más alta que la catedral de San Pablo. Con su piel de cristal de mediados de siglo, como un bloque de oficinas convertido en aguja, la torre se convirtió en un improbable

hito para Londres. Es distinto, pero está claro que forma parte de la misma familia de mástiles de comunicaciones que distinguen Berlín Este y Shanghái. El Puente de la Torre era una solución tecnológica para proporcionar un cruce ininterrumpido de peatones en su nivel más alto, incluso cuando el puente principal se abría para permitir que pasaran los barcos. Los autobuses de dos pisos de Londres se han convertido en una parte esencial de la identidad de Londres, como si fueran una versión más pragmática de la torre Eiffel, construida para marcar el centenario de la Revolución francesa en 1889.

Nos sentimos atraídos hacia las ciudades en parte porque nos ofrecen la posibilidad de encontrar gente y cosas que no sabíamos que existían, y que no sabíamos que queríamos antes de ir allí. Una ciudad ofrece la oportunidad de encuentros sociales, y de lugares en los cuales se forman nuevas ideas. Tenemos que darnos la oportunidad de encontrarlas. En un parque empresarial, en el cual cada edificio está atestado de estudiantes licenciados escribiendo algoritmos, nunca encontraremos a los estudiantes, porque están aislados del mundo exterior por prados regados por sistemas de riego por aspersión, y protegidos de los intrusos por verjas custodiadas con tarjetas con banda magnética. Orientarse por una ciudad es un poco como abrirse paso por una biblioteca. Si los estantes se han llenado al azar, su contenido se pierde para nosotros, o se revela solo a través de hallazgos casuales, pero si existe alguna forma de categorización, tenemos la oportunidad de explorar con un cierto sentido.

Una ciudad que tiene éxito es un lugar en el que es posible sentirse parte de una comunidad, pero también un lugar en el cual es enteramente posible florecer sin sentirse parte de nada. Esa es la esencia de una ciudad, elegir de ella lo que necesitas, y cortésmente, ignorar el resto.

La posibilidad del anonimato es una de las cualidades más importantes que diferencian una ciudad de un pueblo. La ciudad en su mejor aspecto nos permite la diferencia y la tolerancia. Entrar en un bar o una tienda, alquilar una habitación o comprar un libro o entrar en internet sin tener que dar cuenta de quién eres, o de dónde vienes, es una cualidad preciosa.

Vagamos por calles que tienen nombre, y carreteras que sobre todo tienen número, y ahora, con el uso de las coordenadas digitales, nos guían unas señales por satélite. Obviamente, los nombres de las calles pueden describir con utilidad la topografía, e indicar diferencias funcionales o de orientación. Hill Street, Market Street y South Street serían un ejemplo. También muestran las resonancias y la profundidad de las capas históricas de una ciudad. Las huellas dejadas por los banqueros del norte de Italia que se establecieron en Londres al final de la Edad Media todavía se reflejan vagamente en Lombard Street, la dirección que dejaron tras ellos.

Los nombres de las calles son una declaración de intenciones políticas, así como una herramienta para la orientación. La obra *The J. Street Project* de la artista americana Susan Hiller documentaba las 303 calles en toda Alemania que incorporaban la palabra «Juden» en sus nombres antes de 1933 y exploraba su historia posterior. Los nazis eliminaron todos y cada uno de los nombres de calles con referencias judías. Con la restauración de la democracia en Occidente, casi todas las calles volvieron a sus nombres originales, en algunos casos, junto con su versión de la era nazi, para que constara históricamente. En Alemania del Este había otra versión de esa política. Algunas referencias judías eran más aceptables que otras. Karl Marx y algunos miembros iniciales del movimiento comunista estaban bien, pero dirigentes y hombres de negocios prusianos, no tanto. ¿Devolver a una calle el nombre que en tiempos definió un gueto es un tributo a la gente asesinada allí, o bien un recuerdo de la discriminación que padecieron? En algunos casos, volver a nombrar una calle puede ser un acto peligroso de olvido deliberado, más que la inversión de una injusticia. Con la reunificación, las ciudades de la antigua RDA perdieron sus «Karl-Marx-Allee», junto con sus monumentos socialistas a Engels y Rosa Luxemburgo. Algunos lucharon para preservar ambas cosas, señal no tanto de que continuasen creyendo en el totalitarismo como de su compromiso emocional de mantener una identidad propia y distintiva frente al vecino occidental, mucho más próspero y afortunado. Dada la velocidad y la frecuencia con la que han caído los nombres de las calles, moverse por algunas capitales de Europa del Este se ha convertido en un auténtico desafío. Muchos taxistas de Belgrado, por ejemplo, han perdido la pista de los nombres de algunas de las principales

vías de la ciudad, al pasar esta de ser la capital de Yugoslavia a la capital de Serbia. ¿Y qué ocurrirá con la Union Street de Aberdeen, Perth o Glasgow, si Escocia alguna vez vota «sí» en otro referéndum de independencia?

El cálculo financiero es el responsable de muchos nombres de calles, tanto como las agitaciones políticas. El distrito de Ancoats de Manchester fue donde Friedrich Engels empezó sus investigaciones sobre las condiciones de la clase trabajadora inglesa, y los encontró viviendo en una miseria insoportable. En la década de 1960 se borró todo el pasado mediante una serie de edificaciones del Ayuntamiento, y la zona recibió otro nombre: Cardroom Estate. Sus habitantes tenían cuartos de baño interiores, salones y cocinas que respetaban las normas espaciales de Parker Morris, que eran la medida del Estado del bienestar en su fase más civilizada. Pero tales mejoras materiales no bastaron para que floreciera una comunidad, y cuando las casas fueron demolidas a su vez por un constructor privado, la zona recibió el nombre de New Islington, con la esperanza de que eliminara la mancha de los antiguos nombres. La zona a orillas de Tiger Bay de Cardiff fue rebautizada como Cardiff Bay por razones similares. Los promotores que construían aquellas casas para obtener beneficios señalaron con el cambio de nombre la partida de los pobres y la inminente llegada de residentes más acomodados.

Los nombres de las calles se han usado para crear una sensación de identidad y cohesión, y también de exclusión. Estados Unidos, empujado por el entusiasmo de sus agentes inmobiliarios a la hora de crear nuevos distritos de moda surgidos de la nada, ha desarrollado una gran debilidad por los acrónimos. Empezó inofensivamente, en Manhattan, con el SoHo, pero ahora ha seguido a lo grande con TriBeCa y NoLiTa, hasta el risible DUMBO, el último invento, que es la parte de Brooklyn que está «*Down Under the Manhattan Bridge Overpass*» (debajo del puente elevado de Manhattan).

Los promotores inmobiliarios británicos, sin embargo, se han obsesionado con la idea de los «*Quarters*» (barrios), por ejemplo, «*Merchant's Quarter*», como se designó durante breve tiempo una parte de Bristol que antes se conocía como Broadmead, hasta que se decidió que podía parecer que honraban las actividades del comercio de esclavos, a la que se dedicaban parte de esos comerciantes. Es un hábito que se puede remontar al arquitecto preferido del príncipe de Gales, Léon Krier, y su proyecto estrella,

el Nuevo Urbanismo. El término se usaba para sugerir un compromiso con el uso diverso y la planificación a escala humana, pero ahora significa poco más de lo que en tiempos significó la palabra «estate». Cuando se aplicó por primera vez a la vivienda social británica, suponía una utopía optimista, como si el proletariado hubiese adquirido sus propias casas de campo, pero ahora ha pasado a encarnar un vertedero para los indeseables sociales. Con un uso similar, en el South Side de Chicago y otras ciudades americanas los complejos de viviendas estatales se llamaban «Homes».

Las calles tienen la habilidad de convertirse en marcas. Harley Street significa la medicina, en todo el mundo, igual que Savile Row significa sastrería, y Wall Street significa finanzas, aunque estas dos últimas están perdiendo sus cualidades distintivas. Rodeo Drive y Via della Spiga significan moda, y Basin Street significa jazz y turismo. Y para su calificación, ninguna de ellas necesita estar unida a sus ciudades específicas. Los letreros de la calle Brick Lane, ahora también escritos en bengalí, además de inglés, se pueden considerar una señal de respeto a los inmigrantes bangladesíes que llegaron a Londres en los setenta o bien un reclamo de marketing, tan condescendiente como los tejados en forma de pagoda de las cabinas telefónicas en el Chinatown de San Francisco. Los que levantaron las grandes fincas de Londres, desde el siglo XVIII en adelante, fueron las familias que poseían la tierra y que trataban la propiedad como una inversión a largo plazo, en lugar del negocio relámpago en el que se ha convertido ahora. Usaban sus propios nombres para las calles que construían, o que hacían construir: Grosvenor, De Walden, Bedford, Sloane y demás. Es una práctica que se puede entender como una versión más refinada de las firmas con pintura en aerosol que dejan los artistas del grafiti en las calles. Y puede conducir a una cierta confusión. ¿Cuántas calles de Londres próximas a la zona de Belgravia llevan «Cadogan» en su nombre, por ejemplo? Otros usan nombres de lugares derivados de sus países de origen. Las calles de Holland Park, por ejemplo, están salpicadas de nombres de lugares como Somerset y Dorset. Igualmente confusa es la falta de coherencia a la hora de numerar las calles.

En una América atrapada entre la implacable lógica de una cuadrícula numerada en muchas de sus ciudades, y el impulso constructor de naciones demostrado por las barras y estrellas ubicuas que ondean por encima de tantos céspedes residenciales, existe una gama estrictamente limitada de nombres de calles, que se usan una y otra vez. Según el censo oficial de Estados Unidos, el nombre más común de calle en América es un número: Second Street (Calle Segunda). Le sigue una selección de árboles: Elm, Pine, Oak (Olmo, Pino, Roble) y Park, y unos cuantos presidentes muertos, que se encuentran en casi todas las ciudades norteamericanas. En Ciudad de México hay secuencias completas de nombres que reciben el nombre de filósofos como Descartes o Kant, y que dejan paso a otras secuencias de escritores, presidentes, médicos y artistas. Limitan con calles que reciben el nombre de naciones europeas. Es un sistema que sugiere una urbanización rápida, con un gran número de calles que hay que nombrar en un periodo de tiempo breve. Encontrarte en una calle llamada Pasteur, junto a otra llamada Beneš, el primer presidente de Checoslovaquia, nos recuerda que México también son unos Estados Unidos, una nación formada por migración de todo el mundo. No es algo que se encuentre en una ciudad británica, donde lo más probable es que los nombres de las calles estén inspirados en los campos de batalla de la guerra de los Bóers.

Como los accidentes de la historia que se establecen permanentemente como estructura invisible de la vida cotidiana, de los cuales el teclado QWERTY es quizá el más omnipresente, usamos fenómenos azarosos para orientarnos y captar el sentido de la ciudad. Londres todavía sigue definida por los distritos postales que los victorianos impusieron por primera vez en 1856, y mejoraron en 1857-1858, para ayudar a simplificar la tarea de repartir el correo. Categorizaron la ciudad en los grupos de letras y números que se han metamorfoseado en una especie de registro social, separando a los más desfavorecidos de las zonas residenciales, y a la gente bien de los marginados. SW1 y SW3 hablan de diversos niveles de bienestar económico. Pero si se vive en el NW10, ya sabes que vives en lugares donde se cometen delitos con armas y hay guerras entre bandas, o al menos a poca distancia de ellos.

Es un mensaje que ponen de relieve los propios rótulos de las calles. Cada municipio usa su propia tipografía y su lenguaje gráfico. Westminster tiene unos carteles de esmalte blanco con un tipo elegante modernista. En Hampstead, las letras van en negrita y con serifa, grabadas en una baldosa de cerámica vidriada. A su manera discreta, todo esto sitúa tanto como un autobús rojo o un taxi londinense. Hay casos de códigos postales estadounidenses que desempeñan un papel social similar, aunque como no se usan en los carteles de las calles, no están tan presentes en el paisaje urbano. Pero Nueva York ciertamente parece un lugar distinto, ahora que se han eliminado 250.000 letreros de calles todos en mayúsculas Highway Gothic y se han sustituido con nuevos letreros en letras mayúsculas y minúsculas en el nuevo tipo Clearview, ante la insistencia del gobierno federal, en la creencia de que es más legible, y por tanto más seguro.

Se pueden observar detalles sutiles en la forma en que las ciudades se representan a sí mismas. Una ciudad europea sofisticada puede confiar en elegantes carteles tipográficos colocados en las esquinas de las calles. No ocurre lo mismo en Corea, después de pasar a velocidad supersónica de la pobreza y de ser la mayor receptora de la ayuda exterior de Estados Unidos a la riqueza del Primer Mundo, en el curso de una sola generación. Corea ha creado lo que a ojos europeos parecen unas ciudades regidas de una manera intimidatoria, con decenas de miles de personas viviendo en edificios altos idénticos y paralelos, cada bloque identificado con un número, enlucidos hasta cuatro pisos de altura. Tokio tiene pocos nombres de calle, excepto los bulevares como Meiji Dori, que fueron diseñados cuando la ciudad se occidentalizó. Por el contrario, tiene un sistema de subdivisiones en el cual cada dirección tiene tres números. Como Brasilia, numera subdivisión, bloque y edificio, que no son consecutivos, sino que se refiere a la secuencia en la cual se construyeron las casas individuales, y su distancia a algún hito local.

Es más que una excentricidad en formas descriptivas: las ciudades de Japón, con la excepción de Kioto, que tiene una cuadrícula, se organizan, comprenden y transitan de una forma distinta que las ciudades occidentales. O al menos así era, hasta la disponibilidad universal del GPS. Orientarse por Tokio solía depender de mapas dibujados, diagramas basados en hitos locales

y estaciones de metro, confirmado todo por llamadas telefónicas hechas en ruta. Se podían encontrar tales dibujos informales en la parte trasera de las tarjetas de visita, o se enviaban por fax al principio de un recorrido en taxi. Hoy en día, un mapa movible tridimensional en el salpicadero hace el mismo trabajo. Esas tecnologías ya han hecho innecesarias las licencias de taxis tradicionales en todo el mundo. Al principio de la próxima década, los vehículos autoconducidos harán lo mismo con los conductores de Uber. Al mismo tiempo, combinando la calibración del GPS con los datos que tiene Transportes de Londres sobre dónde se encuentran con precisión cada uno de sus autobuses, metros y trenes subterráneos en esa trama, en cada momento dado, Londres y toda su geografía se han vuelto mucho más fáciles de comprender, incluso para esa minoría de sus habitantes que nacieron y crecieron en la ciudad. El sistema de numeración de rutas para los autobuses heredado de los omnibuses tirados por caballos de la época victoriana es tan difícil que nadie, ni siquiera la administración de Transportes de Londres, comprende su lógica ni recuerda adónde llevan muchas de sus rutas. La app Citymapper le dirá exactamente qué combinación de rutas tomar para llegar a su destino, y le hará un cálculo de tiempo aproximado de cuándo llegará allí. Es una tecnología que está cambiando drásticamente conductas y usos de transporte; un fenómeno, por supuesto, que queda trazado inmediatamente en los datos en los que se basa el sistema. Si hay más gente que usa una ruta en base a los datos que han obtenido en su *smartphone*, las frecuencias de los autobuses se ajustarán a la demanda. La idea de cambiar las rutas de los autobuses mientras se viaja habría parecido muy arriesgada hace un tiempo. Ahora, Citymapper hace posible esa opción, y probable también, animando a los usuarios a tomar autobuses más a menudo, y a utilizar rutas que anteriormente ni siquiera sabían que existían.

La tecnología está desbancando con rapidez nuestra antigua percepción de las ciudades, pero el mapa del metro pionero de Transportes de Londres todavía sobrevive. El diagrama de Harry Beck para Londres ha sido muy imitado y muy interpretado. Beck era un ingeniero eléctrico que basó su interpretación del sistema en el vocabulario gráfico de un diagrama de circuitos, y que también tuvo la inspiración de suplementarlo con una representación del Támesis como forma de orientación. Los historiadores del

diseño que son susceptibles a teorías de la conspiración han especulado que el acortamiento de la escala al final de la línea se diseñó deliberadamente para que las nuevas urbanizaciones residenciales que se estaban construyendo en la década de 1930, en esos límites exteriores, parecieran más céntricas de lo que realmente eran, y por lo tanto más atractivas para los compradores. En realidad lo que ocurre es que si se espacian las paradas por igual en todo el sistema, el centro, donde están más apiñadas y cerca unas de otras, resulta más legible.

Beck no era diseñador gráfico, pero creó uno de los símbolos gráficos más potentes del mundo para una ciudad. Su rival más estilizado en ese terreno fue Massimo Vignelli, que, trabajando con su compañero Bob Noorda, creó un efímero equivalente del mapa de Londres para la Autoridad de Tránsito de Nueva York, en los años setenta. Con sus colores vivos y cítricos y su atrevida tipografía, el trabajo de Vignelli para el metro de Nueva York redefinió el moderno Manhattan en los años setenta. Cuando la ciudad estaba en su peor momento, amenazada por la bancarrota y una oleada de crímenes violentos, la señalización y los mapas eran alternativas optimistas, en medio de todo aquel desastre; una señal de que se avecinaban mejores tiempos y que sacudió todo el decrepito sistema de la década de 1970. Se le llamó mapa, pero en realidad lo que produjeron Vignelli y sus colaboradores fue un diagrama. Es una distinción importante. El diagrama sugería que Central Park era más ancho y más corto de lo que es en realidad. Pero no importaba. Vignelli quería ayudar a los viajeros a que comprendieran un sistema complejo, y que se aclarasen con los transbordos de trenes, no que usaran el diagrama para orientarse por las calles, por encima de los raíles. La Autoridad de Tráfico no lo vio de ese modo y retiró la obra de Vignelli, y la reemplazó con un híbrido de aspecto menos alegre.

Las calles tienen nombres. Las carreteras que han sido diseñadas para coches, en lugar de peatones, sobre todo tienen número. Todavía no sabemos, sin embargo, si una carretera reemplaza adecuadamente a una calle. El mundo se enamoró del coche y la libertad que parecía ofrecer. Pasamos 50 años remodelando todas nuestras ciudades para acomodarnos a él. A pesar de

que persiste nuestra pasión por los encantos del coche, nos hemos acabado dejando consumir por los remordimientos, pero ya era demasiado tarde para volver al mundo anterior.

Adaptar las ciudades para los coches llegó más tarde de lo que se supone a veces. Los Ángeles es el ejemplo más celebrado de una ciudad definida por sus carreteras. Pero su primer periodo de crecimiento explosivo fue realmente producto de sus tranvías. Estos corrían a lo largo de lo que se llamaban bulevares. Solo después, en los años cuarenta, cuando se puso en marcha el sistema de autopistas y la ciudad empezó a extenderse de verdad, los bulevares con nombres quedaron eclipsados por autopistas con números, que ahora definen gran parte de la geografía urbana. La M25, o London Orbital, es la contribución británica a la construcción de autopistas. Quizá deba algo a la Beltway de Washington, o a la Périphérique de París, pero es la de mayor tamaño de su tipo en Europa, más larga incluso que la tercera circunvalación de Moscú, aunque no tan grande como la sexta de Beijing, y la única diseñada para coches conducidos por la izquierda. La M25 es el producto de un proceso de planificación interminable. Costó nada menos que 15 años acabar los 189 kilómetros de autopista que sirven para definir la forma y la identidad de Londres. La M25 es una dirección tan importante para Londres como Oxford Street o King's Road.

La revolución digital ha hecho posibles nuevos tipos de espacios urbanos, tanto físicos como virtuales. Los medios de comunicación sociales son una alternativa a las reuniones físicas de ciudadanos, y a conspiraciones de café para los terroristas. Permite reunirse a personas que jamás se habrían encontrado en el mundo urbano tradicional. Nos orientamos con las coordenadas de los sistemas GPS. No perdemos el transbordo de un tren, ni tenemos que esperar a un autobús bajo la lluvia, ni nos encontramos perdidos en calles no familiares. Pero la comunicación digital también amenaza con volver a convertir la ciudad en un pueblo donde no habrá desconocidos, por culpa de los motores de búsqueda de Google. El anonimato de la ciudad y su intimidad están más amenazados que nunca con las cámaras de Google, los servicios basados en localización de Apple y la seguridad omnipresente.

La ciudad arquetípica de la tercera Revolución industrial podría ser una ciudad continuamente bajo escrutinio, supervisada por sistemas de reconocimiento de matrículas, moviéndose por Uber y monitorizando a las multitudes en el metro. Los usos que hacemos del iPhone y de los cajeros automáticos dejan un rastro indeleble. Todo ello está convirtiendo la ciudad en un complejo en el cual todas las acciones se saben; todas las formas de conducta son previsibles y todos los disidentes son localizados y monitorizados.

Una definición de la ciudad tradicional es un nombre y número de calle identificables: cuanto mayor sea su densidad, más se parece un sitio a una ciudad. Pero para gran parte del mundo estas cosas son pocas y están alejadas. La tecnología digital se está aplicando ahora a situar a los cuatro mil millones de habitantes de la Tierra que se estima que no tienen dirección. OkHi ofrece una web de direcciones con una imagen adjunta de la puerta delantera; what3words es más ambiciosa: cada cuadrado de tres metros en la cuadrícula del mundo entero ha recibido un identificador asignado con tres palabras reconocibles, disponibles en múltiples idiomas.

Si la comunicación digital está socavando la ciudad física, internet también puede ofrecer una alternativa posible para el urbanismo. Como todas las ciudades auténticas, esta ciudad digital tiene sus luces y sus sombras. Los delitos y el vicio rondan por los bordes del espacio público virtual, que comprende la biblioteca pública gratuita con información ilimitada que es Wikipedia. Twitter es el equivalente del siglo XXI de las paredes de un lavabo, un lugar para que los insidiosos y los psicópatas dejen sus marcas y también, siendo bastante generosos, una versión electrónica de los carteles del Muro de la Democracia en Beijing, al final de la época de Mao. El resultado es una mezcla políglota de lo inspirado y lo banal, el mercado y la máquina propagandística, lo maligno y lo benigno.

El mundo digital impacta en las ciudades en todos los niveles: desde la orientación en las calles hasta la geografía social, desde una app a Airbnb, que puede transformar una calle residencial en un distrito de hoteles, y convertir un hogar en un activo que genere ingresos compartido por desconocidos.

Una ciudad se define en una gama de escalas distintas, y está por ver qué ciudades formará, y cuál será el nivel de la Nube, o cómo disminuirá el reino físico. Por ahora, todavía sigue siendo cierto que la identidad de la ciudad, como conjunto, empieza con su nombre, se refleja en la forma en que habla su gente, la forma en que se orientan en la ciudad. Está en los detalles de la vida cívica y en los monumentos que definen su forma física, así como su historia. Esos son los elementos que se van desarrollando a lo largo del tiempo para crear la personalidad de la ciudad y sus marcas identificativas. Una vez formadas, no se pueden borrar ni olvidar fácilmente. Forman los puntos de partida y referencias de todo lo que sigue. Pero se pueden cambiar o se pueden socavar. Contienen los restos del pasado y la base de su evolución.

**3**

**Cómo cambiar una ciudad**

Cabot Place, en la Isla de los Perros, Londres E14, está en el municipio de Tower Hamlets, pero no forma parte de él. Es una dirección que indica la explosiva transformación de una ciudad apenas con un susurro críptico. Cabot Place es un centro comercial, más que una calle convencional; una burbuja brillante, forrada de travertino, a los pies de lo que fue, muy brevemente, el edificio de oficinas más alto de Europa. Se encuentra en el centro de Canary Wharf, encima de lo que en tiempos fue el corazón del complejo de los muelles más concurridos de Gran Bretaña.

John Cabot, conocido también como Giovanni Caboto, era un explorador italiano del siglo xv, nacido probablemente en Génova. Bajo contrato con el rey inglés Enrique VII, Cabot partió para encontrar una ruta que permitiese navegar el norte y el oeste de Asia, en 1497. No lo consiguió, pero llegó nada menos que hasta Terranova, que se convertiría en la primera pieza del Imperio británico y finalmente parte de Canadá.

Hay Cabot Street en todo Canadá, y un Cabot Circus en Brístol, pero en Londres es un nombre de calle mucho más raro. Cabot Place está dentro del complejo de Canary Wharf. Ahora es propiedad de una asociación entre el Estado de Qatar y la empresa inmobiliaria Brookfield.

Cabot no empezó su viaje de descubrimiento en Londres. Cuando partió de Inglaterra se ahorró una semana de navegación en su viaje al noroeste empezando en Brístol. Los barcos que fondeaban en Londres en aquellos tiempos se encontraban en Billingsgate y en otros muelles corriente arriba. Al final del siglo xv la Isla de los Perros era una marisma remota.

El intento de conectar el nombre de Cabot con la urbanización de Canary Wharf, en una ciudad con la cual no tuvo conexiones personales, es un intento de inyectar una cierta resonancia histórica en el tejido de una nueva parte de la ciudad. Cabot se vio implicado en el comercio y el transporte, como había ocurrido en tiempos con Canary Wharf. El nuevo Canary Wharf estaba posicionado como lugar para aventureros del comercio con una ambición similar a la de Cabot. También señalaba una conexión con Canadá.

Canary Wharf, con una población trabajadora de al menos 110.000 personas, según los últimos recuentos, un tercio de la población del municipio como conjunto, y con enorme influencia global como centro financiero, es tan grande como muchas ciudades, pero no tiene ni 30 años de existencia. En sus primeros y difíciles días, luchaba por atraer ocupantes. Como la mayoría de las ciudades nuevas, necesitaba una historia básica para empezar.

Las referencias a Cabot en Canary Wharf son un reflejo de los orígenes de la familia Reichmann, que hizo fortuna en el ramo inmobiliario en Toronto en los sesenta. Sugiere que deseaban dejar su marca, de la manera más discreta, en ese proyecto, rindiendo tributo al país en el cual finalmente se asentaron tras huir de Viena a principios de los años treinta.

El intento de usar los nombres para evocar asociaciones históricas o políticas se puede hacer con más torpeza, como se demostró en un proyecto no realizado al este de Hay's Wharf, donde ahora se sitúa el nuevo Ayuntamiento de Londres, iniciado por el gobierno de Kuwait. El plan había sido construir una secuencia de bloques de oficinas, cada uno con el nombre de una serie de primeros ministros conservadores, empezando con Lord North y llegando hasta Margaret Thatcher.

En sus esfuerzos por establecer su procedencia histórica, Canary Wharf ha seguido el ejemplo de muchas ciudades recién fundadas. En Brasilia, la tumba de Juscelino Kubitschek contiene los instrumentos de topografía usados para fundar la ciudad, y tiene el carácter de un monumento faraónico. Es el lugar al que se lleva a los nuevos visitantes o los jóvenes residentes para que vean la historia oficial de la fundación de la ciudad. Hay relatos fantasiosos alternativos de los orígenes de la ciudad, no representados aquí. En el aeropuerto, enigmáticos miembros de sectas entregan a la gente unos mapas que sugieren que Brasilia se diseñó originalmente según unos principios inspirados por antiguos astronautas egipcios.

Un mito fundacional más tradicional se muestra en los espacios públicos de la ciudad de Siena, en Italia, adornados por representaciones de Rómulo y Remo vaciados en bronce. El mito de Siena es que la ciudad fue fundada después de que Rómulo matara a su hermano. Sus dos sobrinos huyeron de Roma, llevándose con ellos la estatua de los dos bebés mamando de la loba.

Canary Wharf estuvo en tiempos en el corazón de los muelles de las Indias Occidentales, un lugar que dio impulso y alimento a Londres. El municipio de Tower Hamlets ha albergado el puerto de Londres durante siglos, aunque hasta principios del siglo XIX la naciente clase capitalista británica no empezó a invertir en la infraestructura necesaria para cargar y descargar los barcos que se iban haciendo más grandes y más numerosos. En los años que condujeron a las Guerras Napoleónicas, ingenieros ingleses y escoceses crearon las dársenas en las cuales los barcos se podían aislar de las corrientes del río. Sus preciosas cargas quedaban protegidas del robo por un muro de ladrillos de seis metros de alto, que rodeaba todo el lugar. En tiempos, los muelles estaban rodeados de grúas móviles, y repletos de mercancías enviadas desde todo el mundo. Los barcos bananeros, de pasajeros y vapores se desvanecieron por completo en los ochenta, dejando solo dársenas vacías y lisas como un espejo, alteradas ocasionalmente por el arco de un ave que alzaba el vuelo.

Ahora, en los nuevos centros comerciales que forman la base de los edificios de oficinas se han establecido los habituales restaurantes de cadenas de tipo medio. Hay suficientes banqueros en la zona para que un comerciante de vinos Corney



Costó treinta años (como muestran las imágenes de estas páginas, que se tomaron con treinta años de distancia entre ellas) convertir los ruinosos muelles de Londres en uno de los centros financieros más potentes del mundo. La transformación fue el resultado de una secuencia de consecuencias imprevistas. El contenedor de transporte eliminó los muelles de los ríos de todo el mundo. El intento de regenerar los muelles no contempló nunca la posibilidad de convertir almacenes en rascacielos, pero los incentivos para construir naves industriales también estaban disponibles para bancos, y así se creó un centro financiero inesperado y no planeado, Canary Wharf, que se muestra en la página siguiente. *Alamy*



*Rex Features*

& Barrow pueda hacer negocio, haya un punto de venta de Tiffany para que se compren sus gemelos a la hora de comer, y una tienda de Paul Smith para que se cambien de camisa. Cinco niveles más abajo, por la estación diseñada por Norman Foster pasa el metro de la línea Jubilee, que puede llevar a los banqueros a sus hogares, esos palacios con fachadas de estuco de Holland Park, en menos de treinta minutos, si no tienen la paciencia de hacer el recorrido en sus Mercedes con calefacción.

En la planta baja, Canary Wharf empezó como una versión en forma de decorado cinematográfico de una plaza del centro de Londres. La parada de taxis junto a un bordillo de granito, en la acera que toca a las oficinas de Morgan Stanley, resulta tan auténtica que los conductores parecen estar esperando a que el director grite: «acción». Pero Morgan Stanley mismo, diseñado en el punto álgido del *boom* posmoderno por los arquitectos americanos SOM, a la manera de los grandes almacenes de Chicago Carson Pirie Scott & Co. de Louis Sullivan en el siglo XIX, parece que ha venido de otra película. Hay peatones aquí, pero pocas formas de tráfico más, aparte de los taxis. Los coches particulares están a buen recaudo en el aparcamiento que se encuentra dos niveles por debajo.

Lo que parece un fragmento de Londres si entrecerramos los ojos, con toda la diversidad y las cualidades accidentales de lo que se podría llamar una ciudad libre, de hecho es el resultado de unas decisiones claramente programadas por anticipado. Puede parecer parte de una ciudad, pero cada palmo de las 39 hectáreas de Canary Wharf, excepto las estaciones de metro y unos pocos fragmentos de la orilla del río, es propiedad privada. Sus propietarios exigen que cualquiera que quiera tomar fotografías en su tierra pida y pague por adelantado. Los derechos que vienen con su propiedad les permiten evitar manifestaciones públicas, piquetes de huelguistas o actos populares benéficos para recoger dinero.

Pero ahora hay señales de que ese terreno urbanizado ha adquirido vida propia. En el piso 35 de la primera torre, la Canary Wharf Company tiene media planta llena de maquetas, como la sala de los mapas egipcia de *En busca del arca perdida*. Muestra la urbanización inicial con unas maquetas que representan los edificios completos, y luego, apiñados en torno a ellos, los nuevos proyectos que se están iniciando. Se han colocado en un zócalo a la altura de la cintura, y son lo bastante altos para intimidar a los visitantes.

Otras maquetas de los complicados planes a nivel de la planta baja y del sótano muestran la evolución del proyecto. Lo que en tiempos fueron muchos pisos de aparcamiento han resultado innecesarios, ya que los medios de transporte colectivos que conectan con el resto de Londres se han intensificado. Algunos de los coches han desaparecido para dejar paso a más pisos de tiendas.

La maqueta más sorprendente es una torre de apartamentos diseñada por Herzog & De Meuron, arquitectos del Estadio Olímpico de Beijing. El hecho de añadir hogares a Canary Wharf refleja que los enormes ingresos en propiedades residenciales en Londres pueden resultar mucho más provechosos que construir oficinas. Pero también es una señal de que el desarrollo se está transformando de una manera que los hermanos Reichmann jamás podrían haber vaticinado. De hecho, está empezando a superar la capacidad de control de cualquier promotor aislado. Ha escapado de su complejo y se está extendiendo hacia la ciudad, más allá de sus fronteras, con su propia versión de urbanismo, como una especie invasora.

Fuera de esa burbuja dentro de una burbuja está Tower Hamlets; un universo distinto en el cual el primer alcalde electo del municipio fue expulsado de su cargo tras haberse demostrado que hubo pucherazo y sobornos a sus electores.

Un kilómetro y medio al norte de Canary Wharf, el mercado de Chrisp Street es mucho más típico de Tower Hamlets. El mercado es producto de los planificadores de Bienestar Social en los años cincuenta, que intentaban inyectar una nueva vida en el East End. Estaba pensado como una versión moderna de un zoco. Sus arquitectos intentaron crear una sensación de energía colocando apartamentos encima de las tiendas, y construyendo un complejo peatonal densamente poblado, con puentes, terrazas y azoteas ajardinadas. Este patrón estableció un modelo para las viviendas sociales que se repitió en toda Gran Bretaña en los años sesenta. Y que condujo, sobre todo, a locales comerciales abandonados, con solo unos pocos supervivientes fortificados, estalactitas de cemento que caían desde las pasarelas superiores y callejones repletos de carritos de la compra abandonados. Chrisp Street es una excepción. A medida que los somalíes, kosovares, bangladesíes y kurdos empezaron a trasladarse a Londres, se convirtió en un mercado real, y no uno artificial fabricado por arquitectos que habían estado en Marrakech en su viaje de estudios.



En Shanghái, el alcalde construyó una vitrina pública (arriba) para mostrar su visión de lo que sería un día la ciudad. Beijing siguió unos años más tarde con esta maqueta igualmente sofisticada (página siguiente). *Rex Features*



## Getty

En cuanto Canary Wharf tomó forma, el arquitecto David Adjaye diestramente colocó un edificio nuevo con una biblioteca en ese contexto. Toma la forma de una cinta multicolor de cristal construida en una azotea ajardinada abandonada, encima de un centro comercial de un solo piso. Desde Canary Wharf, el mercado es invisible. Pero mirando hacia el sur desde Chrisp Street, los rascacielos de Canary Wharf parecen lo bastante cerca para estirar la mano y tocarlos. Hay algunos banqueros y abogados fiscales que trabajan en Canary Wharf y que vienen de los mismos sitios que los refugiados, los que piden asilo y los emigrantes que buscan una vida mejor, que viven en Poplar y que usan el mercado. Pero los únicos puntos de contacto entre esos dos Londres tan distintos son los limpiadores que viven en Poplar y entran en las torres de Canary Wharf de madrugada para limpiar las oficinas y vaciar las papeleras a cambio del salario mínimo.

Canary Wharf es un lugar que tiene poco espacio para el recuerdo, incluso para la campaña de atentados con bomba del IRA que en tiempos tuvo como objetivo sus torres. Se perdieron dos vidas y 100 personas resultaron heridas, pero no hay nada aquí que recuerde la muerte y el trauma. Los inquilinos vienen y van sin dejar el menor rastro. Cuando el *Daily Telegraph* se fue de Fleet Street, dejó el arrogante monumento *art déco* que el anterior propietario había construido para el periódico. Ahora es un hito urbano registrado, protegido de la demolición con toda la fuerza de la ley. El periódico pasó una década en Canary Wharf, pero todo rastro del tiempo vivido allí se ha evaporado. El *Telegraph* dejó su nombre en Fleet Street en piedra tallada y bronce. Pero cuando los hombres de las mudanzas se hubieron llevado el último archivador y la última silla de oficina de Canary Wharf, los nuevos inquilinos desmantelaron las separaciones provisionales del *Telegraph*, desatornillaron sus carteles acrílicos en el ascensor del vestíbulo y no quedó nada.

En medio de las sillas Prouvé de la sucursal de la cadena de pizzerías Ask en Canary Wharf, y el pollo peri-peri en Nando, al menos existe algún atisbo del paso del tiempo y de que se permite a las vidas individuales dejar alguna marca. El brillo consumista de Cabot Place se ve interrumpido por un

relieve de bronce hecho por el artista Gerald Laing, que fue inaugurado por Eddie George, el gobernador del Banco de Inglaterra de la época. Laing, que a veces recibe la etiqueta de artista pop, también ha realizado esculturas representativas convencionales, de las cuales la escultura en Cabot Place es un ejemplo. Bajo una representación algo torcida del perfil de Michael von Clemm, un hombre que murió inesperadamente joven de un tumor cerebral a los 62 años, se encuentran las palabras «banquero de inversiones y pionero del euromercado, cuya visión ayudó a crear este centro financiero». Michael von Clemm fue un banquero americano brillante, a veces algo desabrido, con una carrera paralela como antropólogo en Harvard y Oxford.

Las ciudades reciben su forma o bien de aquellos que tienen una visión de lo que podrían ser, o bien de aquellos que ven una oportunidad. Von Clemm ciertamente vio una oportunidad financiera en la Isla de los Perros. Su interés por las divisas empezó al ver los sistemas de regateo locales mientras llevaba a cabo una investigación como antropólogo en Tanzania. Esa visión acabaría por conducir a la creación del mercado de Eurobonos en el cual Clemm representó un papel fundamental. Von Clemm dirigió el Credit Suisse First Boston. Invirtió en los hermanos Roux y su restaurante con tres estrellas Michelin, que contribuyó enormemente a cambiar los hábitos alimenticios de las clases pudientes británicas. Quizá fue su capacidad para analizar cómo funcionaban las sociedades, y usar ese análisis en el contexto de las finanzas, lo que le dio la inspiración necesaria para ver en qué podía convertirse Canary Wharf. Y fue esa inspiración la que desencadenó el proceso que transformó las incontables hectáreas de muelles abandonados de Londres en lo que es ahora, después de la Milla Cuadrada de la City de Londres, el centro financiero más grande de Europa.

Hubo otro americano que no tuvo ninguna visión conocida del futuro de las ciudades, pero al que también habría que reconocerle el mérito de su contribución involuntaria a la creación de Canary Wharf. El 5 de octubre de 1957, uno de los barcos de Malcolm McLean se hizo a la mar desde Newark a Miami, con la bodega cargada con cajas de acero de 40 pies de largo, 8 pies de ancho y 8 pies y 6 pulgadas de alto ( $12.025 \times 2.352 \times 2.393$  mm). El contenedor de carga, una pieza muy básica de baja tecnología, desarrollado por la empresa Fruehauf Trailer siguiendo las especificaciones de McLean,

rápidamente tendría el impacto de una bomba de neutrones en todos los puertos fluviales de todas las ciudades del mundo. En el curso de dos décadas, el invento de McLean borró absolutamente todo muelle cerrado, desde el Puente de la Torre hasta Silvertown y North Woolwich, en favor de las terminales de contenedores. Se llevó consigo toda una forma de vida, y creó un vacío en el tejido londinense que la inspiración de Clemm acabaría por llenar al final. También se podría decir que la promoción de Canary Wharf inició un cambio explosivo en el resto del carácter físico de Londres.

En febrero de 1985, en medio del segundo mandato de Margaret Thatcher, cuando Gran Bretaña estaba todavía en las garras de un trauma económico, llevaron a Von Clemm en coche a comer a Canary Wharf con Michel Roux. Buscaban algún lugar donde construir un almacén de unos 500 metros cuadrados para preparar y almacenar comida refrigerada. Era un momento en que los muelles, que en tiempos emplearon directamente a 25.000 personas, y de cuya prosperidad dependían otros 75.000 puestos de trabajo, estaban prácticamente abandonados. El Ayuntamiento de Londres se había mostrado tan pesimista sobre la probabilidad de devolverlo a la vida que debatían si echar abajo los muros de los muelles y convertir toda la tierra que se encontraba en su interior en un parque gigantesco.

Thatcher abolió el GLC antes de que tuviera la oportunidad de que pudiera poner en práctica esa idea o cualquier otra para el futuro de los muelles. Para asegurarse de que no existía posibilidad alguna de que la administración que detestaba volviera jamás, el florido edificio barroco eduardiano del County Hall al otro lado del Támesis del Palacio de Westminster, en el cual los concejales habían deliberado desde 1922, fue vendido a un propietario japonés en 1990 y convertido en una mezcla curiosamente poco atractiva de hotel, restaurante chino, galería de arte y acuario. Toda posible ambición cultural llegó a un final abrupto 10 años después, cuando Charles Saatchi trasladó su colección fuera del Members' Terrace y llegó el London Dungeon (Mazmorra de Londres).

El final del County Hall de Londres como hito de la democracia cívica fue solo un aspecto de una lucha mucho más amplia entre un gobierno conservador extrañamente ideologizado y una Gran Bretaña en la cual la mayor parte de las ciudades grandes estaban dirigidas por políticos locales de

izquierdas. El conflicto llegó a su máxima expresión en los disturbios que surgieron en 1981 en algunos de los barrios más desfavorecidos de Londres, Manchester y Liverpool. El levantamiento fue un estallido de una generación joven que no tenía conexión alguna con la política convencional, pero tuvo un impacto dramático en el gobierno. La conmoción de ver rotas las filas policiales, noche tras noche, de ver volar los cócteles molotov, y los graves daños que sufrió la reputación de estabilidad del país, dieron alas a la primera ministra y la convencieron de que pusiera a su combativo ministro de Medio Ambiente, Michael Heseltine, a cargo de revitalizar las ciudades británicas. Este estableció una corporación urbanizadora para los muelles, tomando como modelo las organizaciones que habían construido las nuevas ciudades de Bienestar Social en los cincuenta y los sesenta. Las normas convencionales de planificación por parte del gobierno local quedaron suspendidas dentro de las fronteras de la Corporación de Urbanización de los Muelles de Londres, al norte y al sur del Támesis. Se creó una zona empresarial en partes seleccionadas de la LDDC (London Docklands Development Corporation, Corporación para el Desarrollo de los Muelles de Londres), una idea que se atribuye al planificador académico Peter Hall. Dentro de la zona, se simplificaron las regulaciones de planificación y se introdujeron una serie de incentivos financieros para animar a cualquiera que estuviera dispuesto a establecer su negocio en los muelles. La oferta incluía un 100 por ciento de cancelación de deuda por impuestos sobre el coste total del edificio, y una exoneración fiscal de 10 años.

La LDDC estaba dirigida por Reg Ward, un hombre que se enfrentaba a su tarea con pocas ideas preconcebidas. Con un pragmatismo realmente espectacular, aseguraba que no tenía ningún plan detallado, pero estaba dispuesto a gastar su presupuesto en decisiones paso a paso que, tal y como él decía, se podían convertir en un plan coherente solo vistas retrospectivamente. Sin embargo, estaba decidido a no llenar de cemento los muelles, como probablemente se habría hecho si el proyecto se hubiera iniciado una década antes. El plan entonces habría sido hacer la zona lo más normal posible, despojarla de cualquier característica distintiva. Fue eso lo que casi ocurrió con el muelle Albert en Liverpool, en los años setenta. Mantener el agua diferenciaba los muelles; permitió también a Ward montar

una campaña de vallas publicitarias que presumía de los nuevos muelles: «Parecerá como Venecia, pero funcionará como Nueva York». No era un mensaje calculado para ser conciliador con los políticos laboristas que habían dirigido el Greater London Council (el Ayuntamiento). Tony Banks, presidente del comité de artes y ocio, había establecido el tono para la última administración, insistiendo en que el Festival Hall, dirigido por el GLC, cerrase su bar de champán, una instalación de catering que consideraba demasiado elitista para los gustos de su electorado proletario.

Dentro de los recursos que tenía, Ward hizo lo que pudo para que se pudiera llegar con mayor facilidad a los muelles. La LDDC invirtió en el Docklands Light Railway, un tren como de juguete, de capacidad limitada, que era más barato y más rápido de construir que una línea de metro de capacidad elevada (que habría resultado mucho más útil). Empezó a funcionar ocasionalmente en 1987. Ward convenció también a la compañía constructora Mowlem de que construyera una breve pista de aterrizaje para un nuevo aeropuerto en medio de los Muelles Reales. Los primeros días, aterrizar allí parecía más una acrobacia aérea que un vuelo convencional. Solo a pilotos especialmente entrenados con aviones certificados se les permitía realizar uno de los descensos más vertiginosos de Europa. Aparte del transporte, la visión arquitectónica de los muelles que tenía Ward era limitada. La LDDC esperaba un mundo de cobertizos con tejado corrugado y persianas metálicas que albergara industrias ligeras, quizá algún alojamiento, una mezcla no muy distinta de lo que había conseguido Ward en su anterior carrera como jefe ejecutivo de la Irvine New Town en Escocia. Cuando una empresa de distribución de vinos y una compañía productora de televisión se instalaron en el Cobertizo 31, un edificio de cemento en Canary Wharf, donde en tiempos fondeaban los barcos que traían tomates de las Islas Canarias, la empresa inmobiliaria lo celebró. Entonces apareció Von Clemm con Michel Roux. El banquero vio la oportunidad de hacer algo diferente de las localidades británicas nuevas y caras como Harlow. Tenía la idea de construir una ciudad. Los incentivos ofrecidos a los nuevos negocios para que construyeran en los muelles podían usarse también para ahorrar impuestos a

oficinas financieras, así como fábricas. Lo que había empezado como polígono industrial de las afueras podía convertirse aún en un centro financiero.

Lo que ocurrió al final con Canary Wharf fue el resultado de unas consecuencias inesperadas. Era una versión de Londres producida por una inspiración que justifica plenamente el monumento a Clemm en Cabot Place. El cuartel general de Credit Suisse en el Reino Unido está en un bloque de 14 pisos de One Cabot Square, diseñado por el antiguo socio de Ieoh Ming Pei, Harry Cobb, pero Von Clemm mismo no construyó Canary Wharf. Pidió a G. Ware Travelstead, el extravagante consejero de propiedades del banco, que tenía formación como arquitecto, que se hiciera cargo. Von Clemm pensaba que Canary Wharf sería un lugar adecuado para albergar al equipo administrativo del CSFB (Credit Suisse First Boston). Travelstead quería trasladar allí todos los bancos de operaciones de Londres, llevándose con ellos a los otros bancos internacionales recién llegados a Londres. Estos se habían sentido atraídos a Gran Bretaña por la desregulación de los bancos y las finanzas iniciada por Margaret Thatcher, pero estaban frustrados ante la falta de un espacio apropiado para ellos en el centro financiero tradicional de la capital, la City londinense. A principios de los ochenta, los planificadores de la ciudad habían adoptado una política que imposibilitaba la construcción de edificios altos en la Milla Cuadrada, exigía la conservación de las fachadas existentes para proyectos inmobiliarios nuevos y restringía la cantidad de nuevas plantas. Como respuesta a una propuesta para el diseño de un nuevo edificio de oficinas en la City, Richard Rogers recibió una fotocopia de una imagen del Ca' d'Oro, un edificio de oficinas de Glasgow del siglo XIX basado en el original veneciano, y se le sugirió que ese era el modelo para su solicitud, una vez revisada. Los banqueros americanos no estaban acostumbrados a que les trataran así.

Travelstead volvió a Londres seis meses después con unos planos dibujados por Kohn Pedersen Fox, una firma que se estaba estableciendo con una serie de torres comerciales que se diferenciaban deliberadamente de la fórmula de acero y cristal adoptada por la generación anterior. Las fachadas con piedra ornamentada aplicada, aunque solo de unos pocos centímetros de grosor, eran parte esencial de su repertorio. Arthur May, el socio de diseño de

KPF, se basaba en un libro de iglesias de Hawksmoor con sus agujas que tenía como referencia en su tablero de dibujo. Elaboró un plan general que habría consistido en una sucesión de torres posmodernas colocadas en un diseño simétrico a cada lado de un eje central monumental que llenaba toda la zona de los muelles de la Isla de los Perros. Por aquel entonces, los estudios Limehouse ya habían abierto sus puertas en un cobertizo adaptado, justo en medio del lugar que KPF contemplaba como vestíbulo de una de las torres centrales del Manhattan del Támesis que habían planeado. Resultaba claro que los americanos estaban decididos a tirarlo todo y empezar de nuevo.

Pasarían al menos dos años hasta que empezase a funcionar el Ferrocarril Ligero de los Muelles (DLR, por sus siglas en inglés), e incluso entonces, resultaba inconcebible que pudiera servir a los 46.000 trabajadores de oficinas que acogería Canary Wharf en su primera etapa. Las propuestas se recibieron con escepticismo: era un proyecto con una escala y un estilo que el Londres conscientemente conservador, aburrido y venido a menos de mediados de los años ochenta sencillamente no quería. Sin embargo, la LDDC estaba impresionada. Se firmaron cartas de intenciones, se llevó a cabo una ceremonia de colocación de la primera piedra. Se patrocinaron exposiciones, se presionó a ministros y se creó un logo elegante para la compañía promotora que iba a llevar a cabo el proyecto. Pero Travelstead, sencillamente, no tenía la capacidad suficiente para conseguir los 1.000 millones de libras que eran necesarias para iniciar la construcción. Y cuando Von Clemm dejó el Credit Suisse por Merrill Lynch, en 1986, el proyecto de Travelstead se vino abajo.

Por aquel entonces la idea de un nuevo distrito financiero era del dominio público. Sir Christopher Benson, presidente de la LDDC y él mismo promotor inmobiliario también, no quería que se quedase estancado, de modo que llamó a Paul Reichmann, fundador de Olympia & York, que por aquel entonces era una de las empresas de bienes raíces más ambiciosas y de mayor tamaño, un conglomerado con unos activos de 20.000 millones de dólares en su punto álgido. Reichmann y sus hermanos ya habían construido dos enormes complejos de oficinas, el First Canadian Place en Toronto y Battery Park en Nueva York. En tiempos poseyeron una subsidiaria en el Reino Unido, pero la vendieron unos años antes, asegurando que el clima político

era demasiado difícil para sus negocios. Benson, con la ayuda de una llamada de ánimos de la primer ministra, en la cual sugería que el gobierno proporcionaría ayuda práctica alquilando espacio en la promoción, consiguió persuadir a los Reichmann de que echaran otro vistazo a Londres.

Muchas empresas inmobiliarias trabajan ahora por todo el mundo. Olympia & York fue una de las primeras en llevar a cabo promociones globales, en una estrategia de negocios esencial. Paul Reichmann creía que extender el riesgo por todo el mundo era una forma de asegurar a su compañía contra los reveses locales, debido a la naturaleza del negocio inmobiliario, que pasa del *boom* a la quiebra. El ciclo de la propiedad podía estar bajo en Europa y Asia simultáneamente, pero era poco probable que sufriera los mismos reveses en América al mismo tiempo. Esa fue la perspectiva que les hizo mirar Canary Wharf en términos globales.

A principios de los años ochenta, Tokio tenía 37 millones de metros cuadrados de espacio de oficinas de primera calidad. Nueva York tenía 27 millones y Londres solo 14 millones. Viéndolo así, pagar 190 millones de libras por un trozo de Londres de 28 hectáreas en el cual se podrían construir quizá 550.000 metros cuadrados por 2.000 millones de libras, más otros 900 millones de libras como contribución al coste de extender la línea de metro hasta los muelles, parecía una inversión buena. A largo plazo, este hecho resultó cierto. En 2015, el West End de Londres tenía los alquileres de oficinas más altos del mundo, y fue así durante tres años consecutivos, por delante incluso de Hong Kong, el doble del precio de Moscú y Beijing, y casi cuatro veces el coste de alquilar el edificio más caro de Milán. Canary Wharf no es lo mismo que el West End de Londres, pero se había vuelto lo bastante valioso para que su participación mayoritaria cambiara de manos por 2.600 millones de libras, cuando Qatar y la compañía Brookfield compraron toda la propiedad en 2015.

La Olympia & York de Reichmann era una empresa a la que le gustaba reclutar los talentos que encontraba mientras hacía negocios desde el otro lado de la mesa de negociaciones. Los urbanistas del gobierno local que aprobaban sus solicitudes inmobiliarias acababan trabajando para ellos, y posteriormente podían suavizar el terreno para futuros proyectos. Los hermanos se llevaron a un equipo entero de gente de Canadá con ellos para

explorar el proyecto de Canary Wharf. Ron Soskolne, que había sido urbanista, realizó el diseño detallado de Canary Wharf, y George Iacobescu, un ingeniero civil nacido en Rumanía y que había huido de los comunistas a Canadá, lo construyó y posteriormente se hizo cargo de la empresa inmobiliaria cuando los Reichmann perdieron el control.

Iacobescu todavía cuenta las circunstancias en las que llegó a Londres al principio del proyecto. Después de registrarse en su hotel, salió a caminar por Canary Wharf para hacerse una idea de lo lejos que estaba realmente ese discutido nuevo centro financiero del Banco de Inglaterra, que, en los días anteriores al Big Bang de la desregulación financiera de 1986, cuando las transacciones se llevaban por mensajero, insistía en mantener a sus pupilos cerca. La ruta le llevó a lo largo de Cornhill y Leadenhall, pasó junto a lo que entonces era la Bolsa del Metal de Londres, bajó por Crosswall, pasó por lo que entonces eran edificios *art déco* abandonados de Minories, fue bordeando la Torre de Londres, después de lo cual el paisaje se volvió inhóspito. Más al este, Iacobescu bordeó también Cable Street, entonces la encarnación viva del antiguo East End, donde los «camisas negras» de Oswald Mosley se vieron obligados a retroceder ante una enorme manifestación antifascista en 1936. Pasó junto al Limehouse Basin, construido a principios del siglo XIX como intercambiador entre la red de canales medio derruidos que circundaban Londres y el Támesis, y luego a lo largo de Narrow Street, que por aquel entonces ya tenía unos pocos almacenes convertidos en lofts, y luego finalmente llegó a Canary Wharf. Le costó más de una hora.

Fue una experiencia aleccionadora, que le hizo comprender lo enorme que era la tarea a la que se enfrentaban sus empleados. El World Financial Center de Battery Park, el proyecto inmobiliario que llevó a cabo Olympia & York en el tercer distrito financiero de Nueva York, era el modelo, tal y como lo veían los Reichmann, para Canary Wharf. En una ciudad atestada, con unas calles enmarañadas que hacían difícil la construcción de gigantescas salas de operaciones de planta abierta, creían que se podrían encontrar multitud de interesados para un espacio sin limitaciones, allí cerca. Pero Battery Park está solo a quince minutos andando de Wall Street. Canary Wharf, a más de seis kilómetros del Banco de Inglaterra, todavía parecía y se sentía como un mundo aparte. El plan de Travelstead para Canary Wharf

suponía construir un grupo de rascacielos como centro. Los Reichmann lo descartaron porque no era económico y empezaron de nuevo, sustituyendo el plan por un solo rascacielos central enmarcado por dos plazas formadas por grupos de bloques más bajos, situados encima de un centro comercial, con 6.500 plazas de aparcamiento bajo tierra.

Tenía que ser todo o nada: como le había enseñado el peregrinaje de Iacobescu desde la Milla Cuadrada, el proyecto solo funcionaría si era lo bastante grande para recibir una masa crítica que lo hiciera parecer un centro financiero plausible desde el principio. Los nuevos ocupantes tenían que sentir que estaban en medio de algo, en cuanto llegasen. César Pelli, que había trabajado en Battery Park City, diseñó la primera torre, con su piel de aluminio y su coronamiento piramidal, que sería el más alto de Europa. «¿Por qué tiene que ser tan alto?», preguntó el príncipe de Gales cuando le enseñaron una maqueta del nuevo proyecto. Iacobescu podría haberle dicho lo obvio: que se proponían que fuese un poste indicador, señalando el lugar como un dedo gigante, visible desde el otro lado de Londres, para que se pudiera seguir en su caminata desde el Banco de Inglaterra. «Ven por aquí», hacía señas el edificio, invirtiendo, cinco siglos después, la huida de Londres hacia el oeste. Hasta los proyectos inmobiliarios más sofisticados del siglo xx necesitan algo básico: una señal que nos indique dónde encontrarlos.

Los Reichmann pusieron en escena una sofisticada ceremonia para marcar su inicio del lugar. Una flota de lanchas, equipadas con hileras de los enormes teléfonos móviles de la época, trasladó a la prensa por el Támesis hasta el lugar. Los tres hermanos, que eran judíos practicantes, sombríamente vestidos de negro y con sus kipás, dieron la bienvenida a la ceremonia a la primera ministra, Margaret Thatcher.

No todo el mundo compartía su entusiasmo. Para los municipios en torno, todos controlados por los laboristas, la visión de los muelles como centro de finanzas mundial era una traición, que no tenía nada que ofrecerles. ¿Dónde estaban las nuevas fábricas, las nuevas escuelas, las bibliotecas y los centros sanitarios? Igualmente hostil, aunque haciéndose oír menos, y mucho más letal en sus objeciones ocultas, se mostraba la ciudad de Londres. En cuanto quedó claro que Canary Wharf podía tener éxito como complejo

inmobiliario de oficinas capaz de atraer a inquilinos de la industria financiera, la City invirtió sus políticas existentes e hizo todo lo que pudo para socavar ese éxito.

El plan de 1985 para la ciudad de Londres fue diseñado para preservar el carácter de la ciudad, introduciendo la prohibición de complejos inmobiliarios a gran escala, restringiendo los cambios de uso y desaconsejando las alteraciones del modelo de calles ya establecido. Incluso antes de que los Reichmann empezaran a construir Canary Wharf, la estrategia de la ciudad había sufrido fuertes críticas por parte de aquellos que querían ver más proyectos inmobiliarios, y no menos. El gabinete estratégico thatcheriano, el Centre for Policy Studies, discutía violentamente el plan de la ciudad y las actitudes que se ocultaban tras él. Lo veían como representativo de una camisa de fuerza que amenazaba la supervivencia misma de la City, que, según afirmaban, era el activo financiero más precioso de Gran Bretaña. «Las nuevas organizaciones no van a soportar ver edificios reformados acechando detrás de fachadas victorianas. La filosofía que está detrás del plan, desgraciadamente, ilustra el malestar nacional a la hora de mirar hacia el pasado, y no hacia el futuro, que es la raíz del declive económico británico. El plan está basado en un análisis superficial y unas ideas trasnochadas.» Parece que tenían razón. Cuando el antiguo Mercado de Pescado de Billingsgate, en el Támesis, justo por debajo del Monumento que marcaba el punto donde se inició el Gran Incendio de Londres, que destruyó gran parte de la ciudad, se convirtió en una enorme sala de operaciones, nadie se trasladó allí. Canary Wharf se había convertido en una opción más atractiva.

El arquitecto jefe de la ciudad, Stuart Murphy, el hombre que estaba detrás del plan de la City, dimitió. Y de ese modo, las consecuencias no previstas del contenedor de transporte, que despejaron el camino para la transformación accidental de Canary Wharf en un centro financiero, desencadenaron otra transformación accidental: la conversión del horizonte de la ciudad de Londres en lo que al final resultó una versión europea de Shanghái o Dubái. Murphy fue sustituido en 1986 por Peter Rees, un urbanista que presidió la «rascacielización» de Londres con un regocijo que resultaba bastante engreído. En lugar de insistir en mantener las fachadas existentes y las huellas más modestas, y evitar la construcción de edificios

altos, la City concedió una avalancha de permisos de obra en su propio territorio, permitiendo a los promotores que hicieran exactamente lo que les apeteciera.

Junto con un empeoramiento general de las perspectivas económicas de Gran Bretaña, todo aquello bastó para que el plan de los Reichmann sufriera graves daños. Canary Wharf luchaba por encontrar inquilinos. Se vieron reducidos a llenar la primera torre, la más alta, diseñada por César Pelli, con periodistas. (Casualmente, ese fue el momento también en que los periódicos pudieron introducir la nueva tecnología que permitía trabajar sin la necesidad de una conexión física entre la sala de redacción y la imprenta.) Fleet Street, donde se habían apiñado los periódicos durante un siglo, se volvió innecesaria, y la última industria pesada que quedaba en el centro de Londres cerró por fin. Durante un tiempo, el *Telegraph*, el *Independent* y los periódicos del grupo Mirror estuvieron todos en Canary Wharf, a precio de saldo. Los ocupantes financieros que estaban allí negociaban unos términos asombrosamente atractivos: sus nuevos caseros les compraban su parte de los arrendamientos existentes en el centro de Londres, y les ofrecían periodos sin pagar nada. Para empeorar aún más las cosas para los hermanos, el gobierno se retractó de su promesa de igualar la inversión de los promotores con una nueva línea de metro y recolocar allí a miles de funcionarios.

Al final, Canary Wharf resultó tener un impacto catastrófico en el negocio de los Reichmann. Ellos habían supuesto que nunca habría empeoramientos económicos simultáneos en sus dos mercados principales. Hacia 1991 resultó que estaban equivocados. Cuando los hermanos se vieron obligados a declararse en suspensión de pagos, la promoción acabó en manos de los bancos. Sin embargo, los Reichmann volvieron con nuevos socios financieros; pasaron por una reestructuración, pero mantuvieron su concepto original de la naturaleza de Canary Wharf, que al final resultó acertada. Atrajo a los cuarteles generales del HSBC y la base europea del Citibank. En 2005, cuando Barclays se unió a ellos, el complejo adquirió por fin su masa crítica. En torno a ella demolieron las primeras unidades industriales, menos de una década después de haber sido realizadas, y las sustituyeron estructuras de oficinas de mayor tamaño. Se adquirió más espacio para Canary Wharf, y otros promotores empezaron a construir torres residenciales de gran altura, a

ambos lados del centro de oficinas. Al principio, se solía ver Canary Wharf como un sucedáneo de urbanismo, un modelo norteamericano trasplantado a Europa, pero se ha convertido en el modelo que otros después han ido siguiendo.

Las fronteras de Londres entre el occidente rico y el este necesitado se han ido moviendo paulatinamente hacia el este en los últimos 40 años. El distrito financiero en tiempos se detenía en la estación de Broad Street. Ese obstáculo victoriano fue borrado al demolerlo en 1986, junto con partes de la estación vecina de Liverpool Street, para dejar paso a un complejo de oficinas. Luego la City saltó a través de Bishopsgate, que había actuado como cortafuegos de la urbanización, hacia Spitalfields Market. «Maldita y oscuramente magnífico», así es como el escritor Iain Nairn describía Spitalfields, con su iglesia de Hawksmoor y sus calles llenas de casas georgianas, en 1966. De hecho, la iglesia de Hawksmoor y muchas de las casas georgianas siguen allí. Gracias a la gentrificación están en mucha mejor forma física de lo que estuvieron en tiempos. Pero la zona se ha visto desbordada por la industria financiera de la ciudad, que se ha ido desplazando hacia el este, y por los turistas que se ven atraídos a la zona por la erupción energética de espacios de arte modernos, cafés y tiendas de ropa. Truman's Brewery, una de las empresas que más trabajo dio en la zona durante dos siglos, se trasladó hace 20 años. El lugar ahora tiene un propietario que ha comprendido que se puede hacer dinero interviniendo lo menos posible en la mezcla de edificios industriales que dejó la cervecería. En lugar de alterarlos, alquilan el espacio tal y como está a propietarios de cafés, galerías, puestos de mercados que aparecen y desaparecen todo el año y actividades varias.

El borde más oriental de Spitalfields es Brick Lane. Allí, lo que se construyó en el siglo XVIII como capilla hugonota para los refugiados franceses de la persecución religiosa, y que posteriormente se convirtió en iglesia metodista, y luego en sinagoga, ahora es una mezquita.

Más tarde, un edificio de oficinas de los años sesenta al este de Brick Lane se transformó en uno de esos lugares de trabajo que ahora se diseñan pensando en una economía emergente. La inauguración de Second Home, inspirado por Rohan Silva, antiguo consejero de Downing Street sobre el mundo digital, estuvo presidida por el ministro de Hacienda, George

Osborne. Unas pocas puertas más allá, las aceras están todavía llenas de gente que reparte folletos de restaurantes de curri y tiendas que venden saris. En el interior de Second Home, con sus colecciones de muebles modernos de mediados de siglo cuidadosamente seleccionados que no combinan entre sí, y sus actos nocturnos comisariados, se encuentra otro mundo.

El proyecto de Broadgate, encima de la estación de Liverpool, necesitó un enfoque «total», como el de Canary Wharf, aunque sin necesidad de hitos de gran altura. Para Broadgate, la dirección era un tema muy importante. Los valores de las propiedades inmobiliarias en la Milla Cuadrada se definen según los límites precisos de los cuatro distritos postales de la ciudad, del EC1 al EC4. El Londres del E1, solo unos pocos palmos más allá de una línea invisible, era un mundo totalmente distinto. Es una de las zonas que el reformador social victoriano Charles Booth había indicado como reserva de los «pobres depravados». En un lado se encontraba la sólida albañilería de los palacios de la banca eduardiana, y los muros de cristal de torres financieras más recientes. En el otro lado, estaba lo que los banqueros todavía percibían como suburbios. Se alquilaban oficinas a ambos lados, pero a precios que diferían en razón de un múltiplo de tres.

En lugar de usar los edificios altos para atraer la atención, el promotor Stuart Lipton encargó al artista americano Richard Serra que realizara *Fulcrum*, una instalación monumental de acero, quizá la pieza singular más potente de arte monumental público que ha visto Londres desde el monumento a la guerra en Hyde Park de Charles Sargent Jagger. Y mediante cuidadosas negociaciones con las autoridades locales, todo el complejo consiguió un código postal EC, cuando esa sección de la ciudad, que anteriormente formaba parte del municipio de Hackney y estaba en E1, fue transferida a la jurisdicción postal de la City de Londres. Las 12 hectáreas de Broadgate parecen una ciudad pero, como Canary Wharf, de hecho son propiedad privada.

Hay cafés con terraza, bares de vinos, oficinas y tiendas, un gimnasio y mucho arte público. Pero no se puede pensar en celebrar una manifestación política aquí, ni siquiera preguntar a la gente que cruza sus plazas de granito qué piensan de la calidad de su arquitectura. Los entrevistadores del público están específicamente prohibidos en sus directrices para los realizadores de

películas y fotógrafos que piden permiso para tomar fotos, cuyo consentimiento, por cierto, se debe obtener al menos con dos semanas de antelación. Cualquiera que ignore este hecho puede ser detenido por la seguridad privada y entregado a la policía.

El complejo Broadgate deja bien clara su visión estricta y limitada de lo que constituye una ciudad:

No aceptaremos ninguna petición de filmación/fotografía que entre en los siguientes contextos: religión, racismo, naturaleza sexual, política, moral. Cualquier competidor de nuestro propietario o nuestros ocupantes. Alteración de los negocios diarios de la propiedad. No se filmarán o fotografiarán los logos de ningún ocupante sin el permiso por escrito de los ocupantes implicados.

La combinación entre una City nerviosa por la competencia del este y un complejo de Canary Wharf cada vez más rentable pueden verse como causas directas de la asombrosa transformación del paisaje de Londres en los últimos 15 años. Esto no ocurrió de golpe. Al principio, Canary Wharf era una zona de rascacielos en cuarentena. La City de Londres había señalado que estaba abierta a nuevos proyectos a gran escala, pero costó tiempo tratar con los objetores a esta idea del futuro de la City. Se presentaron varios planes, incluyendo una propuesta especulativa de una torre altísima diseñada por Norman Foster que nunca se llegó a materializar.

Entonces, a finales de 2001, después de una encuesta pública extensa, un inspector de urbanismo decidió rechazar la puja de English Heritage para evitar que Gerald Ronson construyera la Torre Heron, un rascacielos justo al este de la estación de Liverpool Street. Los opositores del plan afirmaban que permitir que siguiera adelante establecería un precedente irresistible, y que infligiría un daño muy grave en el carácter y la escala de Londres. Y resultó que tenían razón. Fue una batalla desigual. Neil Cossons, presidente de English Heritage, tuvo que luchar contra el alcalde, el promotor Gerald Ronson, Peter Rees (un hombre que ahora vive en un apartamento en una segunda torre cercana, promovida también por Ronson) y la Commission for Architecture and the Built Environment o CABE (Comisión para la Arquitectura y el Entorno Construido), el perro guardián del urbanismo del gobierno, presidido por Stuart Lipton, que había construido Broadgate.

Poco después de la destrucción de los dos antiguos Budas de Bamiyan en Afganistán en 2001, Ken Livingstone tuvo la desfachatez de insinuar que los que se oponían a la Torre Heron eran «los talibanes Heritage», por tratar de impedir lo que, según aseguraba, era una inversión para el futuro de Londres. La Torre Heron resultó ser un ariete de 46 pisos de altura coronado por una aguja de acero decorativa que pinchaba el fino diseño y las mejores intenciones del sistema de planificación de Londres. La aguja podría haber sido incluso más alta, pero Ronson se negó a pagar lo que consideró simple vanidad de sus arquitectos. Rápidamente siguieron los permisos para media docena de torres igual de altas o incluso más altas.

Livingstone era el líder del GLC en el momento de su abolición. Había provocado al gobierno conservador colocando un marcador gigante frente al Ayuntamiento, a la vista de Westminster, destacando las cifras del desempleo. Pero incluso antes de ocupar su cargo, había llegado a un acuerdo con la City de Londres. Con el consejo de la City, adoptó una estrategia que se llamó *The London Plan*. En esencia asumía que Londres iba a convertirse en el centro financiero dominante del mundo, y los beneficios económicos que procederían de ese papel incluirían nuevos trabajos. El impacto de medio siglo de declive de población en Londres se podría invertir, y se fomentaría el crecimiento de la City hacia el este, invirtiendo en lo que inicialmente llamó Crossrail (antes de convertirse en la línea Elizabeth), y la zona postolímpica de Stratford. La población de Londres, que alcanzó un máximo de 8,6 millones en 1939, había bajado a 6,8 millones en 1983. Desde esta base tan baja, había empezado a crecer poco a poco al principio, cogiendo velocidad en los años posteriores a 2001, subió un millón de personas en una década, y volvió a alcanzar el nivel anterior a la guerra en 2014, mucho antes de lo que preveían los planes.

Era una estrategia que, según pensaba Livingstone, parecía depender tanto de gestos dramáticos como de una planificación científica. Si Londres iba a ser una capital financiera mundial, tenía que parecerlo. Y en 2000, otros centros financieros internacionales tenían horizontes que se parecían al de Shanghái o al de Beijing. Londres había establecido el modelo del centro financiero del siglo XIX en Tokio. París, tal como la construyeron Napoleón III y el barón Haussmann, inspirado a su vez en el trabajo de John Nash para

el príncipe regente en Londres, era la plantilla también para Buenos Aires, Ciudad de México, Bucarest y una docena de capitales más que querían importar la última encarnación de la dignidad civil. Ahora, son las ciudades de China las que se han convertido en modelo para las ciudades ambiciosas que intentan dejar huella.

El cambio mundial del poder económico y político representado por el auge de Asia tiene su encarnación física en las siluetas de una docena de ciudades que han salido de la nada a lo largo de los últimos 50 años. Los rascacielos surgidos a velocidad de curvatura\* primero en Tokio, luego en Hong Kong, Kuala Lumpur, Taipei, Seúl, y por encima de todo, Shanghái, han creado un nuevo modelo urbano. En muchos casos eran representaciones simbólicas. Cuando gran parte del mundo occidental tenía poca idea de dónde se encontraban esas ciudades en un mapa, y mucho menos del aspecto que tenían, los hitos arquitectónicos visibles en muchos casos eran el primer paso en una campaña para conseguir reconocimiento de marca. Estos anuncios arquitectónicos tridimensionales estaban diseñados para atraer la atención y proporcionar una ciudad con una imagen reconocible al instante, igual que Londres tiene su Torre y el Palacio de Westminster, y Nueva York tiene el Chrysler y el Empire State. Las torres gemelas construidas por la corporación Petronas hicieron su papel para Kuala Lumpur, y dos torres ultraaltas una enfrente de la otra a cada lado de la bahía han acabado por ser el símbolo de Hong Kong. Shanghái ha seguido esa misma estrategia más de una vez en su historia. La primera versión de la ciudad todavía es visible en las fachadas de piedra del Bund, el muelle colonial de Shanghái (fossilizado durante los años de Mao), que parece un extravagante trasplante de una ciudad europea del siglo XIX a un contexto asiático. La segunda versión se construyó a finales del siglo XX, cuando la ciudad mutó desde la pobreza socialista de baja altura hasta alcanzar el brillo capitalista en solo dos décadas. Ha sido su versión con acento asiático de la idea occidental de urbanismo lo que ahora se ha exportado otra vez de vuelta a Londres.

La transformación de los terrenos de las tierras del ferrocarril de Bishopsgate, abandonados durante mucho tiempo, los edificios altos de Stratford y la península de Greenwich, al sur del Támesis, muestran una escala y una densidad que tiene sus raíces fuera de Europa. Cuando los

británicos se hicieron cargo del asentamiento amurallado de Shanghái, y lucharon por su derecho a vender el opio que cultivaban en la India a los ciudadanos del Imperio chino, no había nada en lo que ahora es el lado de Pudong del río Huang Po, solo unos pocos astilleros y un hostal para marineros. Shanghái, detrás del Bund, nunca fue una colonia convencional. La ciudad la llevaban una serie de administraciones distintas pero paralelas con concesiones francesas, americanas y británicas. Los británicos aportaban las fuerzas policiales, con oficiales europeos y agentes sij. Compartían el control de la cárcel con los americanos. Y junto con los franceses, emitían los permisos de conducir.



*Getty*



La silueta de los rascacielos es la señal de un juego competitivo con las apuestas muy altas en el cual Hong Kong (arriba), Dubái (abajo), Shanghái (página siguiente, arriba) y Londres (página siguiente, abajo) luchan por conseguir la supremacía mundial. Siempre hay algún pistolero joven, dispuesto a enfrentarse a cualquiera que quiera retarlo para figurar como más notorio y más dinámico que el resto. Es una batalla constante en la cual no hay nada más humillante que ser la ciudad con una torre en su silueta que fue y ya no es la más alta del mundo. *Alamy*



*Rex Features*



*Alamy*

Era un arreglo que permitía florecer a una cultura híbrida, en las grietas entre regímenes. En algunas partes de la ciudad nunca estaba claro exactamente quién era responsable de imponer un determinado sistema legal. Lo que es ahora la carretera Zhonghua de la ciudad en tiempos se llamó el Boulevard des Deux Républiques, y llevaba a la Edward VII Avenue and Broadway. En aquellos tiempos se podía asistir al culto en una de las muchas iglesias ortodoxas rusas con cúpulas en forma de cebolla, producto del ejército de rusos blancos refugiados allí que navegaron desde Vladivostok con los bolcheviques pegados a sus talones. Shanghái, en los años treinta, era una isla de cines *art déco* brillantemente iluminados, bancos neoclásicos y tranvías eléctricos, aislado en medio de una China que apenas había cambiado en mil años. Cuando la ciudad se iba perdiendo en el camino a Nanjing, las señales de neón y las luces de las calles desaparecían en la oscuridad de una noche medieval.

La larga congelación del desarrollo de Shanghái solo se levantó a finales de los años ochenta, con la introducción de la economía de mercado en China. Con una población de unos 20 millones de personas, Shanghái es ahora, efectivamente, una ciudad estado, con los poderes del gobierno central a su disposición para anexionarse ciudades satélite y pueblos y tomar territorio abierto bajo su control directo. Esos poderes se han usado para dar forma a una vasta ciudad nueva. Shanghái creó una idea muy sofisticada de lo que iba a ser antes de empezar a darse cuenta de su transformación. El primer paso en ese proceso fue la apertura del Museo de la Planificación de la Ciudad. En su centro se encontraba una maqueta enorme del colorido nuevo Shanghái del futuro próximo. Del tamaño de dos campos de tenis, está rodeado de pasarelas de múltiples niveles que permiten a los visitantes una visión de la nueva ciudad emergente desde todos los ángulos. En los años noventa, era el lugar que todos los visitantes nuevos de Shanghái iban a ver, después del lugar de nacimiento del Partido Comunista Chino, no lejos de allí. Al principio la ciudad representada parecía la más remota de las posibilidades, una fantasía de torres de cristal y acero en medio de una ciudad en la cual las alcantarillas abiertas corren por las calles. De hecho, la silueta de hoy en día es mucho más frenética aún, en su desbocada imaginación arquitectónica, que el modelo que prometía el museo.

La Oriental Pearl Tower, un grupo de esferas atravesadas por un tubo de cemento, como una idea fantásticamente ingenua de una nave interestelar puesta de pie, dispuesta para despegar, se ha visto superada por un anillo de rascacielos más altos aún. El primero de ellos en tomar forma fue la torre Jin Mao, con supuestas geometrías orientales, coronada por un hotel con un vertiginoso atrio en su centro, retratado en una famosa foto tomada por Andreas Gursky. Al lado se encuentra la torre del promotor japonés Minoru Mori, que tardó en completarse más de lo planeado, ya que el simbolismo del diseño original se percibió como políticamente problemático. Tenía una parte superior en disminución y cuadrada, perforada por un vacío en forma de círculo perfecto. Para los chinos parecía sugerir que el sol japonés se alzaba por encima de su ciudad una vez más, como ocurrió durante la Segunda Guerra Mundial. Al principio Mori respondió proponiendo rellenar el vacío con una noria. A 101 pisos por encima del suelo, habría sido una auténtica experiencia para los de corazón débil. Al final la torre conocida como Shanghai World Financial Centre se realizó con una forma algo más comedida, como una gigantesca aguja de coser con una ranura abierta en la parte superior. La Shanghai Tower, de 632 metros de alto, con 128 pisos, es más alta aún. Su forma retorcida da una convincente impresión de inestabilidad.

Shanghái tiene un horizonte muy potente, que debe comprenderse como un intento de meterse a la fuerza en el círculo de ciudades imprescindibles del mundo. Por la noche resplandece con el neón y con los diodos como un *Blade Runner* hecho realidad. Si la contaminación lo permite, durante el día presenta una silueta muy característica de torres que se reconoce al instante como la encarnación simbólica de la nueva Shanghái. Las torres son símbolos, pero también son pasos vitales a la hora de conseguir sustancia. «Atiende», es el mensaje de todas esas torres. Constrúyelas y los banqueros vendrán.

Antes de que arraigase la oleada de nuevas edificaciones, Shanghái organizó un concurso arquitectónico para encontrar una estrategia inmobiliaria que convirtiera toda la zona de Pudong en el nuevo distrito de negocios de la ciudad. El proceso y el resultado mostraban tanto las fortalezas como las debilidades de la posición de Shanghái. Muchos de los arquitectos

más importantes del mundo (Toyo Ito de Tokio, Massimiliano Fuksas de Roma y Richard Rogers de Londres entre ellos) fueron invitados a tomar parte. Todos presentaron intentos más o menos radicales de planificación general, mutuamente excluyentes en su aproximación a la forma y el uso del terreno, y todos ellos resultaron ser más o menos irrelevantes. Richard Rogers presentó un diagrama de inspiración ecológica para una ciudad basada en el transporte colectivo y las bicicletas que tenía un eco curioso en Ebenezer Howard, el británico del siglo XIX que originó el concepto de ciudad jardín. Ito y Fuksas fueron más formales. La ciudad aseguró que había adoptado los mejores rasgos de todos los competidores, y la construcción del nuevo distrito de negocios de Pudong se llevó a cabo a una velocidad suicida, aunque a lo largo de unas líneas que tenían poco que ver con nada de lo que surgió en el concurso.

Shanghái estaba decidida a que todos los visitantes conocieran la envergadura de lo que estaba pasando, y los arengaba en un lenguaje que recordaba los días de la Guardia Roja. Grabadas tanto en chino como en inglés en un muro bajo de granito, se encontraban las palabras: «Persiste en el desarrollo del Pudong sin desfallecer hasta que esté acabado». Pero en el Bund, el indicador arquitectónico más reciente de lujo y estatus es la inserción del minimalismo detrás de las fachadas cuidadosamente conservadas de los imperialistas. Shanghái está empezando a adoptar una actitud más matizada hacia su propio pasado, o, como decía el antiguo alcalde a sus conciudadanos: «Disfruta del presente, recordando el pasado». A nivel regional, Shanghái tiene una política de desarrollo por su posición en el centro del delta del Yangtsé. Se ha embarcado en la construcción de un anillo de ciudades satélite, diseñadas en estilos urbanos alemán, italiano, escandinavo y chino. A un nivel internacional, compite con Singapur y Tokio. Está pasando de la manufactura a industrias de servicios avanzados, como el diseño de software, las finanzas y la moda, tanto como parte de la típica agenda de cualquier ciudad ambiciosa que se precie como para una renovación de tipo cultural. Shanghái tiene ahora su propia Disneylandia y un parque temático de venta al por menor vecino.

Shanghái es una ciudad que ha pasado por un espasmo de cambios tan violento que ha puesto a prueba los límites de la resistencia humana. En los 20 años transcurridos desde 1990, el espacio vital por persona en Shanghái se dobló hasta alcanzar los 15 metros cuadrados por residente. En el mismo periodo, la ciudad construyó un 40 por ciento más de carreteras. En 2004 había casi dos millones de coches. Seis años más tarde había 3,5 millones, y la ciudad empezó a intentar refrenar mayores aumentos emitiendo cuotas para la venta de nuevos coches. La primera sección del sistema del ferrocarril metropolitano se inauguró en 1993. Alcanzó una capacidad diaria de más de 10 millones a finales de 2014. Shanghái todavía está trabajando para reducir las densidades de población en la ciudad interior, donde hay zonas especialmente atestadas, como la de Old West Gate, con una concentración de 720 personas por hectárea, más o menos como el Dharavi de Mumbai, trasladándolas a barrios mucho más alejados.

El urbanismo de Beijing siguió el modelo establecido por Shanghái. Construyeron también allí su propio museo de planificación de la ciudad, una estructura sofisticada de seis pisos con la fachada de cristal negro junto al extremo sur de la plaza de Tiananmen. Un muro de la entrada está dominado por un vasto mapa en relieve de bronce de Beijing, tal y como era en 1949, cuando el Ejército de Liberación del Pueblo hizo su entrada triunfal. Todavía se puede ver la Ciudad Prohibida, donde Mao pasó su primera noche en un palacio de recreo, con un estilo que habrían reconocido sus predecesores imperiales, rodeado por textos de Confucio. La Puerta de la Paz Celestial, desde la cual Mao declaró la fundación de la República del Pueblo con el grito resonante de «el pueblo chino se ha puesto en pie», también sobrevive. Pero no queda mucho más de la ciudad amorosamente representada en miniatura en la inmensa maqueta que forma la principal atracción del museo. Mao mutiló el tejido antiguo de la ciudad para despejar la superficie a escala megalómana de la plaza de Tiananmen. Hizo que se demolieran kilómetro tras kilómetro de las antiguas murallas de la ciudad, y las puertas que las puntuaban. La destrucción costó una década de trabajo manual laborioso y fútil. Mao construyó la Gran Sala del Pueblo y el Museo de la Revolución, dos enormes cascarones, a cada lado de Tiananmen, escasa compensación por lo perdido. Estos quedaron cuidadosamente alineados con el eje de la Ciudad

Prohibida que todavía define Beijing, para reclamar la legitimidad del pasado de la China imperial para la República del Pueblo. Pero los edificios de Mao eran también lo bastante grandes para eclipsar a los palacios, para demostrar la superioridad de su propio régimen.

La principal atracción del museo de urbanismo está en el piso superior: una enorme maqueta del nuevo Beijing. Te puedes acercar caminando por encima de una serie de fotos tomadas por satélites que muestran los límites de la ciudad. Iluminada desde debajo, y protegida por gruesas capas de cristal, te da la sensación de volar por encima de los barrios de Beijing. Desorienta un poco ese prelude del centro de la ciudad, que está modelado con mucho detalle. China fue en tiempos una economía muy controlada, y el nuevo Beijing, que ha empezado a existir en las tres décadas pasadas, lo demuestra en su tejido. Inmediatamente al oeste de la plaza de Tiananmen, se destruyeron cientos de casas con sus patios para construir el teatro nacional de ópera, un huevo inescrutable de cristal y titanio diseñado por Paul Andreu, un arquitecto francés especializado en aeropuertos. Tiene cinco auditorios distintos y asientos para 6.500 personas. Casi por accidente, el escenario que da al este del centro de la ciudad se convirtió en foco de un brote al parecer aleatorio de rascacielos. Están ahí porque allí fue donde se construyeron las embajadas cuando los comunistas trasladaron el distrito diplomático lejos del centro de la ciudad, a una zona que en los años cincuenta eran campos. Era el lugar más adecuado donde construir los primeros hoteles internacionales y torres comerciales.

La primera vez que fui a Beijing fue en 1992. No había vuelos directos desde Londres entonces, y el aeropuerto parecía una estación de autobuses provinciana, fría y sin calefacción, con unos bancos duros de madera. Su arquitectura sino-estalinista sugería la conexión íntima entre el viaje por avión y los privilegios del partido en China. Unas pantallas de televisión parpadeantes en blanco y negro señalaban las partidas con errática imprecisión, y un quiosco que vendía brandi Napoleón en botellas con forma de coches antiguos, y que costaban el equivalente al sueldo de tres meses de un trabajador, hacía las veces de tienda libre de impuestos. La carretera de dos carriles a la ciudad estaba embotellada con carros que cargaban montañas de verduras de invierno para alimentar a la ciudad. Y Beijing, cuando al fin

llegabas a tu destino, se apagaba por completo a las nueve de la noche. El cambio, cuando llegó, fue asombrosamente repentino. En solo cuatro años construyeron en Beijing un aeropuerto totalmente nuevo, que abrió a tiempo para los Juegos Olímpicos de 2008. Es más grande que todas las terminales del aeropuerto de Heathrow en Londres juntas, pero fue diseñado, construido e inaugurado en menos tiempo del que los abogados pasaron deliberando sobre la terminal 5 de Heathrow. (No resulta sorprendente que la experiencia de edificarlo dejase frustrado a su arquitecto, Norman Foster, al ver que los británicos no eran capaces de decidirse sobre qué hacer con la insuficiente capacidad de su aeropuerto en Londres. También llamó la atención de Boris Johnson, que propuso la construcción de un aeropuerto nuevo para Londres en el estuario del Támesis que reemplazase completamente Heathrow.)

El de Beijing fue concebido como el aeropuerto más moderno y mejor equipado del mundo. Pero construirlo fue una operación a una escala que se aproximaba a los enormes proyectos urbanos del siglo XIX, que vieron el auge de las primeras ciudades industriales. Parecía un campo de batalla medieval, concebido a la escala de una película épica japonesa. Enormes ejércitos de guerreros reunidos en torno a grúas gigantes, más de 100, en un momento dado, se alineaban como antiguas máquinas de asedio a lo largo de una vanguardia de casi tres kilómetros de largo. El polvo que se arremolinaba en todo el paisaje hacía imposible contar más de unos pocos de ellos, y los demás desaparecían entre la neblina acre. Unas pancartas colgando de improvisados palos se hundían en el barro por todas partes, indicando los nombres de grupos de trabajadores individuales, cada uno de ellos con su propio territorio. Los grupos se movían como cohortes disciplinadas de hormigas soldado, identificables por el color de sus cascos, orientándose a ciegas, pero con efectividad, en torno a los obstáculos que salpicaban la obra. Algunos transportaban los materiales. Otros se disponían a usarlos. Otros desplazaban carretillas de tuercas y tornillos o llevaban barras de acero a mano allí donde eran necesarias. En primer plano, grupos de hombres con trajes arrugados apilaban montones de refuerzos de acero, dispuestos para doblarlos y colocarlos en los ganchos que los mantendrían en su sitio, cuando finalmente fueran enterrados en cemento. Había montones de desechos de acero por todas partes. Tanto acero, de hecho, que quedó clarísimo que la

demanda china de ese metal subió los precios mundiales hasta el punto de que los constructores británicos redescubrieron el arte de construir con cemento. Había tanto acero allí que se explicaba por qué Australia había abierto minas de hierro abandonadas, y por qué los agentes marítimos sacaban cargueros a granel que ya estaban en reserva de su fondeadero en el estuario de Fal. (También explica por qué al disminuir la velocidad del desarrollo chino a partir de 2015, las economías basadas en las materias primas ahora tienen tantos problemas.)

El significado del aeropuerto de Beijing no es solamente el papel que representa a la hora de trasladar a enormes cantidades de personas a la ciudad y fuera de ella. Igual de importante es su parte en la llamativa reafirmación de un nuevo tipo de China y su modernidad. Pero en el preciso momento en que yo estuve allí, sin embargo, el proyecto parecía pertenecer más bien al pasado. Al pasado reciente de Mao y su economía controlada, así como al pasado más distante de la Revolución industrial y la Europa del siglo XIX, con su frenético *boom* de la construcción. O bien, a pesar de la corriente continua de aerobuses del este de China que se alzaban en rápida sucesión desde las activas pistas de la terminal existente, al pasado más distante aún de las antiguas dinastías chinas.

La obra estaba en marcha en tres turnos, los siete días de la semana. Nada detenía a las grúas, las hormigoneras, los soldados y los andamios. Ni siquiera el descubrimiento de huesos de dinosaurio fosilizados que aparecieron en el barro ante los *bulldozers*, un día, o una piedra antigua bellamente tallada, salvada de las excavadoras mecánicas y vuelta a erigir junto a un conjunto de cobertizos. Los trabajadores solo pararon para celebrar el Año Nuevo chino, porque hacía demasiado frío para que el cemento fraguara adecuadamente, y la obra se detuvo mientras los ejércitos volvían a sus pueblos hasta que llegara el deshielo. Durante el día, se enfrentaban a tormentas de polvo y al calor del verano. De noche, trabajaban bajo lámparas de arco. Dormían en grupos destartalados de cabañas y tiendas verdes del ejército, en una serie de chabolas repartidas por la pista de aterrizaje. Las chozas tenían distintos tamaños y formas. Algunas estaban hechas de contrachapado, con el tejado formado por hojas de plástico corrugado

transparentes. Les ponían ladrillos como contrapeso, para evitar que se las llevara el viento. No había cristal en las ventanas, y nada más sofisticado que unas chozas sin techo como letrinas, en el aspecto sanitario.

Esos hombres eran la versión del siglo XXI de los peones que construyeron los ferrocarriles y canales británicos. Eran trabajadores emigrantes legales, semilegales e ilegales, atraídos desde las tierras desesperadamente pobres del interior a millones por la perspectiva de tener trabajo en la construcción y en las fábricas que podían ofrecer las ciudades en auge de China. En un momento determinado, se estimaba que una de cada cinco personas de la población de 20 millones de almas de Shanghái era inmigrante ilegal. Beijing no le iba a la zaga. Esos migrantes eran ciudadanos chinos con menos derechos en la capital de su nación que los colombianos que viven ilegalmente en California. A todas partes donde ibas en Beijing, en el periodo previo a los Juegos Olímpicos, había grupos de números pintados con aerosol en las paredes, árboles y postes, bajo pasos elevados y en las farolas. En Compton o Harlesden habrían sido *tags* de bandas. Pero en China no existían los grafitis entonces. Eran los números de teléfono móvil de personas que buscaban trabajo. De camino hacia el aeropuerto, se podían empezar a ver mucho antes de las puertas de la obra. Solo unos cuantos números y un único carácter chino bastaban para describir las habilidades individuales de cada uno y cómo contactar con él. O, en algunos casos, nada más que ristras de números.

Cuando Ken Livingstone fue elegido alcalde de Londres, viajó a China para verlo por sí mismo. Vio lo que le pareció el futuro del mundo moderno, y volvió a casa con tal entusiasmo por los rascacielos que hizo posible la construcción del Shard, otro intento de construir la torre más alta de Europa, haciendo que sus empleados de Transportes de Londres (TdL) alquilaran 10 pisos de espacio de oficinas en su interior, y transformando así las hasta entonces frágiles finanzas para el proyecto. Al final, el valor de las oficinas subió tan rápido que TdL sacó beneficio al vender su opción antes de que se acabara el proyecto. Su firma en el contrato de arrendamiento había conseguido ese resultado. Hizo que el proyecto resultase lo bastante creíble para que los bancos lo financiaran. A pesar de su incendiario pasado, parece que Livingstone se hizo a sí mismo tomando como modelo los alcaldes de las

grandes ciudades americanas, del estilo de La Guardia, con un toque del estilo imperial de François Mitterrand también, en lugar de la tradición británica más comedida de servicio público municipal. Es inconcebible que el líder de un ayuntamiento laborista tradicional hiciera lo que hizo Livingstone, y destinase 100.000 libras del presupuesto de la Greater London Authority para defender en los tribunales su elección personal de escultor para un homenaje singularmente anodino a Nelson Mandela. Ni tampoco una figura semejante habría asegurado nunca que era su deber como alcalde dirigir, en lugar de escuchar; un destino manifestado en sus decisiones sobre todo tipo de cosas, desde cuestiones de estética a la extensión de la zona de tasa por congestión hacia el oeste.

Cuando Michael von Clemm hizo su primera visita a Canary Wharf, hace muchos años, existía en Gran Bretaña un consenso nacional de que, después de los desastrosos años presididos por el *bulldozer* en los sesenta, no se podían construir edificios altos en los centros históricos de la ciudad, no se podían destruir comunidades de clase trabajadora constituidas por casas adosadas victorianas, anticuadas pero útiles, y no se podían sacrificar edificios históricos únicos para dejar paso libre al trabajo de arquitectos contemporáneos de moda. Casi sin darse cuenta el *statu quo* se había invertido, no por una sola visión atrayente o una idea de lo que debería ser una ciudad, sino por la turbia realidad de que ese es el contexto en el que se construyen las ciudades. Para una ciudad, la práctica puede ser más significativa que la teoría.

A pesar de la aparente solidez de la corteza de ladrillos y cemento de Londres, una superficie congelada sobre un núcleo fundido en transición, Londres es tan fluido ahora como lo ha sido siempre. En 1984, un hecho tan poco desafiante como una insignificante ampliación de la National Gallery, de menos de 30 metros de altura, provocó una furia tan intensa en el príncipe de Gales y sus partidarios que, 30 años después, los profesionales de la arquitectura casi no han conseguido recuperarse. Por culpa del príncipe, Londres perdió la oportunidad de tener una torre de Mies Van der Rohe, un año más tarde. Se planeaba que tuviera solo 18 pisos, una altura que la habría empequeñecido en contraste con los rascacielos que han brotado en la City desde entonces. El príncipe quiso detener también el proyecto que sustituyó

al diseño de Van der Rohe, el Number One Poultry de James Stirling, que ahora mismo es candidato al estatus de edificio protegido. Hoy en día, gran parte de Londres, desde Stratford en el este a Wandsworth a 25 kilómetros al oeste, está atrapado en el camino de un imparable y gigantesco proceso reurbanizador azuzado por el dinero barato y los beneficios de la burbuja inmobiliaria londinense, que puede acabar descarrilada solo por la salida de la Unión Europea que Gran Bretaña se ha infligido a sí misma. Hay planes para al menos otras tres torres, que tendrán más de 300 metros de altura y que han suscitado poco debate político entre los medios, a pesar del resurgimiento de activistas radicales como Occupy y Class War.

Sin dejarse intimidar por los empeoramientos económicos periódicos, cada nuevo proyecto parece más grande y potente que el último. La construcción de un solo rascacielos no fue más allá de los primeros pisos de la estructura antes de que el crac crediticio de 2008 detuviera las obras. Cinco años más tarde, un nuevo propietario propone demolerlo y empezar de nuevo un edificio más alto aún, en el mismo sitio. Los nuevos proyectos llegan con una oleada de versiones generadas por computador, y se ven arrinconados inmediatamente en las noticias por el siguiente proyecto gigantesco. Lejos de intentar enfriar las cosas, la entidad del gobierno encargada de salvaguardar la calidad de la arquitectura, la CABA, se mantiene al margen y aplaude. A medida que el *boom* ha ido cogiendo impulso, la CABA se ha concentrado en procurar que los arquitectos aprobados por ellos los fueran construyendo. Richard Rogers y Norman Foster, Jean Nouvel, Rem Koolhaas y otras celebridades arquitectónicas se han beneficiado de esa política. «La City ciertamente no trazará una línea que diga a la gente que puede llegar hasta una determinada altura, y no más», dijo el vicepresidente de la CABA de aquellos tiempos, Paul Finch. «Los promotores creían que tendrían una posibilidad mayor de obtener permisos de construcción si usaban a un buen arquitecto, y eso está conduciendo al tipo de arquitectura que estamos viendo ahora.» No mencionaba el hecho de que el primer presidente de la CABA fue Stuart Lipton, que era promotor inmobiliario, y cuya dimisión forzosa, tras las quejas por conflictos de intereses, reveló la contradicción esencial de su puesto.

Cuando el gobierno de Blair estableció la CABE, Londres era reconocible como la misma ciudad que pintó Canaletto. Tenía la cúpula de San Pablo en el centro. La estructura nueva más elevada, ahora llamada Torre 42, conocida como la Torre NatWest cuando se acabó, era un elemento aislado. Pero ahora en Londres ha brotado el más llamativo centro de rascacielos de Europa, o quizá, para hablar con más precisión, han brotado dos o tres centros: uno en Canary Wharf, otro en torno a Bishopsgate, en la City, y una tercera concentración de torres residenciales en torno a Vauxhall. Ni siquiera los urbanistas de Moscú, tan poco sentimentales, han permitido tantos rascacielos en el centro de su ciudad, y mucho menos los de París.

Grandes zonas de Londres se han convertido en campos de tiro libre para los promotores. A veces parece como si ellos mismos no pudieran creer lo que está pasando, y reaccionaran jugando al escondite inglés para ver cuánto pueden conseguir. «Esto no creo que se lo traguen, en serio...», casi les oímos pensar, «pero vamos a intentarlo». «¿El edificio más alto de Europa? Sí, por favor», dijeron tanto Ken Livingstone como Boris Johnson. «¿Una torre más alta aún? ¿Por qué no?», dicen los urbanistas de la ciudad. «¿Podemos construir la torre Vauxhall, el bloque de pisos más alto de toda Europa, el bloque que un inspector de urbanismo quería tumbar solo porque estropea la vista del Palacio de Westminster?» «Sí», dijo el ministro del gobierno que anuló esa recomendación.

La aceptación de los edificios de oficinas de muchos pisos en Londres se estableció en favor de una política quizá equivocada, pero al menos plausible. Nunca se utilizó en favor de torres residenciales privadas, que ahora llenan todo el río desde Putney a Greenwich y que a una escala incluso mayor amenazan con llegar hasta el oeste, como sugiere la propuesta de Renzo Piano de copiar el Shard y construir un rascacielos residencial igual de alto encima de la estación de Paddington. Esos proyectos nos indican que el propio éxito de Londres amenaza con destruirlo: son un reflejo visible de que las propiedades en Londres cada vez son más un tipo de activos, y no un medio de proporcionar hogares asequibles a sus ciudadanos. Con los tipos de interés en su punto más bajo en un siglo, y su reducción cuantitativa, la

propiedad se ha convertido en un medio para el blanqueo de dinero, para buscar ganancias imprevistas por la inflación de los precios, y no un lugar donde vivir.

Los efectos negativos de la explosión inmobiliaria han hecho que la mayoría de las propiedades de Londres sean inalcanzables para todos sus residentes excepto los más ricos, y amenazan con asfixiar el atractivo de la ciudad para los más jóvenes y dotados, que han sido en gran medida los responsables de su éxito reciente. Los bordes de Canary Wharf ahora mismo están ocupados por un nutrido grupo de rascacielos residenciales, y se prevé que haya más en Stratford, en la península de Greenwich y una fila de edificios especialmente notorios bordeando la ruta desde la rotonda de Old Street hasta el Angel. El horizonte de la ciudad está en constante transición, caracterizado a veces por bosques de grúas, marcado por la noche por luces rojas de advertencia para los aviones. En otros momentos del ciclo de la construcción, la extraordinaria visión de un grupo de esbeltas torres de cemento de 50 pisos de altura y finas como mondadientes, antes de desaparecer para formar el núcleo de indistinguibles edificios residenciales, supone un momento de emoción visual de corta duración.

En el este, y también en el sur del río, es donde la vivienda de Londres considerada como inversión ha experimentado el crecimiento más lujuriente. Quién sabe lo que habría ocurrido con el trecho del Támesis entre Vauxhall Bridge y Chelsea Bridge si, poco antes de dejar de generar electricidad, la Central Eléctrica de Battersea no se hubiera hecho famosa por el papel estelar que representó en la cubierta del álbum de Pink Floyd, *Animals*. En aquellos tiempos anteriores a la manipulación digital de las obras de arte, crear aquella imagen supuso la realización física de un cerdo hinchable enorme, que quedó flotando entre las cuatro gigantescas chimeneas de Battersea. El álbum convirtió un ejemplo de arqueología industrial, con un espectacular interior *art déco*, en un hito popular.

La central fue diseñada a principios de los años treinta por sir Giles Gilbert Scott, que pertenecía a una dinastía arquitectónica que había dejado una marca indeleble en Londres. Su abuelo, sir George Gilbert Scott, era responsable de la extravagante estación gótica de Saint Pancras. El Scott más joven diseñó las cabinas telefónicas rojas de Gran Bretaña, de hierro forjado,

el puente de Waterloo, y lo más llamativo de todo, dos centrales eléctricas en el Támesis. Una de ellas estaba situada en el Bankside, con una sola chimenea, que es ahora la Tate Modern. Battersea, un enorme gigante de ladrillo, era con diferencia el hito más imponente en el lado sur del Támesis, al oeste del antiguo County Hall, y muy probablemente habría sido demolida, tras 40 años de vida útil, como reliquia del pasado industrial ya desaparecido de Londres.

Durante 30 años, Battersea fue el Triángulo de las Bermudas del mercado inmobiliario de Londres. Aparecieron una serie de promotores con famosos arquitectos tras ellos, enterrando sus fortunas en lo que suponían que sería un lugar privilegiado a las orillas del río, y luego, uno tras otro, acabaron por desaparecer sin dejar rastro. Primero fue John Broome, que consiguió convencer a la señora Thatcher de que desvelara su plan de convertirlo en un parque temático: «Un poco como Disneylandia, pero con un aire mucho más inglés», sugería, y sacaba unos planos en los que se veía la calle Charles Dickens, la taberna Battersea y una incongruente colección de atracciones vertiginosas de alta tecnología. Broome no hizo apenas nada más que quitar el techo y desmontar las turbinas y se quedó sin dinero. Se dejó que Battersea se deteriorase. Sin protección contra la lluvia, se convirtió en una ruina.

Parte del problema era la imagen. Battersea y Vauxhall, para aquellos que no lo conocían, parecía un lugar inalcanzable, y quedó aislado, convertido en un nudo de vías de ferrocarril y abandono. Y peor aún: estaba al otro lado del Támesis. Durante siglos, los londinenses solo iban al sur del río o bien para hacer maldades (el parque de atracciones de Vauxhall era notorio), tirar basura o llevar a cabo ese tipo de actividades comerciales que se consideraban excesivas para el refinado norte.

Lo que realmente consiguió cambiar el destino de aquel fragmento del río fue la decisión de Estados Unidos de trasladar su embajada de Grosvenor Square a un nuevo edificio con más medidas de seguridad, a mitad de camino entre la central eléctrica y el puente de Vauxhall. Aunque esté fortificada contra camiones bomba, una embajada americana es un vecino mucho más

selecto que las chabolas de los sin techo, los locales nocturnos para gais y almacenes de transporte que caracterizaban las zonas más vitales del barrio en los años noventa.

Finalmente Battersea despegó cuando se diseñó un plan más amplio que intentó coordinar todos los solares vacíos entre Vauxhall y Battersea conocidos colectivamente por los urbanistas, pero no por nadie que realmente viviese allí, como VNEB (Vauxhall, Nine Elms y Battersea). Es una zona vasta, que comprende 195 hectáreas, en manos de 13 propietarios distintos. Se planea un nuevo puente peatonal para cruzar el Támesis y hacerlo más accesible, y ya se está construyendo una extensión de la Línea Norte del metro. Ahora mismo hay 16.000 hogares y espacio de trabajo para 25.000 empleos proyectados. Se están construyendo en tres grupos.

Al este, en Vauxhall, ya ha brotado un rascacielos residencial de 180 metros de alto, el primero de los cuatro edificios residenciales que tendrán casi la misma altura. Uno es muy chillón, al estilo Versace, y el discurso de venta se centra en la promesa de un beneficio instantáneo cuando se acabe el edificio en 2017, señal infalible de un crac en marcha. Lo único que hace falta es un depósito del 5 por ciento ahora, y se puede esperar un aumento del capital de 230.000 libras sobre un apartamento de un millón de libras, antes incluso de que esté terminado.

El segundo grupo es de un tamaño más modesto, y ocupa la zona en torno a la embajada americana. Esa parte del río está diseñada por la firma de Richard Rogers, Rogers Stirk Harbour + Partners, y toma la forma de una serie de bloques paralelos de acero y cristal, en ángulo para dar vistas al Támesis a la mayor cantidad de pisos posible. La central eléctrica misma ahora es propiedad de un consorcio de Malasia, que ha apostado el fondo de pensiones de Malasia en la tercera zona, y quiere meter allí 3.100 apartamentos, 140.000 metros cuadrados de oficinas y un centro comercial. Ya se han vendido más de 800 pisos sobre el plano. Compradores de todo el mundo, entusiasmados, han llegado atraídos por la vertiginosa subida de los precios de la vivienda en Londres. Ese nuevo barrio de Londres, si es que el VNEB se va a convertir en eso y sus apartamentos comprados como

inversión no se quedan medio vacíos, es algo que la ciudad nunca había visto antes. Ese tipo de apartamentos en rascacielos es exactamente lo que los londinenses se decían que jamás podrían permitirse en su ciudad.

¿Se podrían haber hecho las cosas de otra manera? ¿Había otra forma de que Londres se asegurase un lugar como capital financiera del mundo sin convertirse en algo parecido a Shanghái? La Défense de París es el intento francés de construir un centro financiero. Se trata de un proceso muy distinto, ya que sigue estando controlado por el Estado: es el producto de una presidencia imperial. El resultado es un grupo de rascacielos construidos por encima de un centro comercial, y que aparentemente no es tan distinto de Canary Wharf. En lugar de adoptar el oportunismo de Londres, se intentó hacer una declaración de intenciones potente a través de la continuación del eje que empieza con el antiguo palacio real del Louvre y continúa por los Campos Elíseos, pasando por el Arco del Triunfo y luego seis kilómetros más allá hacia La Défense, una zona desaliñada de las afueras, al borde de la ciudad, con urbanizaciones dispersas, casas de construcción precaria e incluso unos pocos campos, hasta los años cincuenta. De Gaulle puso en marcha una organización inmobiliaria conocida por su acrónimo EPAD, para urbanizar la zona y convertirla en un distrito de negocios, un enfoque que continuó vigente cuando la administración Mitterrand convocó un concurso arquitectónico para coronar el eje con un nuevo monumento habitado conocido como el Grande Arche. Mitterrand, como heredero del Rey Sol, estuvo dispuesto a clausurar todo el barrio durante un fin de semana para que la grúa más grande de Europa maniobrara y colocara en su lugar una viga de la altura del Grand Arche, para ver por sí mismo qué aspecto podía tener el Palacio del Elíseo.

Se acabó construyendo el Grand Arche, como era de rigor, aunque su objetivo fuera muy elemental, aparte de una cierta retórica farragosa por parte de Mitterrand diciendo que se convertiría en lugar de diálogo entre el París exterior y el interior. Se llenó de funcionarios, enviados por un decreto del gobierno, el acceso público a la galería del mirador ya no se permitió por motivos de seguridad, y la piel misma empezó a mostrar una alarmante tendencia a perder recubrimiento. Por otra parte, el gobierno puso un sistema de transporte colectivo RER conectando el centro histórico de París con los

barrios de La Défense antes de que se construyeran las oficinas principales, en lugar de hacerlo después, como ocurrió con el Crossrail de Londres. Y París no tenía una base de poder alternativa que saboteara el proyecto como ocurrió en la City de Londres con Canary Wharf. Como muchos de los puestos superiores de la industria y el comercio franceses estaban, al menos en parte, controlados por el Estado, el presidente se hallaba en posición de insistir en que se trasladasen a La Défense. Resulta inconcebible que Francia permitiera que la propiedad del complejo pasara a manos extranjeras, como ha ocurrido en Canary Wharf. Continuando con la vía imperial de urbanización francesa, el hijo de Nicolas Sarkozy fue nombrado director del EPAD, aunque se retiró después de que se cuestionase qué otras credenciales podía tener para desempeñar ese trabajo, aparte de ser hijo de su padre. La Défense tenía los alojamientos como parte del plan desde el principio, y 20.000 personas se fueron a vivir allí muy pronto, pero en general aquel entorno se veía como algo muy inhóspito, sin conexión alguna con las oficinas y el centro comercial.

Londres siempre ha intentado quitarse de encima todo intento de organizar y dirigir su crecimiento: sus ciudadanos ignoraron los esfuerzos de los monarcas Tudor para evitar que los barrios marginales se extendieran fuera de las murallas de la ciudad, y se negaron a aceptar el plan general de Christopher Wren para su reconstrucción después del Gran Incendio. La carrera hacia el oeste recibió un enorme tirón, no planeado en absoluto, mediante la creación aleatoria de un aeródromo para bombarderos pesados en Heathrow, que luego se convirtió en el aeropuerto más grande de Europa. Y el Gran Impulso hacia el Este de los noventa, representado por la irrupción de Canary Wharf, fue un desarrollo totalmente pragmático. Ciertamente, Londres tuvo visiones urbanas a gran escala en el pasado. Nash construyó el Mall, Haymarket, Piccadilly Circus y Regent Street a una escala lo bastante heroica para inspirar a Napoleón III la remodelación de París, lo mismo que el metro de Londres fue el que se utilizó como ejemplo para el metro de París. El Barbican, la London Wall y Paternoster Square fueron producto de estrategias urbanizadoras muy pensadas, pero no todas ellas tuvieron éxito a largo plazo. Pero a lo largo de la mayor parte de su historia, Londres ha ido cambiando y creciendo mediante el pragmatismo, más que el diseño. A través

de una mezcla de oportunismo despiadado, consecuencias inesperadas y agitación política, Londres se ha desarrollado más que cualquier ciudad asiática, en la década pasada.

Las ciudades se alimentan unas a otras en busca de ideas. Una vez las ciudades de Asia empezaron a crecer, era inevitable que una ambiciosa ciudad europea quisiera igualarlas. Lo que no se podía prever era que se aprovechara la conjunción de un alcalde laborista del ala izquierda con los mercados financieros y los promotores inmobiliarios para burlar a París y Fráncfort, estableciendo Londres como capital financiera mundial. Retrospectivamente, los mandatos de los alcaldes Livingstone y Johnson consiguieron un impresionante trabajo en cuanto a transportes: Peter Hendy quedará para la posteridad como el dirigente del Transporte de Londres que igualó, o incluso mejoró, los logros de preguerra de Frank Pick. Pero el fracaso final a la hora de construir alojamientos asequibles y adecuados amenaza la propia naturaleza de todo aquello que ha atraído a Londres a los jóvenes más ambiciosos y dotados de todo el mundo. Londres no lo ha hecho bien, a la hora de construir viviendas que no sean productos especulativos para inversores que buscan un nuevo tipo de activos. Ha demostrado que es incapaz de tomar algunas decisiones clave con respecto al transporte, como por ejemplo, la ampliación de la capacidad de su aeropuerto. Pero ha hecho un trabajo notable, a la hora de mejorar sus trenes victorianos y crear la red de superficie. Está abierto a discusión cuánto tiempo puede permanecer sin enderezar este desequilibrio.

Si los alquileres de las oficinas son una medida de lo atractivo que resulta un distrito, La Défense y Canary Wharf son igualmente poco atractivos para las élites de los negocios de sus propias ciudades, con unas rentas en 2015 de un tercio de las zonas mejor favorecidas. Pero Canary Wharf todavía resulta tan caro como las oficinas más caras de París, cosa que indica que tiene más atractivo internacional. Desde el punto de vista de las ambiciones nacionales de Francia de crear un centro financiero potente en Europa, La Défense no se puede decir que haya tenido tanto éxito como Canary Wharf, que empezó con unos objetivos mucho más modestos. Como pieza urbanística, La Défense tiene más pretensiones de calidad cívica, y sin embargo, es igualmente un reflejo del enfrentamiento entre una burbuja de

riqueza y un barrio poco favorecido. A la hora de comprender la naturaleza de los mecanismos del cambio urbano, la comparación entre la efectividad del pragmatismo y un enfoque mucho más formal de la planificación es tanto un reflejo de identidad nacional como de la filosofía del desarrollo.

Tras el voto de Gran Bretaña de dar la espalda a Europa en el referéndum de 2016, se pondrá a prueba duramente la relativa efectividad de estos enfoques de contraste. El voto para irse fue un castigo de la Gran Bretaña olvidada a una capital tan mimada que Boris Johnson y George Osborne estaban dispuestos a derrochar 160 millones de libras en un puente ajardinado mientras las autoridades locales del norte no podían permitirse mantener sus museos abiertos. Y la exclusión de la City de Londres del mercado de eurobonos que puede ocurrir a partir de ahí, dará la oportunidad de vengarse también a París y a Fráncfort.

**4**

## **El gobierno de las ciudades**

Walt Disney era un hombre fascinado por las ciudades. Dedicó muchísimos pensamientos y energía a la posibilidad de crear algo más que el facsímil a escala 5/8 de la Calle Mayor de Estados Unidos que construyó en California, en 1955. Quería algo que no cerrase cada noche, después de que los visitantes de Disneylandia hubiesen salido de las instalaciones, una vez terminados los fuegos artificiales. Quería algo real.

Disney fue el hombre que se podría decir que infantilizó el mundo a través de la perspectiva de un ratón. Pero algunos aspectos de su personalidad nos recuerdan a una versión mucho más sofisticada de Buckminster Fuller, el gurú de la cúpula geodésica y de la ingeniería Dymaxion, y que acuñó el término «Nave Espacial Tierra». Disney también tenía la concentración y los recursos necesarios para convertir sus especulaciones sobre el futuro en algo físico, de una forma que Fuller encontró mucho más difícil de conseguir.

Tanto Disney como Fuller creían que era posible considerar una ciudad como si fuera una máquina sofisticada, y diseñarla en torno a sistemas complejos (energía, agua, movimiento) que la sostuviesen. Fuller estaba fascinado por la idea de poner una burbuja protectora sobre Manhattan. Después de la muerte de Disney, sus sucesores de la corporación convirtieron una cúpula geodésica en la pieza central de un parque basado en el futuro, en Florida.

Antes de volver su atención al urbanismo, Walt Disney había trabajado ya con Robert Moses, el implacable funcionario que fue cacique del urbanismo de Nueva York durante cuatro décadas. Uno de los últimos actos de la época de Moses en Nueva York fue la celebración de la Exposición Universal en 1964. Disney diseñó la exposición de General Electric e inspiró el Pabellón de General Motors. Era un himno sin reparos al coche y la autopista, una celebración del poder de la robótica para abrirse camino en bosques y colinas, escupiendo fragmentos de madera y rocas y dejando a su paso solo carreteras lisas y negras de asfalto. La colaboración entre Disney y Moses fue una de las relaciones más improbables de todo el siglo xx. Disney,

que no había recibido educación después de los 15 años, cambió la naturaleza de la cultura popular. Moses, que era licenciado en Yale y Oxford, fue para Nueva York lo que Haussmann había sido para París.



*Buckminster Fuller y Shoji Sadao, Dome Over Manhattan, c. 1960, cortesía The Estate of R. Buckminster Fuller*



Buckminster Fuller quería salvar la ciudad destruyéndola, construyendo una burbuja encima de Manhattan (arriba). La Calle Principal de Walt Disney (abajo) es otro tipo de retirada del mundo, una reserva natural para la ciudad donde fragmentos perdidos de urbanismo se han unido y cosido entre sí como el monstruo de Frankenstein, y se protegen de la realidad mediante una valla y unas taquillas. *Alamy*

Hausmann fue el funcionario que Napoleón III importó de las provincias francesas. Su tarea fundamental, durante casi 20 años, fue construir los nuevos bulevares que darían a París el esplendor imperial que ansiaba su patrón, y, en el proceso, destruir gran parte del París medieval que quedaba. Hausmann se puso a trabajar como si estuviera llevando a cabo una campaña militar. Encargó un mapa inmenso de París, a escala 1:5.000, casi de 5 metros de largo y 3 metros de alto, que distribuyó entre su personal. Se quedó una copia grabada que tenía constantemente a mano en su oficina, montada en un soporte especial con ruedas, como un general supervisando la batalla.

Hausmann era Prefecto del Sena. Moses era también funcionario, con una colección de ocupaciones mucho más extrañas: la más influyente entre ellas era la presidencia de la Autoridad de Puentes y Túneles de Triborough. Moses nunca ostentó un cargo electo, pero fue él quien construyó los puentes y las avenidas ajardinadas de Nueva York, sus complejos de viviendas, parques municipales y playas públicas. Fue Moses quien abrió el camino para que las Naciones Unidas se instalaran en Nueva York, y quien hizo posible el Lincoln Center. Su influencia se extendió mucho más allá de la ciudad, también al estado de Nueva York, a través de su control del sistema de parques estatales y sus presas hidroeléctricas.



El último acto de Robert Moses tras cuatro décadas de meter carreteras en Nueva York y construir enormes complejos de viviendas y culturales fue la Exposición Universal de 1964. Era una visión grandilocuente del urbanismo que unió a Walt Disney, Henry Ford y Moses en una foto mientras se preparaban para su viaje de nueve minutos por la gigantesca maqueta de Moses de Nueva York City, en su vagoneta de plástico moldeado en forma de coche. *Eddie Hausner/NYT/Redux/Eyevine*



El vasto panorama de la ciudad de Nueva York, encargado por Robert Moses para la Exposición Universal, ahora se exhibe en el Museo de Queens. Se anunciaba como un viaje en helicóptero de interior, y documentaba la ciudad que Mies había construido. La Ciudad del Progreso (en la página siguiente) era la versión de Disney. *Getty Images*



Great in '64, ***GREATER*** in '65

*Colección privada*



Jane Jacobs, periodista convertida en activista, detuvo los *bulldozers* de Moses. Más significativo aún fue el manifiesto que escribió, defendiendo una versión mucho más sensible del urbanismo que la planificación a gran escala. *Getty*

A diferencia de Haussmann, nunca dependió del patronazgo de un solo campeón político poderoso. Moses acumuló poder debido a su comprensión despiadada de cómo funcionaba el gobierno de Nueva York a todos los niveles, y un cultivo cuidadoso de la prensa, que durante años le presentó como paladín del progreso y alabó su capacidad de obtener fondos federales para la ciudad. Moses era de ese tipo de funcionarios que acaban despreciando al pueblo y a los representantes que este ha elegido. «No hay nadie contra esto... nadie, nadie, nadie más que un puñado de madres», protestó Moses cuando Jane Jacobs empezó su campaña para impedir que atravesara con una autopista Washington Square Park y Greenwich Village, que intentó calificar de suburbio, y construyera una carretera de diez carriles que atravesara todo el bajo Manhattan. Él creía que sabía mucho mejor que nadie lo que necesitaba la ciudad. Los alcaldes y gobernadores iban y venían. Moses seguía, año tras año, financiado por los impuestos que recaudaban sus funcionarios de los puentes y túneles que él controlaba, y el patrocinio que acompañaba a los contratos para construirlos, que estaban en sus manos.

Hausmann también era capaz de ofrecer a sus aliados la posibilidad de hacer fortuna. Aunque él personalmente no era corrupto, sus enemigos aseguraban que, antes de que se hiciera público, él sabía con detalle qué propiedades iban a ser expropiadas, y generosamente compensadas, para dar lugar a sus planes. Demolió grandes zonas de París, pero dejó una ciudad que el resto del mundo tomó como ejemplo de urbanismo. El legado de Moses, en cambio, fue más conflictivo. Para Jane Jacobs, que escribió *Muerte y vida de las grandes ciudades* como respuesta indignada a lo que Moses estaba haciendo con Nueva York, y en particular sus planes de hacer que una autopista pasara por en medio de Greenwich Village, era el propio Satanás en persona. Jacobs examinó los resultados de lo que Moses llamaba «renovación urbana», sus limpiezas de «barrios bajos» en el Bronx y en el West Side, y resultaba que aunque él asegurase lo contrario, su efecto real era socavar los barrios pobres pero estables.

Moses había chocado con la élite cultural de Nueva York ya antes de conocer a Jacobs. En el periodo previo a la Exposición Universal de 1964, insistió en que *13 Most Wanted Men*, el mural encargado a Andy Warhol por el arquitecto y anterior comisario del Museo de Arte Moderno, Philip Johnson, se repintara porque ponía pegas a su contenido, en el que se representaba a criminales huidos del FBI. Johnson rechazó la oferta de Warhol de reemplazar los retratos con 13 nuevos de Moses. Pero la exposición ofrecía atracciones como la instalación de la *Pietà* de Miguel Ángel en el pabellón del Vaticano, donde se podía contemplar desde un pasillo rodante.

Walt Disney quedó tan impresionado por la exposición que contrató al ingeniero de Moses, William Potter, para que trabajara en EPCOT, la Experimental Prototype Community of Tomorrow (Comunidad Prototipo Experimental del Mañana) que planeaba construir en Florida. General Motors iba a crear una atracción de coches que ayudaría a pagar el proyecto. Disney quería construir lo que aseguraba que sería una ciudad modelo para 20.000 personas, equipada con escuelas y comercios, así como hogares. El transporte sería público a través de monorraíles, los coches quedarían relegados bajo tierra, dejando la superficie para los peatones, un elemento habitual de la idea «radical» de las ciudades que todavía era visible 50 años después, cuando

Abu Dabi se propuso construir Masdar, su ciudad verde experimental, que al principio prohibió los coches y proporcionó un mundo subterráneo de taxis conducidos por robots.

A juzgar por la retórica de Disney, quería que EPCOT ofreciera una respuesta a la preocupación de Jane Jacobs por el futuro de las ciudades. A pesar de la nueva riqueza y la confianza superficial que había en los sesenta, en América y Gran Bretaña preocupaba profundamente que el tejido físico de la ciudad, aparentemente tan sólido, pareciera estar permanentemente al borde de la putrefacción. La aparente salubridad del tejido urbano podía ser destruida por la infección más trivial, que convertiría las calles, antes saludables, en barrios bajos. Disney estaba decidido a hacerlo de otra manera. «No habrá zonas de barrios bajos, porque no dejaremos que se desarrollen. No habrá propietarios y por tanto no habrá control de votos. La gente alquilará las casas, en lugar de comprarlas, y a unos alquileres modestos. No habrá ociosos; todo el mundo tendrá que estar empleado.» Lo que Disney no veía era que crear una ciudad era mucho más complicado que crear un campus universitario, un hospital o un polígono industrial. Aunque un complejo de vacaciones puede tener alguno de sus ingredientes (lugares para trabajar, comer, dormir, comprar y aprender), a fin de cuentas no es una ciudad. Ninguno de ellos, ni Haussmann, ni Moses ni Disney, comprendieron jamás ni creyeron en el papel esencial del gobierno democrático a la hora de hacer que una ciudad funcione día a día. Sin responsabilidad democrática, no hay escrutinio alguno de los objetivos, ni de los logros. No hay oportunidad alguna de reflexionar sobre las aspiraciones de los pobres, ni de los marginados, ni de asegurar que el dinero público se gasta honradamente.

Walt Disney nunca llegó a construir su ciudad, pero la Corporación Disney que fundó se ha visto implicada en la planificación y construcción de calles auténticas en ciudades reales (si la palabra «real» tiene algún sentido en este contexto) desde que abrió la primera Disneylandia. Los centros comerciales de Los Ángeles, la revitalización del mercado Quincy de Boston, y los complejos de oficinas de Silicon Valley, tienen todos una deuda con la experiencia de Disney y sus ideas sobre la calle y el peatón, de una manera o de otra.

La Corporación Disney de los años de Michael Eisner parecía decidida a salvar el abismo entre el gusto dominante y la alta cultura. Tenía a Robert Stern, en tiempos decano de la Facultad de Arquitectura de Yale, como miembro de su consejo. Michael Eisner se llevó a Robert Venturi y Denise Scott Brown, autores de *Aprendiendo de Las Vegas*, y a otros arquitectos de gran influencia a un retiro de fin de semana, para hablar de estrategias para el nuevo parque temático que planeaba construir a las afueras de París. Al final, Eisner acabó revisando los currículos profesionales de prácticamente todos los arquitectos importantes contemporáneos. Rem Koolhaas, Jean Nouvel, Michael Graves, Aldo Rossi, Frank Gehry y una docena más sometieron propuestas detalladas, señal de la sofisticación creciente del público de Disney.

De todos esos nombres, quizá la más exquisita de las ironías es la inclusión de Aldo Rossi en la lista. Rossi habría provocado una apoplejía al senador McCarthy. McCarthy sin duda habría asegurado que Disney estaba promoviendo actividades antiamericanas. Rossi era marxista, y durante mucho tiempo fue miembro del Partido Comunista Italiano, que intentó llevar poesía al urbanismo con sus reflexiones sobre el lugar de la memoria en las ciudades. A pesar de la política de Rossi, Michael Eisner estaba decidido a convencerle de que trabajase para Disney. Al final Rossi aceptó unos cuantos encargos. Pero no salieron bien. Un complejo de vacaciones a tiempo compartido en Newport, en forma de pueblo mediterráneo con un acueducto romano en ruinas corriendo a su través, no llegó a nada. Rossi abandonó otro proyecto de Eurodisney frustrado ante las interferencias de su cliente. «No estoy ofendido personalmente, y puedo ignorar todos los puntos negativos que se han señalado en nuestro proyecto, en la última reunión de París», escribió Rossi. «El Cavalier Bernini, invitado a París para el proyecto del Louvre, fue atormentado por una multitud de funcionarios que exigían que se hicieran cambios en el proyecto para hacerlo más funcional. Está claro que yo no soy el Cavalier Bernini, pero también está claro que usted no es el rey de Francia.»

El único proyecto que Rossi diseñó para Disney y que se construyó realmente fue Celebration. Resulta difícil poner un nombre concreto a Celebration, una comunidad de 7.500 residentes que la Corporación Disney

creó después de la muerte de su fundador. La palabra «pueblo» se usa mucho para referirse a ese lugar. Pero quizá la descripción más implacable de un complejo urbanístico diseñado por los más importantes arquitectos posmodernos americanos, Michael Graves, Robert Stern y Charles Moore entre ellos, es que está «diseñado como un lugar para los objetivos del Censo de Estados Unidos». Rossi diseñó un complejo de tres edificios de oficinas distintos para los creadores de Disney. Basándose en la forma del Camposanto de Pisa, estaban agrupados en torno a un césped con un obelisco en su centro, y adornados con fragmentos de arquitectura clásica. En el contexto de Florida, es un espacio que tiene la cualidad surrealista y onírica de un cuadro de De Chirico.

Rossi estaba fascinado por la supervivencia y mutación de los monumentos construidos por las ciudades antiguas a lo largo del tiempo, dando forma a la vida contemporánea. En los callejones de la ciudad toscana de Lucca, por ejemplo, se puede encontrar un espacio abierto de forma oval, rodeado de edificios construidos encima de las piedras romanas de lo que, gradualmente, nos vamos dando cuenta de que en tiempos fue un anfiteatro. En la ciudad croata de Split, el palacio de Diocleciano sobrevive todavía, atrapado como un fósil dentro de la ciudad moderna, con edificios de todas las épocas sucesivas injertados en los muros de la antigua Roma.

Rossi intentó encontrar alguna forma de que tales capas y resonancias quedaran replicadas en las nuevas promociones y ciudades que no tienen un pasado semejante. Encontró las claves en el improbable engarce de Berlín Este en las formas clásicas simplificadas de la Karl-Marx-Allee, que a Rossi le parecía que mantenía la sobriedad esencial de una ciudad monumental puesta a funcionar, como observó, para el proletariado, más que para la burguesía.

En su libro *La arquitectura de la ciudad*, Rossi sugería una nueva forma de comprender la ciudad, que describía como «memoria colectiva de los pueblos». Según Rossi,

... la ciudad misma es la memoria colectiva de los pueblos, y como la memoria está ligada a hechos y a lugares, la ciudad es el *locus* de la memoria colectiva.

Esta relación entre el *locus* y los ciudadanos llega a ser, pues, la imagen preeminente, la arquitectura, el paisaje; y como los hechos vuelven a entrar en la memoria, nuevos hechos crecen en la ciudad. En ese sentido completamente positivo las grandes ideas recorren la historia de la ciudad y la conforman.\*

Antes, en ese mismo libro, Rossi define el *locus* como «una relación entre una ubicación específica y los edificios que están en ella. Es a la vez singular y universal».

A pesar de sus raíces en el análisis marxista y la filosofía estructuralista, las ideas de Rossi sobre la ciudad como memoria colectiva de su gente tienen mucho en común con la fascinación de Disney por la Calle Mayor de Estados Unidos como recordatorio de un pasado compartido. Y por lo tanto, pudo tener atractivo para Disney.

Cada uno a su manera, Rossi y Disney resultaban hábiles a la hora de usar el diseño para despertar recuerdos, asociaciones y emociones. Reflejando las formas de la ciudad tradicional europea en medio del paisaje de Florida, en sus oficinas para Disney, Rossi esperaba darles una cierta dignidad y urbanidad. Pero aunque el trabajo tanto de los creadores como el de Rossi resulta convincente pictóricamente, carece de sustancia. Igual que un parque temático puede tener la apariencia de una ciudad, sin ninguna de sus capas de sentido esenciales, del mismo modo Disney intentaba hacer algo que es tan complejo como una ciudad lo bastante sencillo para que él pudiera mantener su control, con algunas de las técnicas que utilizaba en la Calle Mayor: peatones coreografiados, uniformes para las personas auxiliares... Pero simplificar tanto una ciudad significa despojarla de todo lo que hace que funcione como tal. Un lugar que se ocupa del tema de la pobreza expulsando a la gente que pierde su trabajo, como Disney insinuaba que iba a hacer, no es una ciudad. Los políticos conservadores británicos que niegan la posibilidad de una vivienda social a las familias que viven en zonas consideradas demasiado caras para que se las costee el dinero público harían bien en plantearse.

Se puede ver el mismo proceso de exceso de simplificación en la privatización de algunas partes de la ciudad. Hay zonas urbanas en las cuales la acera, al parecer un espacio público, en realidad no es público en absoluto. Hay espacios que no están ni mantenidos ni supervisados por la ciudad que

los rodea; siguen en manos privadas que prohíben los skaters, los pícnicos y la política. Y sin embargo, en medio de grupos de rascacielos y junto con importantes piezas de infraestructura pública, esos espacios parecen formar parte del reino de lo público.

Las ciudades son el equivalente urbano de la inteligencia artificial. Se empieza con los circuitos más básicos, que distinguen simplemente entre apagado y encendido, o entre el edificio y la ausencia de edificio. A medida que añades más componentes, puedes acabar por construir algo que adquiera una semejanza de vida: un jugador de ajedrez digital que derrote a un gran maestro, un coche que se conduzca a sí mismo. Así, incrementando los ingredientes urbanos (casas, fábricas, almacenes, aeropuertos, estaciones de autobuses, hoteles, librerías, pistas de hielo, tiendas, teatros...) al final se crea algo que trasciende a sus ingredientes. La no construcción puede convertirse en una plaza o foro. Las ciudades complejas tienen la diversidad que les da su extraordinaria capacidad para renovarse e inventarse a sí mismas. Las ciudades simplificadas tienen un grano mucho más basto, y pierden esa agilidad y esa energía. Cuando las calles se ven abrumadas por centros comerciales exteriores, cuando la vivienda social asequible está desequilibrada con respecto a los hogares construidos para inversores extranjeros; cuando los talleres emigran a remotos polígonos industriales, la ciudad se va simplificando. Si la ciudad se simplifica demasiado, los barrios céntricos y más comerciales que están deteriorados no se arreglan, sino que se abandonan y se construye un centro comercial nuevo, más grande, en otro sitio.

Las formas de usar el capital para financiar la construcción urbana militan contra la intensificación del tejido urbano complejo, del cual dependen las ciudades resistentes. Los promotores trabajan con fragmentos simplificados de la construcción, lo suficientemente sencillos para poder dar el mismo envoltorio a los banqueros de Londres, Nueva York y Tokio. Si se quieren recaudar fondos de todo el mundo para un proyecto constructivo en una ciudad, los elementos de la inversión tienen que ser comprendidos por gente que nunca ha estado allí. Esos elementos tienen que estar en una parte de la ciudad que los posibles inversores sean capaces de entender mediante su propia experiencia; tienen que ser comprensibles los inquilinos, los edificios

y los tipos de usos. Un hotel de Hyatt o una calle con comercios que contenga desde una tienda de Burberry a una de Louis Vuitton transmite el mismo mensaje en todos los lugares del mundo. La ambición que implica montar la Copa Mundial de Fútbol o un museo Guggenheim se comprende en todos los contextos. Canary Wharf en Londres y el World Financial Center en Nueva York son ejemplos de esos fragmentos de ciudad simplificados. Pueden parecer bastante urbanos, con sólidas fachadas de granito, fuentes públicas y una mezcla convincente de tiendas, apartamentos y oficinas, pero tienen la misma relación con un fragmento auténtico de la ciudad (que es necesariamente complejo, y no sencillo) que un Starbucks con un café italiano regentado por una familia.

Starbucks está diseñado para procesar algo con eficiencia (un café razonablemente agradable), y para servirlo de una forma sencilla, en cualquier parte del mundo. El sistema Starbucks es un diseño bueno, en el sentido en que un fusil Kalashnikov es también un buen diseño. Es barato, fiable y a prueba de tontos. En términos de inversión en la ciudad, funciona... al menos inicialmente. Cuando se invierte en él, los rendimientos se dan en revalorización del capital, así como en arriendos para el que puso los fondos. Pero el dinero aplicado de esa manera hace que las ciudades funcionen un poco peor. Pierden parte de su diversidad, pierden autenticidad, y también parte de su extraordinaria capacidad para renovarse, reinventarse y regenerarse a sí mismas, como los atolones de coral moribundos en el océano Índico. Y a largo plazo, dejan en riesgo también al capital que se ha invertido en ellos.

Como el astronauta de Stanley Kubrick que estaba obligado a abrir la portezuela de la cápsula, desenchufar a HAL y convertir el ordenador sensible y consciente de sí mismo en una calculadora de bolsillo asustada, a medida que se iban cerrando más y más circuitos, así una ciudad se vuelve a convertir en un pueblo feudal, o en Celebration de Disney, o incluso en Silicon Valley. Una ciudad necesita una forma de organización que permita a sus ciudadanos la máxima libertad para hacer lo que quieran, sin impactar negativamente en otros. Esas son libertades que requieren instituciones lo bastante fuertes para ser capaces de protegerlas. Para asegurar que el individuo se siente libre, se necesita una fuerza policial a la que se pueda

recurrir. Para permitir que una ciudad florezca, para atraer a recién llegados con talento y sacar el mayor talento posible de la gente que ya vive en ella, una ciudad necesita un sistema educativo que funcione y que esté abierto a todos. Una ciudad necesita encontrar maneras de albergar a su gente, asegurándoles la salud y dándoles los medios necesarios para moverse por toda ella. Necesita algún tipo de sistema de planificación que impida la creación de vertederos de residuos tóxicos junto a calles residenciales.

Ejercer tales poderes a menudo ha sido el punto de partida para una ambición política mayor. Juscelino Kubitschek era alcalde de Belo Horizonte antes de convertirse en presidente de Brasil. El presidente de Turquía, Recep Tayyip Erdoğan, se forjó su reputación política como alcalde de Estambul.

Los gobiernos centrales fuertes suelen encontrar turbador el poder que está en manos de las ciudades. En Francia, por ejemplo, se ha abolido el cargo de alcalde de París dos veces durante largos periodos: uno durante más de 50 años, desde 1794 a 1848, y de nuevo durante más de un siglo, desde 1871 a 1977. En Celebration, la Corporación Disney se encargó de asegurarse de que la parte residencial de la urbanización estaba separada administrativamente del resto de los terrenos de su propiedad, para salvaguardar los poderes de Disney, es decir, hacer lo que quisieran dentro de su Reino Mágico, y asegurar así que no quedaba diluido entre los propietarios vecinos.

Las formas de gobierno tienen un impacto directo en el funcionamiento de las ciudades, e incluso en su aspecto. Este es el tema del mural más famoso de Siena, *La alegoría del buen y el mal gobierno*. El artista italiano del siglo XIV, Ambrogio Lorenzetti, tardó casi todo el año 1338 y parte del siguiente en completarlo. Ocupa tres paredes de la hermosa sala del Palazzo Pubblico de Siena, el Ayuntamiento, en el cual el Concejo de los Nueve, los oligarcas que gobernaron la república sienesa durante la mayor parte del siglo XIV, se reunían para deliberar sobre política. En esa sala supervisaron una serie de acueductos que debían llevar agua a la ciudad, planearon la política de la prisión de Siena, regularon a sus banqueros y crearon un sistema educativo.

La ciudad que pintó Lorenzetti podría parecer increíblemente alejada de las preocupaciones de los residentes actuales de, digamos, Beijing, temerosos por la salud de sus hijos en una ciudad en la que la contaminación es tan densa muchos días que no se puede ver de un lado de la calle al otro. Pero su obra cubrió los muros de la sala en la que, semana tras semana, la ciudad tenía que pensar cómo ocuparse del brote de peste, que mataba a uno de cada dos de sus ciudadanos, muy probablemente el propio Lorenzetti también.

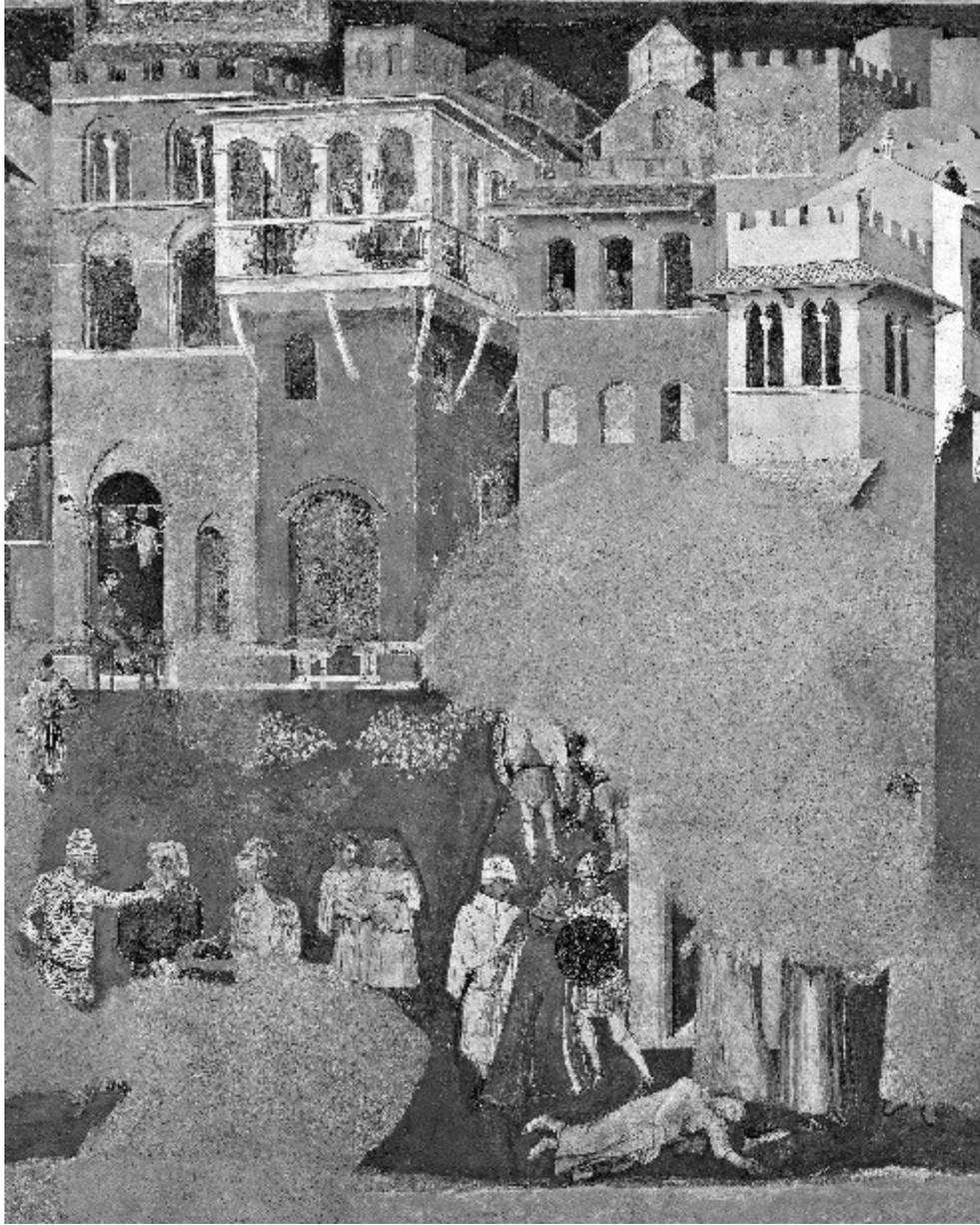
La versión del siglo XXI del concejo todavía se sigue reuniendo en una sala del mismo edificio, y sus miembros tienen que abrirse paso entre la fila de turistas que esperan para subir los 400 escalones de la Torre del Mangia, que se alza por encima. El mural es arte de la mayor calidad, pero también fue concebido como un manual de instrucciones, como inspiración y como pieza de propaganda cívica.

El buen gobierno se enorgullece del lugar que gobierna, y Lorenzetti hizo que la ciudad que fue creada mediante tal sistema pareciera maravillosa. El Concejo de los Nueve seguramente se colocaría enfrente del mural cada vez que se reuniese. Se les mostraba lo que podían conseguir, una ciudad bella, llena de vida, y se les ofrecían las herramientas necesarias para hacer ese trabajo: el compromiso con la justicia y con el servicio público. El mal gobierno está representado como una espantosa advertencia, y está relegado a una sola pared, la que ha resultado más dañada a lo largo de los siglos por haberse descascarillado el yeso. Muestra la ciudad vacía de vida y parcialmente en ruinas. Los campos fuera de las murallas están abandonados. Es una prefiguración terrible de la peste que arrasó Siena 10 años después de que Lorenzetti acabara su trabajo. Aunque gran parte de la alegoría es compleja, y está llena de sentidos ocultos y alusiones al redescubrimiento en el Renacimiento de las ideas de Aristóteles sobre ética y política, también es una reflexión sorprendentemente moderna sobre los temores y esperanzas más fundamentales a los que se enfrenta cualquier ciudad contemporánea. La obra expresa los temas en términos tan claros y potentes como un discurso político de un alcalde latinoamericano perteneciente a la generación de los reformadores, como por ejemplo Enrique Peñalosa en Bogotá, que despejó de coches el centro de la ciudad e invirtió en servicios públicos en los suburbios más deprimidos, y Jaime Lerner, que puso carriles bus baratos y eficientes en

Curitiba, en Brasil. Esto implica una crítica a aquellos que ven la ciudad simplemente como un lugar para enriquecerse, para su provecho privado. Éste era un rasgo tanto de la Siena del siglo XIV como de Los Ángeles, Moscú o Londres en el siglo XXI.



Las pinturas de Ambrogio Lorenzetti desafiaban a la clase política de la Siena del siglo XIV para que respetara la ley contra la tiranía de la corrupción. El gobierno virtuoso (arriba) traía prosperidad y valores cívicos. Sin él, llegaba el desorden y la decadencia (página siguiente). © 2016 Photo Scala, Florencia



© 2016 Photo Scala, Florencia

Es un reproche a un Estados Unidos republicano que concluyó que no se podían conseguir votos en las ciudades, y por lo tanto les volvió la espalda. Y es un mensaje para esos habitantes ricos de las zonas residenciales que se resisten a pagar los impuestos de la propiedad que ayudarían a sostener los suburbios que tanto temen y desprecian, y que lucharon para que se separaran de ellos.

Los mensajes del mural todavía son sorprendentemente relevantes, aunque la misma Siena parece haberlos olvidado. La corrupción en el siglo XXI en la Banca Monte dei Paschi, de Siena, el banco más antiguo del mundo, fundado por la ciudad en 1420 y ahora su mayor empleador, ha debilitado la institución cuyos beneficios desaparecidos se usaron para sostener los programas culturales y sociales de la ciudad (incluso la carrera de caballos anual del Palio, en la plaza central) y una serie de actividades filantrópicas.

A simple vista, la alegoría puede no parecer relevante en las favelas de São Paulo, donde los adolescentes se unen a bandas callejeras para obtener protección de los escuadrones de la muerte de la policía. Pero la cuestión que suscita la obra (cómo puede una ciudad garantizar la seguridad de todos sus ciudadanos para asegurar su prosperidad, en lugar de actuar solo en interés de unos pocos) es relevante en todas partes. La respuesta es una sociedad cívica basada en una comunidad autogobernada en lugar de un foco contraproducente de ganancias individuales. En el siglo XIV Siena tenía una fuerza policial bien organizada y un sistema penal. Se comprendía que la seguridad de sus ciudadanos, y la seguridad de sus propiedades, se podía garantizar solo mediante la aplicación de una serie de normas equitativas, administradas sin egoísmo. Las leyes que se pueden cumplir son aquellas en las que se percibe un sentido de la justicia. Cuando la justicia gobierna con equidad, razón y moderación, la ciudad florece. Las escenas de Lorenzetti celebraban una ciudad semejante. Hay baile y música en las calles, los zapateros están haciendo zapatos en sus talleres, los albañiles están muy atareados levantando nuevos edificios, y las tiendas están llenas. Unos ciudadanos que parecen estudiantes están sentados tranquilamente, oyendo una conferencia: había universidad en Siena al menos 100 años antes de que Lorenzetti empezara a trabajar en el mural. El campo que está fuera de las puertas de la ciudad está representado con toda la habilidad que poseía el artista para sugerir un paisaje fértil, donde los bosquecillos están llenos de fruto, el grano está maduro y los rebaños florecientes.

El mal gobierno, representado por un tirano con los rasgos del demonio, no muestra más que desdén por la justicia y la ley, y exhibe los males procedentes de la violenta anarquía. El tirano está motivado solo por el egoísmo y la codicia, que a su vez traen consigo la ruptura del orden cívico.

Las casas se han convertido en tugurios decadentes. Hay arrestos arbitrarios sin el proceso debido; hay también forajidos y atracadores en el campo, cosechas ardiendo y casas saqueadas. Estas son unas lecciones asombrosamente modernas, que las ciudades de hoy de los regímenes más corruptos, golpeadas por el escándalo, deberían aprender. Es un rechazo del soborno que roba la infraestructura a las ciudades, en beneficio de los bolsillos particulares. Es un argumento a favor de las obligaciones del individuo hacia la comunidad, pero también para la protección legal del individuo y su propiedad.

La historia reciente y caótica de Ciudad de México sobresale como testigo elocuente de la confusión que puede causar un sistema corrupto. La ciudad ha soportado una secuencia de desastres cívicos autoinfligidos que es producto de un sistema en el cual la corrupción y el interés propio han ido devorando los cimientos del gobierno y de la ley. La violencia se ha usado como herramienta para proteger los intereses de los poderosos. La corrupción, persiguiendo el beneficio a corto plazo, ha costado muchas vidas. Aquellos que se interponían en su camino, como jueces y abogados, así como periodistas y políticos, han sido sobornados, intimidados y asesinados.

En los años ochenta, un fuego en la enorme montaña de basura de Iztapalapa ardió durante días, y sumió a la ciudad entera en una nube tóxica de un blanco lechoso que hizo las calles insoportables más de una semana. Ese humo que penetró en todas las partes de Ciudad de México a la fuerza dejó patente tanto a los ricos como a los marginados el coste terrible del fracaso a la hora de poner en marcha un sistema de eliminación de basuras que funcionase, así como la corrupción que había permitido que ocurriera la catástrofe de Iztapalapa. A la nube de humo siguió, un par de años más tarde, una explosión de una planta de gas líquido de propiedad estatal en el extremo norte de la ciudad. Los asentamientos ilegales habían ido creciendo, acercándose peligrosamente a los tanques de gas. Cuando estos estallaron, las llamas y la metralla penetraron en las chozas cercanas, llevándose 500 vidas. Después de esas dos catástrofes llegó una tragedia mucho peor aún para Ciudad de México: el terremoto de 1985 que mató al menos a 5.000 personas, víctimas tanto de los sistemas de construcción inadecuadamente impuestos como de los propios temblores. La política mexicana finalmente acabó con

siete décadas de poder monopolístico en manos del Partido Revolucionario Institucional, a finales de los noventa. Ciudad de México consiguió un alcalde elegido directamente, fortaleciendo mucho el papel de la sociedad cívica en el gobierno de la ciudad.

La corrupción ha dañado a Moscú de una manera muy distinta. La ha convertido en un lugar peligroso en el que hacer negocios, y ha sembrado la ciudad de sitios que señalan negocios que se frustraron. Yuri Luzhkov, antiguo alcalde, se hizo notorio por la forma en que llevaba la ciudad. En 2010 fue destituido por el primer ministro ruso, Dmitri Medvedev, después de que los moscovitas pasaran el verano ahogados por la contaminación causada por fuegos de turba, y metidos en unos embotellamientos sin precedentes. En uno de los muchos escándalos que han cambiado el rostro de Moscú, Luzhkov presidió un concurso que dio derecho a Shalva Chigirinsky, un promotor extravagante, para hacerse cargo del lugar donde se alzaba el enorme y monstruoso hotel Rossiya de 3.200 habitaciones de la era Brezhnev, por delante de otros dos postores. El hotel se encontraba en los restos del Moscú medieval, justo al lado del Kremlin, barrido en tiempos de Stalin para dejar lugar a lo que iba a ser la última cosecha de rascacielos tipo pastel de boda de la ciudad. Por el contrario, se usó para construir el mayor hotel de Europa.

Chigirinsky, nativo de Georgia, tenía formación como médico, pero a finales de la era soviética se dedicó a la especulación inmobiliaria. Su valor principal fue una apuesta sustancial por Sibir Energy, una compañía petrolífera altamente rentable con base en Londres. En un momento dado, la revista *Forbes* estableció su fortuna personal en 2.300 millones de dólares. En 2008, Chigirinsky tenía tres enormes proyectos en marcha. Quería convertir el lugar del hotel en una especie de Covent Garden para Moscú. Tenía planes para construir la torre Rossiya, que habría sido el rascacielos más grande de toda Rusia. Y también estaba trabajando en un enorme complejo de entretenimiento en las afueras de la ciudad. Los tres planes dependían de sus contactos para tener éxito. La relación clave era con la esposa de Luzhkov, Yelena Baturina, que sigue siendo la mujer más rica de toda Rusia.

Según *Forbes*, Baturina y Chigirinsky tenían oficinas en el mismo edificio de Moscú, que también ocupaba el departamento de urbanización y arquitectura, la autoridad que había concedido el permiso para la construcción de la torre Rossiya. Sin embargo, esos proyectos acabaron golpeados no solo por la crisis crediticia mundial, sino también porque la relación de Chigirinsky con Baturina y con su marido, el alcalde, se agrió. A finales de 2008, Chigirinsky estaba a punto de abandonar Rusia. Uno de los postores que no había tenido éxito en el asunto del hotel Rossiya había acudido a los tribunales para protestar contra el proceso de licitación, asegurando que Chigirinsky, que había pujado con solo 830 millones de dólares, comparado con su propia oferta de 1.400, tenía conocimiento interno de la transacción. El proyecto se detuvo. Putin finalmente aprobó un plan para convertir el lugar en un parque. También se paralizaron las obras del proyecto de la torre Rossiya, de 600 metros de altura. «Hay que dar las gracias a Alan Greenspan y George Bush», dijo Chigirinsky, sarcásticamente. Chigirinsky se había excedido financieramente con respecto a sus ingresos. Había pedido prestados 325 millones de dólares a Sibir Energy, un préstamo que no había sido revelado a los demás accionistas, y que causó un escándalo cuando se supo, conduciendo a una multa de 350.000 libras al presidente de la empresa con sede en el Reino Unido, Henry Cameron, que dimitió. El intento de Chigirinsky de vender sus inmuebles, incluyendo la ubicación del Kremlin, el rascacielos y un proyecto en San Petersburgo, en 2009, a Sibir por 433 millones de dólares (mucho más de lo que valían), quedó bloqueado. El Ayuntamiento de Moscú, que apostaba por Sibir Energy, luchó con éxito contra el intento de diluir su valor que habría representado la compra de valores inmobiliarios de Chigirinsky.

Cuando se unen las conexiones estrechas entre el gobierno y los oligarcas a la falta de un sistema legal imparcial, el futuro de una ciudad queda comprometido. Durante un tiempo, Rusia fomentó el desarrollo de una sociedad cívica. Activistas medioambientales y defensores de un gobierno abierto han representado su papel a la hora de asegurarse de que Moscú empezara a resolver algunos de los problemas con los que se enfrenta. Los espacios públicos han mejorado, pero los embotellamientos de tráfico siguen siendo muy graves. Su notable herencia arquitectónica continúa amenazada.

Estos defectos no se limitan a las ciudades que comparten la estructura política autoritaria de Moscú. Ocuparse de ellos con efectividad es más probable en las ciudades que intentan seguir las tradiciones de gobierno cívico establecidas en Siena. El Ayuntamiento de Manchester, construido casi 700 años después, es un descendiente reconocible del Palazzo Pubblico de Siena. Fue construido para acoger a una forma emergente de gobierno local democrático. Tiene una torre del reloj arrogante y una silueta pintoresca con gabletes en forma de sierra, que demuestra ambición cívica. El crecimiento explosivo que hizo pasar a Manchester de ser una pequeña ciudad al lugar de nacimiento de la Revolución industrial empezó en la segunda mitad del siglo XVIII. La ciudad se convirtió en una corporación en 1833, y en ciudad, en el sentido oficial, en 1853. La construcción del Ayuntamiento comenzó 15 años después, y se completó en 1877, luchando por ponerse a tono con una ciudad que ya había sufrido un *boom*. Manchester era una ciudad antes de tener gobierno. No podemos saber si habría crecido de una forma muy distinta si el gobierno hubiese llegado antes.

La secuencia de enormes murales de Ford Maddox Brown en el interior de la gran sala es una despreocupada celebración del triunfante progreso de Manchester, desde sus orígenes como fuerte romano a la construcción del canal Bridgewater, pasando por las invasiones danesas y la llegada de los tejedores flamencos... más que un argumento para un buen gobierno. Pero igual que la república sienesa, orgullosa, trazaba sus orígenes hasta la antigua Roma, lo mismo hacía Manchester, y las otras ciudades industriales del norte de Inglaterra también se identificaban con las prósperas ciudades estado de Italia.

Ahí fue donde el joven Norman Foster empezó a trabajar como becario del Departamento del Tesoro en 1951, mucho antes de decidir hacerse arquitecto. El Ayuntamiento de Manchester fue diseñado por Alfred Waterhouse, quizá el arquitecto más prolífico que había dado Gran Bretaña (hasta que Foster lo eclipsó). Waterhouse perforó los interminables pasillos con escaleras complejas que permiten ver a través de múltiples niveles, un derroche de granito pulido y representaciones cinceladas del gótico del siglo XIII. Los detalles decorativos tienen historia propia: hay abejas (símbolo de la ciudad) representadas en los techos con mosaicos, y los rebordes de piedra se

han tallado de forma que parezcan drapeados de algodón tejido, recordando a los mancurianos que así fue como se construyó su ciudad. En el vestíbulo de entrada se encuentra el incongruente espectáculo de los techos abovedados en estilo primitivo inglés, iluminados por unas arañas eléctricas de latón pulido.

El Ayuntamiento de Manchester representa una forma de gobierno municipal que ya no está de moda en Gran Bretaña. Fue construido para un tipo de administración muy particular: una corporación urbana que estaba dispuesta a hacerse cargo de todos los aspectos del bienestar de sus ciudadanos: transporte, agua, electricidad, alcantarillado, alojamiento, escuelas; servicios que debían ser prestados por funcionarios pagados, que respondían ante un consejo de políticos electos. Estos llevaban a cabo sus deberes sin recibir pago, y también tenían que tener medios propios. El alcalde era una figura ceremonial, elegida por los concejales, y la dirección política procedía del líder del concejo, una figura sujeta a la disciplina del partido. La autoridad del líder no procedía de un mandato personal, sino de los votos conseguidos por su partido. Era una paráfrasis del gobierno de Westminster, con un jefe de Estado ceremonial, un primer ministro y un funcionariado. No había cámara superior, pero la división de poderes con otros niveles del gobierno tenía un efecto restrictivo. Los empleados de la ciudad incluían a arquitectos para diseñar los hogares que luego se alquilaban a los ciudadanos que los necesitaban, los ingenieros que construían las carreteras, administradores que planeaban los currículos escolares y que decidían qué cursos universitarios recibirían becas para los jóvenes estudiantes, y también limpiadores de calles y profesores.

Es un modelo de gobierno cívico que ha perdido su atractivo desde que los conservadores empezaron a atacar la centralización, a partir de la administración de Margaret Thatcher. Las autoridades locales ya no tienen la financiación necesaria para construir hogares por sí solos, y a los arrendatarios se les dio la posibilidad de adquirir sus hogares. Tanto con Tony Blair como con David Cameron se ha minimizado también la implicación de las autoridades locales en la educación. La limpieza de las calles, la recogida de basuras, los controles de aparcamientos y el transporte se han subcontratado en gran medida a empresas privadas. Despojadas de esas responsabilidades, las autoridades locales han recortado también

empleados. Mientras las administraciones conservadora y laborista de Westminster han restringido la capacidad de prestar servicios por parte de las autoridades locales, ambos partidos se han interesado en la idea de unos alcaldes elegidos directamente, para revitalizar las ciudades. Londres fue la primera, y se consideró que el experimento tuvo éxito. Durante el mandato tanto de Livingstone como de Johnson, Londres creció a expensas de las ciudades provincianas inglesas, al parecer. En el segundo mandato de David Cameron, la estrategia conservadora fue delegar el poder a las ciudades del norte. En 2015, un canciller conservador brevemente ascendente habló de crear una superciudad del norte para Inglaterra, basándose, ya sea a sabiendas o sin saberlo, en algunas ideas que tuvo el heterodoxo arquitecto Cedric Price en los sesenta con su idea de Potteries Thinkbelt, una universidad distribuida a lo largo de todo el norte industrial. Los conservadores están presionando para que haya un gobierno ciudadano del tipo encarnado por los dos primeros alcaldes electos de Londres, Ken Livingstone y Boris Johnson. Sadiq Khan, elegido como tercer alcalde en 2016, muestra el compromiso de Londres con la tolerancia cosmopolita.

A cambio de adaptar los sistemas de gobierno a unos alcaldes elegidos directamente, Manchester, Leeds y Sheffield conseguirían más control de los gastos del gobierno local. La idea equivalía a una recreación de lo que habían sido las ciudades del «Northern Powerhouse»\* en sus buenos tiempos, cuando Waterhouse construyó su Ayuntamiento. Pero mientras el sistema de alcaldes de Londres ha creado una impresionante red de transportes, no ha conseguido ofrecer a los londinenses alojamientos más asequibles que en cualquier otra ciudad inglesa. El equilibrio de poderes entre esas capas de gobierno varía de país a país. La India se asegura de que sus ciudades nunca se vuelvan dominantes, manteniéndolas subordinadas a los gobiernos estatales y a Nueva Delhi. En América y gran parte de Europa, los alcaldes en cambio tienen un poder sustancial.

En Gran Bretaña, un gobierno central preocupado por repartir la riqueza de la capital más equitativamente por el país se muestra reacio a permitir que Londres tenga demasiada autonomía financiera. La ciudad tiene que contrarrestar los argumentos de los que viven fuera de Londres y ven que la capital está absorbiendo mucho más de lo que le corresponde en cuanto a

inversiones en infraestructuras de todo tipo. La inversión en la infraestructura de transportes está fuertemente escorada hacia Londres. A la primera línea del Crossrail, que conecta Heathrow en el sur con Stratford en el este, seguirá una línea norte-sur. La línea de ferrocarril High Speed 2 (HS2) (Alta Velocidad) conectará Londres con Birmingham y Manchester, sobre todo para beneficio de Londres. Los aeropuertos de Londres tienen preferencia con respecto a los del resto del país. El Consejo de las Artes y el Departamento de Cultura, Medios y Deportes gastan más por cabeza en teatros de ópera, museos y teatros en Londres que en todo el resto de Inglaterra. Esa inversión ha contribuido al exceso de calentamiento de la economía de Londres, pero dado que el poder y la influencia a escala global se concentran en pocas ciudades, cada vez de mayor tamaño, también ha representado un papel importante a la hora de mantener a Gran Bretaña en su conjunto dentro de la escena internacional. Londres genera una riqueza que subvenciona al resto de Gran Bretaña. Si Londres se ve eclipsada por Berlín como centro de innovación digital, Fráncfort la suplanta como capital bancaria, y París adquiere un aeropuerto mejor conectado, no será en beneficio de Birmingham o Edimburgo.

Norman Foster tuvo la oportunidad de diseñar el nuevo Ayuntamiento. Este simboliza su nuevo acercamiento al gobierno, así como el edificio de Manchester en el que en tiempos trabajó significa el antiguo. Resulta revelador que el Ayuntamiento de Londres no pertenezca a los londinenses, sino a la empresa que lo construyó, producto de la obsesión de principios del siglo XXI por las finanzas privadas para el trabajo público. Una idea que al principio parecía barata, pero que resultó enormemente cara a largo plazo. La Asamblea de Londres de 25 miembros electos podía haberse acomodado en un anónimo edificio de oficinas sin ningún rostro público reconocible. Se habría presentado como una opción financieramente responsable, pero así el gobierno de Londres habría resultado invisible y carente de esa presencia tan necesaria en la que se basa la autoridad. A su manera excéntrica (Ken Livingstone dijo que era «un testículo de cristal», antes de convertirse en alcalde) el nuevo ayuntamiento dio un maquillaje al gobierno municipal británico. Era como si el críquet recibiera el mismo tratamiento que el béisbol. Ya no hay uniformes blancos; el antiguo juego ahora se juega bajo

los reflectores y los jugadores llevan uniformes color verde lima. En el caso del ayuntamiento, la democracia ha adquirido un fondo de moqueta morada y paredes amarillas que dan bien en televisión, y un alcalde que es una celebridad y que debate bajo los focos de la televisión, con pocas oportunidades de tener que dar explicaciones a la asamblea, entre elecciones.

El Londres que está surgiendo ahora mismo tomó su forma en el interregno entre el antiguo Greater London Council, que se vio descartado, y donde no había autoridad de planificación estratégica, y la administración laborista que, cuando resultó elegida en 1997, estableció la Greater London Authority. Hoy en día, Londres es el producto de un cierto número de fuerzas en conflicto. Sin un gobierno coherente durante más de una década, un periodo en el cual había poca fe pública en el impacto positivo de la planificación, Londres ha emergido como producto del cálculo financiero y las consecuencias del cambio tecnológico. Ha sido un banco de pruebas para la avalancha de prescripciones modernas de planificación que se han extendido por todo el mundo con la velocidad de la gripe aviar. Se ha convertido en la ciudad que nadie esperaba que fuese, y que nadie quería que fuese. Es el resultado de incontables voluntades individuales, de expectativas políticas y de cambios económicos de capital desde Asia, el golfo Pérsico y Rusia a Londres. Tiene un gobierno democrático, pero que no da a sus ciudadanos más que el poder de cambiar su administración cada cinco años. No es una ciudad suiza que pueda hacer votar a sus ciudadanos por cualquier cosa, desde un veto a la construcción de minaretes al diseño de una galería de arte o la propiedad de las segundas viviendas.

Pocas personas en Londres sabían que al elegir a Livingstone y Johnson votaban por una ciudad con rascacielos. Nadie votó para tener un parque de viviendas que estaba valorado grotescamente por encima de los medios de la mayoría de sus ciudadanos, aunque está claro que a la mayor parte de sus propietarios no les habría gustado ningún político que intentara hacer nada que, tal y como lo veían ellos, pudiera conllevar que el valor de sus propiedades bajase.

Las elecciones que puede hacer una ciudad normalmente no son susceptibles de una alternativa «Sí/No» en una papeleta electoral. Por el contrario, los políticos de la ciudad eligen su terreno con mucho cuidado. El

precio de un viaje en transporte público es crucial para sus perspectivas electorales. Cuando la educación está bajo el control de una autoridad local, da forma al debate político. En teoría, a las comunidades les gusta que se controle lo que se puede construir junto a sus hogares, pero los individuos no quieren que se pongan semejantes restricciones sobre ellos mismos. Muchas de las cuestiones que tienen mayor impacto en una ciudad (la ubicación de un aeropuerto, la ruta de un ferrocarril, las tasas de hipoteca) se deciden en otros lugares. Desde que Jane Jacobs inició su campaña (con éxito) para detener a Robert Moses, los ciudadanos han tomado parte de una manera más inmediata en la formación de sus ciudades mediante el civismo y las campañas sobre temas concretos, desde carriles bici a conservación. Jacobs inició una oleada de protestas populares contra la planificación y los planificadores en los años sesenta y setenta que no se limitó a Nueva York. París luchó, aunque sin éxito, para detener la destrucción del antiguo mercado de Les Halles, y Londres salvó el tejido del antiguo Covent Garden de la destrucción para dejar sitio a nuevas carreteras, aunque el mercado de verduras en sí fue recolocado en Nine Elms. La visión que tenía Jacobs de la ciudad fue la que dio forma al pensamiento de activistas y planificadores urbanos casi hasta que empezó el siglo XXI. Ella creía en la escala peatonal, y en lo que llamaba el «ballet» de la calle, de comunidades mezcladas en las cuales hay un equilibrio entre los establecidos hace tiempo y los recién llegados atraídos por las cualidades de un denso centro ciudadano. Caracterizaba los resultados de la planificación al estilo Moses como la antítesis de todas las cosas que ella y otras muchas personas amaban de la vida urbana.

Pero frente a la expansión masiva de las ciudades de Asia, el enfoque de Jacobs parecía inadecuado para el desafío que suponía formular una respuesta en Occidente. Ella no tenía claro cómo proteger a una ciudad de su propio éxito, de las fuerzas del mercado que hacen subir los alquileres en zonas antes atractivas y ahora depauperadas. No tenía mucho que decir sobre cómo evitar los peores efectos del proceso de gentrificación. No especificaba qué se puede hacer para romper el ciclo que hace que los artistas se trasladen a calles deprimidas, pero potencialmente atractivas, y les sigan inevitablemente

galerías de arte, luego restaurantes y bares, que a su vez, inevitablemente, parecen atraer a los modernos y los ricos, de modo que los artistas tienen que trasladarse a otro sitio.

No es solo la construcción de carreteras por parte de políticos obsesionados con los coches lo que hace imposible comprar un litro de leche o una llave inglesa o una bolsa de clavos en Belgravia, Londres, o Chelsea, Nueva York. Son los impuestos sobre la propiedad y la escasez de viviendas de alquiler. Son los sistemas de distribución y la falta de alojamientos asequibles en el centro de la ciudad para acoger a la gente que conduce los camiones que entregan las mercancías, y los autobuses que llevan a la gente que vende las mercancías al trabajo. Al ver que un frívolo alcalde de Londres (Boris Johnson) respaldado por un igualmente frívolo ministro de Hacienda (George Osborne) accedieron a gastar 60 millones de libras en un puente ajardinado en Londres, no resulta sorprendente que algunas personas de fuera de la ciudad votaran para abandonar la Unión Europea, con el fin de meter el dedo en el ojo de la élite metropolitana.

Usar las restricciones e incentivos de la planificación para conseguir cualquier objetivo, hasta los más valiosos (ya sea proteger los pubs y las tiendas de proximidad y evitar que sean desplazados por los nuevos arrendatarios, capaces de permitirse las rentas más elevadas que siguen a la gentrificación, o disuadir del uso de los coches), siempre acaba por salir mal. A menudo se producen unas consecuencias no deseadas que son justamente lo contrario del resultado que se esperaba. Los apartamentos de alquiler controlado en Nueva York se han convertido en subsidios para los ya relativamente privilegiados, en lugar de conseguir que las enfermeras y los conductores de autobús vivan cerca de su trabajo. Los esfuerzos de la ciudad de México por restringir el uso del coche introduciendo los días de circulación única para matrículas pares e impares, predeciblemente, han conducido a los ricos a comprarse un segundo coche. En los años sesenta, el gobierno laborista de Gran Bretaña intentó enfriar el *boom* de los edificios de oficinas en Londres racionando la aprobación de más espacios para oficinas. La expectación de la escasez hizo que subiera el valor de los espacios de oficina, y eso tuvo el resultado de crear más oficinas de las que se hubieran construido de otro modo.



Es necesario un trauma para que las ciudades complacientes inviertan en su futuro. La epidemia de cólera del siglo XIX obligó a Londres y París a construir alcantarillas. Para Beijing la calidad tóxica del aire ha obligado al régimen autocrático a responder a los miedos de sus habitantes. En Moscú, la nube de humo de 2014 consiguió echar al alcalde de la ciudad. *PA Images*

El manejo inteligente de edificios urbanos de propiedad privada, construidos sin embargo en torno a espacios públicos, ha tenido mucho más éxito a la hora de mantener vivos los centros de las ciudades. Cuando un propietario particular contempla un trozo de ciudad más bien como un granjero que examina sus campos, en lugar de como un promotor inmobiliario convencional, que solo valora las ubicaciones para que den beneficios rápidos, es capaz de ver los beneficios a largo plazo de una comunidad mixta, en términos de atractivo y de sostenibilidad. Las familias propietarias de Londres han mantenido el control de grandes zonas de la ciudad durante siglos. Los que han tenido más éxito han trabajado para atraer a diversos usuarios que apoyen la vitalidad de la zona.

Hasta el momento, la gentrificación casi siempre ha sido un proceso en una sola dirección, que ha tenido el efecto de esterilizar una zona. En cuanto una casa multiocupada se ha convertido en un solo hogar, son raros los cambios en el modelo de propiedad. La excepción está en la propiedad comercial. Cuando el turismo invade una zona, se invierten los modelos de comercio. En lugar de ofrecer los lujos que caracterizan las compras del centro de la ciudad, las tiendas de recuerdos, que venden en enormes volúmenes, eliminan todo lo demás. Sin embargo, Covent Garden, como Les Halles en París, pasó de innovador a hortera, y luego el interés propio e ilustrado de sus propietarios vivió un renovado intento de crear un equilibrio mejor para los arrendatarios.

Como todos los demás, los planificadores tienden a usar las tácticas de la última guerra para combatir en la siguiente. Hoy en día, Southwark se presenta como un modelo de buenas prácticas urbanas, estudiado por urbanistas envidiosos del mundo entero que buscan emular su estrategia de renovación urbana cultural, basada en el éxito de la Tate Modern a la hora de transformar la percepción de la zona. Hace dos décadas, y con igual compromiso, Southwark creía que tenía el deber de proteger la forma de vida de sus comunidades amenazadas. Y de crear, o defender, lo que veían como el tipo de empleo que llevaría trabajos «reales» a la comunidad. Querían evitar que los almacenes se transformaran para su uso cultural.

Las lecciones de la alegoría de Siena se pueden usar como una guía para aproximarse al urbanismo que tiene algo más que ofrecer que la burbuja hermética del estéril plan de Walt Disney para EPCOT. Una ciudad es un sistema demasiado complejo para que el mercado funcione por sí solo y produzca resultados deseables. El mercado no puede producir cantidades adecuadas de viviendas asequibles sin ayuda, como demuestra la crisis actual de Londres, no muy distinta de la de Nueva York, San Francisco o una docena de ciudades ricas más. Las ciudades se van moldeando mediante las interacciones a veces azarosas de la ambición individual, de los frenos y equilibrios de la política y de la legislación. Una ciudad toma forma manejando los recursos del agua, la política económica, la planificación de los transportes y el cumplimiento de la ley, así como temas que normalmente se sitúan en el lado más blando de la escala, como crear espacios públicos

donde a la gente le guste pasar el tiempo. Hacer que una ciudad funcione consiste en fomentar la tolerancia racial mediante la educación y una política de justicia. Se trata de crear un sistema de transporte público civilizado.

A los políticos les encantan las grúas; necesitan soluciones dentro del marco temporal de las elecciones, y las grúas se las dan. Pero solo hay un número limitado de problemas que son susceptibles de esa escala temporal. El resultado es un ciclo constante de demolición y reconstrucción que se contempla como sustitutivo de pensar cómo hacerse cargo de los asuntos más profundos de la ciudad. La visión de las ciudades tiende a ser una creación de los incentivadores, más que de los teóricos o de los que crean las políticas. Los constructores de ciudades siempre han sido patológicamente optimistas, si no directamente fantasiosos. Las ciudades las ha creado una mezcla extraordinaria de buenos samaritanos, empecinados obsesivos y manipuladores y especuladores políticos cínicos. Les han dado forma los codiciosos y los que están interesados solo en sí mismos, los entregados y los visionarios ocasionales. Las ciudades que están colapsadas, abrumadas por unas viviendas sociales propiedad del Estado demasiado rígidas, o por unos sistemas económicos que no ofrecen a los pobres salida alguna de los suburbios, tienen problemas. Una ciudad con éxito es la que deja espacio para las sorpresas. Una ciudad que ha quedado congelada por una gentrificación excesiva, o por demasiados centros comerciales, tendrá problemas para generar la chispa esencial para funcionar. Las ciudades que trabajan mejor son las que mantienen sus opciones abiertas, las que permiten la posibilidad de cambio. Esas que dependen de una democracia que supone algo más que votar.

# **5**

## **La idea de una ciudad**

Friedrich Engels no es el único escritor que ha mirado con horror y fascinación al abismo de una ciudad en medio de lo que parecía una transformación asombrosa, y ha mantenido en vilo al público con el relato de lo que vio. Charles Dickens exploró un Londres perdido entre la niebla, el humo y el barro, en su lucha por convertirse en una capital moderna, con su sistema legal roto, sus cárceles para deudores y sus niños criminales. Es famoso el inicio de *Casa Desolada*, de Dickens, con esa extraordinaria invocación de un «Megalosaurus de unos cuarenta pies de largo anadeando como un enorme lagarto por Holborn Hill»\* que capta de una manera tan potente la sensación de extrañeza de una enorme ciudad en medio de una violenta transición y la idea de una ciudad moderna hundida en el barro que parecía absorberla hacia un pantano primordial.

En *Dombey e hijo* (1846-1848), escrita justo después de *Las condiciones de la clase trabajadora en Inglaterra* de Engels, Dickens describía la llegada del ferrocarril que abrió en dos las calles al norte de King's Cross, dejando casas enteras colgando en medio del aire.

En aquel tiempo había tenido efecto en tales lugares el primer síntoma del terremoto que estaba transformando todos aquellos parajes. Por doquier se veían huellas de destrucción: casas derruidas, calles cortadas bruscamente e interceptadas por los escombros, excavaciones y profundos agujeros; a intervalos, enormes masas de arcilla, casas minadas y amenazando ruina, sostenidas apenas por grandes vigas; aquí un hacinamiento de carros, amontonados los unos sobre los otros, bien en posición normal, bien caídos, al pie de unos desmontes; allá, confuso rimerero de hierros oxidados en medio de una balsa formada a consecuencia del accidente; a cada paso, puentes que no conducían a parte alguna, pasajes que se habían convertido en intransitables chimeneas, verdaderas torres de Babel edificadas hasta su mitad; barracas, alojamientos provisionales construidos en los lugares menos propicios, fragmentos de paredes sin terminar, arcos, pilares, montones de ladrillos diseminados sin orden ni concierto, trípodes y grúas que nada tenían que elevar...\*

Cuarenta años más tarde, Émile Zola retrataba la vida en el París del siglo XIX y el impacto de la extraordinaria, aunque imperfecta, transformación de la ciudad de Napoleón III. *Au Bonheur des Dames* está ambientada en unos grandes almacenes de la década de 1860, una de las más recientes innovaciones urbanas de un París que se modernizaba rápidamente, y que sería muy imitada en todo el mundo. Los grandes almacenes eran lugares en los cuales los ricos recientes adquirían los gustos de las clases aspiracionales. Aprendían qué llevar, qué tener y cómo amueblar sus hogares. Zola introdujo a sus lectores en una institución que tomó como modelo el almacén Le Bon Marché de Aristide Boucicaut, que todavía ocupa gran parte de la rue de Sèvres. Usó una arquitectura innovadora para crear un espacio interior enormemente popular para el público, que resumía lo que era el París moderno.

Sin embargo, al otro lado de la calzada, La Delicia de las Damas resplandecía con las filas de sus mecheros de gas. [...] La máquina seguía zumbando como siempre, subsistía su actividad, soltando su vapor en un último estertor, mientras los vendedores iban recogiendo las telas y los cajeros contaban la recaudación. A través de los cristales empañados por la neblina, podía divisarse un pulular impreciso de claridades, todo un interior confuso propio de una máquina.

Detrás de la cortina de agua que estaba cayendo, aquella aparición, que se veía como retirada y en segundo término, turbia, confusa, adquiría la apariencia de una cámara de calefacción gigante, en donde se veían pasar las negras sombras de los fogoneros sobre el rojo fuego de las calderas. Las vitrinas se anegaban, no podía distinguirse, enfrente, más que la nieve de los encajes, cuyo blanco avivaba los cristales esmerilados de una farola de gas; y, sobre ese fondo de capilla, alzaban su vigor las confecciones, la gran capa de terciopelo, adornada con pieles de zorro plateado, ofrecía el perfil de una mujer sin cabeza, que corría a través del chaparrón hacia alguna fiesta, rumbo a lo desconocido por entre las tinieblas de París.\*

Más tarde, el almacén induce a un funcionario tipo Haussmann a darle una grandiosa fachada en uno de los bulevares nuevos de París.

Aunque Engels no se pudiera igualar a Dickens o a Zola en cuanto a calidad literaria, la robusta franqueza con la que escribió *La condición de la clase trabajadora en Inglaterra* inventó una nueva forma de mirar a las ciudades, que ha seguido resonando. Su libro es un ataque apasionado al sistema de clases. También es una lectura atenta de Manchester, una ciudad

extraordinaria, aunque todavía no designada como ciudad, en medio de un nacimiento traumático. Se estaba creando nueva riqueza mediante una serie de nuevas tecnologías, mientras los pobres, que proporcionaban el trabajo que las hacía posibles, vivían en la miseria. El impacto de las nuevas industrias no se podía limitar a lo que ocurría dentro de las fábricas. Necesitaban personas nuevas, que a su vez necesitaban nuevos sitios donde vivir, y una nueva ciudad creció en torno a las fábricas. Algunas zonas de Manchester eran poco más que barracones. Pero muchos de los propietarios de fábricas estaban deseando celebrar su riqueza y afirmar el prestigio de su ciudad con un programa de construcciones cívicas. Había nuevas iglesias, bibliotecas y escuelas. Tomaron forma las redes de ferrocarriles y tranvías.

Aunque el principal objetivo de Engels era exponer los efectos malignos del capitalismo, era un observador tan agudo que vio mucho más que explotación. Notó que el centro de Manchester se vaciaba por la noche, a diferencia de cualquier otra ciudad de las que él había conocido. Había pocas señales de vida después de oscurecer, aparte de las luces de los vigilantes que custodiaban las propiedades de sus amos. Manchester era una versión temprana de la «ciudad donut», un tipo que se hizo muy común en los años sesenta. Cuando el centro de una ciudad se convierte en un gueto de oficinas, se despuebla totalmente, y como resultado, ricos y pobres viven unas vidas cada vez más segregadas. Los muy pobres se mantenían apegados al antiguo centro de la ciudad, mientras que los adinerados se trasladaban lejos, cuando los ferrocarriles suburbanos lo hacían posible.

Un siglo más tarde, en un proceso descrito por el escritor americano Alan Ehrenhalt como «Gran Inversión», el efecto donut fue al revés. En una ciudad gentrificada, los pobres seguían segregados, pero se los empujó afuera, hacia las zonas en las cuales en tiempos vivían en suburbios deprimidos, mientras que los ricos volvieron a colonizar el centro. La vida en un suburbio distante, donde el transporte depende del coche particular, puede ser más difícil aún para los que disponen de unos ingresos mínimos.

Engels observó la forma física de la ciudad, los edificios, las calles y los paisajes. Pero, como Dickens y Zola, también quedó fascinado con la gente de esas calles. Se fijó en lo que llevaban: buen paño los ricos; fustán el resto.

También en lo que comían, bebían y fumaban. Los pobres tenían que conformarse con comida adulterada, a menudo era lo único que podían permitirse.

Por encima de todo, Engels quería ver cómo vivía la clase trabajadora. Lleva a sus lectores en un viaje indignado a través de las profundidades más bajas de la degradación, que se mantenía en lo imposible fuera de la vista de la sociedad bien educada. Proporciona un informe muy vívido desde la primera línea de una explosión urbana:

En primer lugar, está la Ciudad Vieja de Manchester, que se encuentra entre la frontera norte del distrito comercial y el Irk. Aquí las calles, incluso las mejores, son estrechas y serpenteantes. [...] Las casas sucias, viejas y en ruinas, y la construcción de las calles absolutamente horrible. Yendo desde la Iglesia Vieja a Long Millgate, el paseante ve a la vez una hilera de casas anticuadas a la derecha, de las cuales ninguna ha mantenido su nivel original; son restos del antiguo Manchester prefábricas, cuyos antiguos habitantes han desaparecido con sus descendientes hacia distritos mejor contruidos, y han dejado las casas, que no son lo bastante buenas para ellos, a una población muy mezclada con sangre irlandesa. Aquí, nos encontramos en un barrio casi sin disfrazar de clase trabajadora, porque ni siquiera las tiendas y cervecerías se molestan en exhibir un mínimo grado de limpieza. Pero todo eso no es nada, en comparación con los patios y callejuelas que se encuentran detrás, a los que se consigue acceso solo a través de unos pasajes cubiertos, por los cuales no pueden pasar dos seres humanos al mismo tiempo. Es imposible transmitir una simple idea del modo en que los alojamientos se apretujan entre sí de manera irregular, de formas que desafían cualquier plan racional, de la maraña en la cual se hallan atestados unos encima de otros, literalmente. Y no se puede culpar de eso a los edificios supervivientes de los viejos tiempos de Manchester, porque la confusión ha alcanzado recientemente su punto álgido cuando hasta el último espacio disponible que dejaba la antigua forma de construir se ha ido llenando y apedazando, hasta que no ha quedado un solo palmo de tierra sin ser ocupado.

A derecha e izquierda, multitud de pasajes cubiertos conducen desde la calle principal hacia numerosos patios, y aquel que se vuelve hacia allí, se mete en un barro asqueroso y desagradable, que no se encuentra en ningún otro sitio, especialmente en los patios que conducen al Irk, y que contienen decididamente las moradas más espantosas que he visto jamás. En uno de esos patios se encuentra directamente en la entrada, al final del pasaje cubierto, una letrina sin puerta, tan sucia que los habitantes solo pueden salir y entrar desde el patio a través de unos asquerosos pozos de orina y

excrementos estancados. Este es el primer patio del Irk por encima de Ducie Bridge... por si alguno tiene la idea de querer mirar. Por debajo, en el río, hay varias curtidurías que llenan todo el barrio con el hedor de la putrefacción animal.

Para un hombre del origen y la educación de Engels, una ciudad significaba un sitio donde la vida y el trabajo tenían lugar uno junto al otro. El nuevo Manchester no era así. Los ricos ya no vivían encima de sus negocios. Era tan poco familiar para un hombre que había vivido en la ciudad hanseática medieval de Bremen, de joven, como le parecería Los Ángeles al historiador arquitectónico británico Reyner Banham un siglo más tarde. La diferencia es que Engels quedó conmocionado por lo que descubrió en Inglaterra, mientras que Banham estaba decidido a encontrar algo inspirador en Los Ángeles, cualidades que nadie había visto todavía.

En 1845, Manchester tenía poco más de 400.000 personas. Para la media de su tiempo, sin embargo, era una ciudad gigantesca. La población se iba doblando y volviéndose a doblar década a década. Era una ciudad que parecía representar un nuevo modelo de vida urbana, donde la innovación técnica coexistía con la miseria, igual que sigue ocurriendo ahora en las callejuelas de Shanghái. El resto del mundo estaba fascinado y fue a aprender todo lo que pudo de las lecciones de Manchester como ciudad emblemática de la Revolución industrial. Como resultado, hay ciudades industriales en toda América con el nombre de Manchester, que también dio nombre a un sistema económico basado en el comercio libre. El arquitecto alemán Karl Friedrich Schinkel había estado allí 20 años antes que Engels, y diestramente había dibujado las enormes fábricas de ladrillo y hierro de la zona industrial de Ancoats, en un intento de comprender las técnicas que se necesitaban para construir unas estructuras como aquellas, que no tenían precedentes.

Manchester se le quedó grabada a Engels. Como ciudad era la cristalización de todo lo que creía que iba mal en el mundo; el ejemplo más extremo, revelador, caótico, dinámico y brutal de su especie. Y sin embargo era también el principal conductor del sistema capitalista, que, tal y como lo veían Marx y Engels, era el precursor esencial de la construcción del orden socialista. Lenin ignoró su creencia de que la transición desde el feudalismo

precapitalista al socialismo, que circunvalaba el capitalismo, era imposible. El relato de Engels de los horrores de Manchester reflejaba la hostilidad que muchos de sus contemporáneos sentían por todas las grandes ciudades.

Habiendo inventado la ciudad moderna tras la Revolución industrial, muchos en Gran Bretaña se sintieron abrumados por una sensación de repulsión. William Morris y otros que pensaban como él identificaron las grandes ciudades con todo lo que había ido mal en el mundo. En «Jerusalén», el verso salvajemente irónico de William Blake de 1808, la tierra y verde y amable de Inglaterra se había visto abrumada por satánicas y oscuras fábricas que menguaban la vida de las comunidades rurales, que acudían en masa a las grandes ciudades a encontrar trabajo.

En su novela *Noticias de ninguna parte*, William Morris retrataba un Londres desierto después de la caída del capitalismo. Parliament Square se transformaba en un montón de estiércol, con inútiles billetes de banco flotando al viento. Los habitantes de la ciudad se habían dispersado por el campo para vivir una vida de hippies del siglo XIX.

Aunque Londres tenía innovaciones modernas como alumbrado en las calles y un sistema de ferrocarril suburbano, el cólera era una amenaza mortal. El Támesis era una alcantarilla abierta, responsable del llamado «Gran Hedor»; tan nocivos eran sus efectos que los parlamentarios, en el caluroso verano de 1858, mantenían completamente cerradas las ventanas del recién construido Parlamento para que no entrara el olor. El hedor era insoportable, pero el auténtico peligro, los brotes de cólera que lo acompañaban, solo se pudieron combatir con las nuevas alcantarillas y estaciones de bombeo de Bazalgette, construidas entre 1865 y 1875. Aun así, el anarquista alemán nacido en Greenock, J. H. Mackay, escribió en 1891: «El East End de Londres es el infierno de la pobreza. Como un enorme, negro, inmóvil y gigantesco kraken, la pobreza de Londres yace ahí en silencio acechando, y rodea con sus potentes tentáculos la vida y la riqueza de la ciudad».

Fue la revulsión de los intelectuales del siglo XIX contra la ciudad lo que hizo posibles los intentos de Le Corbusier y sus seguidores de usar una cirugía urbana implacable, para sanear las grandes ciudades en el siglo XX. Le

Corbusier, después de todo, pertenecía a una generación para la cual el terror de las epidemias era todavía un recuerdo vivo. No había pasado mucho tiempo desde que el cólera mataba a 20.000 parisinos al año.

Los primeros modernos hicieron todo lo que pudieron para encontrar formas de controlar la ciudad incontrolable. La comprendían como lugar en el cual una presencia oscura y malévola oculta amenazaba constantemente con irrumpir en la superficie y devorar los valores civilizados, en una erupción de depravación, violencia y miseria.

A bordo de su buque de pasajeros alquilado, el *SS Patris II*, los arquitectos del Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) se hicieron a la vela desde Marsella a Atenas, en el verano de 1933, para planear su estrategia para amaestrar la ciudad. No pertenecemos a una generación que tenga la fe compartida de la que disfrutaban los arquitectos modernistas pioneros. Estos dividían su utopía en zonas funcionales que segregaban el hogar del puesto de trabajo. Creían que las consideraciones de higiene debían ser el factor primario, determinando el diseño de la vivienda social, que tomaba la forma de unos bloques situados bastante separados entre sí en un parque, para permitir que el sol llegara a todos los rincones del espacio entre ellos. La suya era una generación libre del lujo de la duda. La nuestra no lo es, y por eso ahora luchamos por encontrar un renovado sentido de lo que deberían ser las ciudades. Nosotros somos testigos de las muchas utopías urbanas que acabaron echándose a perder inventadas por los arquitectos de ese buque, expurgadas y propagadas por un sistema político que medía el éxito por el número de nuevos hogares que podía construir cada mes. Aparentemente menos violento, aunque igualmente destructor de los valores urbanos, fue el crecimiento del movimiento de la ciudad jardín, introducida en el Reino Unido por Ebenezer Howard. Pero cuando finalmente apareció, el modelo dominante para la ciudad suburbana de baja densidad no fue el pueblo abstemio y frondoso que era la ciudad jardín de Welwyn, creada por Howard, sino un monstruo de crecimiento descontrolado llamado Los Ángeles.

Si Engels y Dickens exploraron el significado de la ciudad industrial del siglo XIX en el mundo escrito, en el siglo XX hubo cineastas que se propusieron predecir en qué se convertirían las ciudades. Y estuvieron entre

los primeros en crear un clima en el cual los aspectos más oscuros, y aparentemente más siniestros, de la vida urbana, podían presentarse como una alternativa más sofisticada a una utopía soleada, pero aséptica.

*Metrópolis*, de Fritz Lang, a partir de 1927, estableció los cimientos para una tradición de la exploración del cine de la distopía urbana que culminó con *Blade Runner* de Ridley Scott en 1982, pasando por una película de cine negro como *Noche en la ciudad* de Jules Dassin, filmada en 1950, que retrataba el crimen en el Londres bombardeado de la posguerra, mientras el Festival de Gran Bretaña iba tomando forma entre las ruinas.

El cine ha representado los compromisos morales y la violencia que han formado el acompañamiento aparentemente inevitable de la urbanización. *Las manos sobre la ciudad*, de Francesco Rosi, retrató en 1963 a Edoardo Nottola, interpretado por Rod Steiger, como un especulador inmobiliario implacable que burla la ley, intimida, seduce y soborna a políticos de todos los partidos para hacer fortuna con la reconstrucción de Nápoles.

La película de 2006 de Anthony Minghella *Violación de domicilio* vuelve a la misma zona de Londres que exploró Dickens en *Dombey e hijo* y proporciona una exploración muy inspirada de la naturaleza de la ciudad moderna, a base de muchas capas. Jude Law es un arquitecto paisajista que está muy ocupado salvando a Londres para un mundo lleno de restaurantes orientales pijos, lofts con paredes de ladrillo a la vista y arte público. La película es una crítica muy matizada del urbanismo contemporáneo. Representa dos mundos completamente distintos que se superponen en el lugar, pero no en el tiempo. De día el estudio de Law, situado en medio de una enorme reurbanización que es King's Cross, bulle con esa sensación cómoda que tienen los creativos de clase media de tener derecho a todo. De noche lo toman los limpiadores nigerianos y los traficantes de crack kosovares, que les roban una y otra vez los ordenadores. La película de Minghella recuerda que esos submundos urbanos dependen los unos de los otros, pero raramente se ven o se hablan entre sí.

La respuesta convencional de los urbanistas reales sigue siendo todavía intentar erradicar la parte más oscura de la ciudad. Pacifican las favelas y destruyen las casas de bajo coste que hacen posible la vida en la ciudad para

los pobres, y al acomodar a los trabajadores de servicios, más cómoda también para los ricos.

Si Manchester era la quintaesencia de la ciudad de la primera Revolución industrial, una ciudad de talleres movidos a vapor, canales, telégrafos y tranvías, Los Ángeles representaba la ciudad clave del consumismo, formada sobre todo por el tranvía, y luego por el automóvil. La imagen de la ciudad quedó definida por el cine, que dio a conocer su paisaje en todo el mundo. Los pozos de petróleo y los principios de la industria aeroespacial hicieron rica a Los Ángeles, y dispuesta a experimentar con nuevas ideas. Atrajo a una enorme cantidad de intelectuales y artistas desplazados europeos, desde Bertolt Brecht y Richard Neutra a Arnold Schoenberg y Thomas Mann.



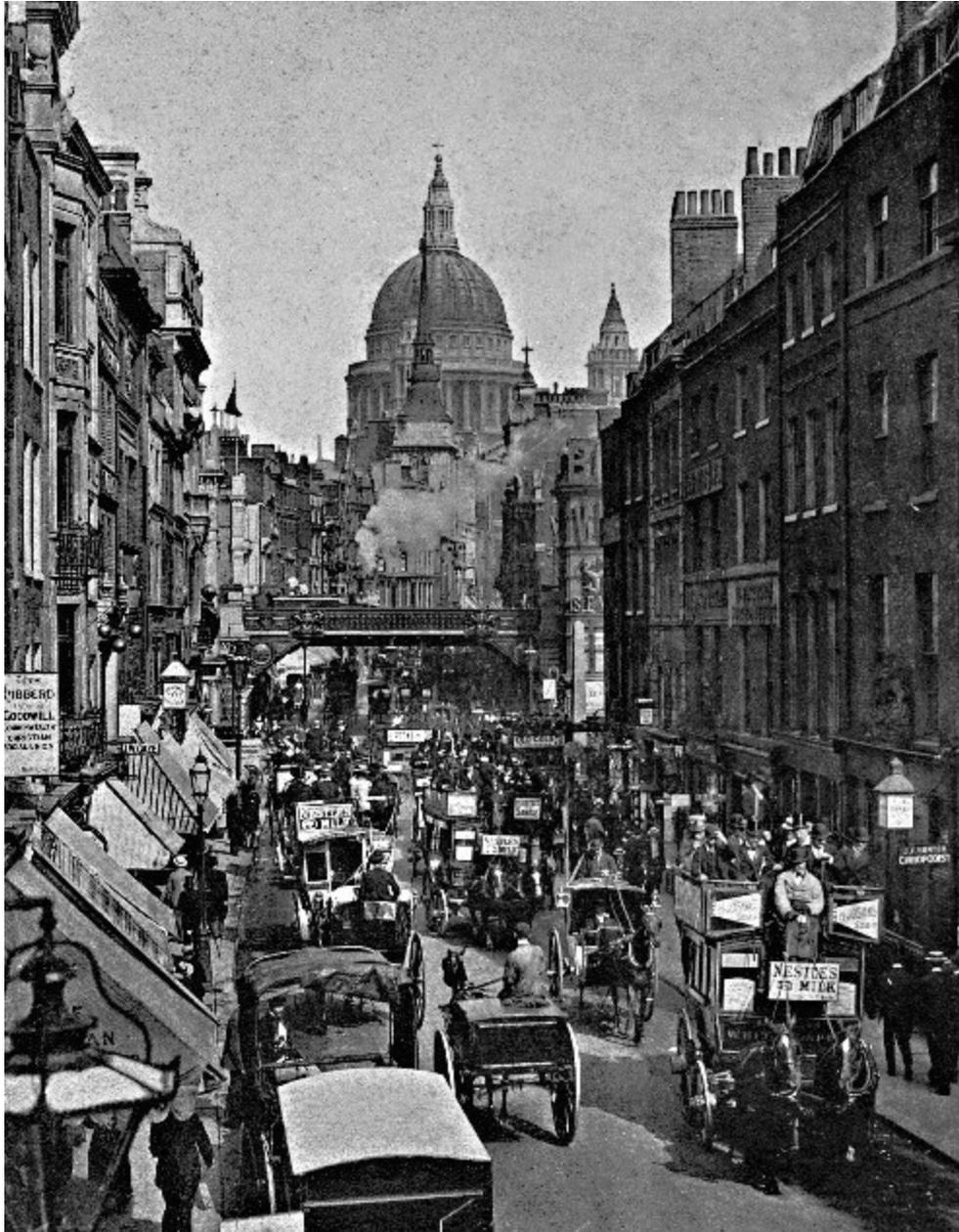
Gustave Caillebotte pintó la vida de un bulevar parisino. *Art Institute of Chicago/The Art Archive*



George Tooker, *The Subway*, 1950. Témpera al huevo sobre tablero composición, 18 1/8 × 36 1/8 in. (46 × 91.8 cm). Whitney Museum of American Art, Nueva York. © George Tooker. *Photo: The Art Archive*



George Tooker captó la alienación del transporte de masas en Nueva York (arriba). El promotor mafioso Rod Steiger en *Las manos sobre la ciudad* (abajo) traza el mapa de un Nápoles atrapado entre la ambición y el provecho. *Alamy*



La ciudad es el sujeto clave en el arte, la literatura y el cine. Dickens y Zola captaron la esencia de Londres y de París justo antes de la modernización. *Museum of London/Getty Images*

Con su niebla fotoquímica y su expansión interminable, sus pasos elevados en forma de trébol de cemento, de dos o tres pisos de altura en algunos lugares, Los Ángeles era contemplada casi con tanto horror como se vio Manchester en tiempos, al menos por aquellos que no vivían allí. Luego, el historiador de la arquitectura británico Reyner Banham se propuso cambiar sus ideas. Decía que aprendió a conducir a los 43 años, cuando llegó a la ciudad, para poder leerla en su idioma original. Banham entendía que Los Ángeles estaba cambiando el mundo igual que Manchester había hecho en tiempos, pero estaba decidido a que le gustase la ciudad, por muy odiosa que la encontraran otros. De hecho, como decía su biógrafo, Nigel Whiteley, Banham quería que le gustara Los Ángeles precisamente porque a otra gente no le gustaba. El escritor Adam Raphael, a quien Banham cita con regocijo en su libro *Los Ángeles: la arquitectura de cuatro ecologías*, decía que «Los Ángeles es la ciudad de gran tamaño de Estados Unidos más ruidosa, apesada, incómoda y poco civilizada. En resumen: una alcantarilla hedionda».

James Cameron era más perceptivo: era un lugar, escribió, de «alegría sin pecado, y pecado sin alegría». El libro de Banham de 1971 era un intento de mostrar al mundo educado cómo comprender una ciudad que antes contemplaba como la personificación de todo lo que podía funcionar mal en la vida urbana, ahogada por autopistas, centros comerciales y arquitectura basura. De hecho, el libro de Banham no trata realmente de arquitectura; tiene mucho más que ver con ofrecer una forma de pensar en una ciudad que antes tenía la capacidad de producir una intensa ansiedad, incluso terror, en sus visitantes. No se podría haber escrito sin la asociación de Banham con el surgimiento del Grupo Independiente, los precursores británicos del movimiento del pop art, y su fascinación por lo cotidiano y la atracción de la cultura popular comercial.

Banham creía que el centro depauperado de Los Ángeles era irrelevante para la ciudad en su conjunto. Los visitantes europeos se horrorizaban y no comprendían unas calles sin aceras, donde la policía les podía detener por no poseer un coche. ¿Dónde estaba la gente? ¿Cómo te las arreglas, cuando todas las señales habituales que se usan para orientarse por una ciudad han sido erradicadas? ¿Cómo se podía distinguir una zona peligrosa de otra

segura? La contaminación tiñendo el cielo azul de un marrón siniestro, e intensificando unos atardeceres ya de por sí chillones, era también un fenómeno especialmente amenazador, que parecía una intrusión alienígena en lo que en tiempos fueron benéficos naranjales, unos terrenos en los que se construyó la mayor parte de la ciudad. Cuando llegó Banham en 1964, Los Ángeles parecía la personificación del anonimato y el no lugar, una característica que se consideraba peor aún en sus efectos que la propia contaminación.

Gertrude Stein tenía en mente su propia ciudad natal, Oakland, en California, cuando dijo eso de que «allí no hay allí», quizá no para insultarla, sino para describir la melancolía de visitar la calle en la que había crecido y ya no reconocía. Pero en los sesenta, esas palabras se asociaban universalmente con lo que los críticos consideraban que era la «deslugaridad» de Los Ángeles y su falta de centro. Banham creía que era una respuesta basada en los prejuicios, y una incapacidad deliberada de comprender lo que podía ofrecer Los Ángeles.

En su aceptación permisiva de la esencia de Los Ángeles, Banham era el prelude a la celebración de Las Vegas por Robert Venturi y Denise Scott Brown, dos arquitectos que pueden ser considerados con toda razón como los primeros posmodernos. Más tarde, los observadores acudirían a Las Vegas para comprender la nueva economía de servicios y los puestos de trabajo creados para emigrantes latinos a Estados Unidos, con papeles o sin ellos. Venturi y Scott Brown fueron a buscar una ciudad «normal» detrás de la explosión de deseos ocultos normalmente, revelados por el Strip. Lo que hacía diferente *Aprendiendo de Las Vegas* de previas exploraciones de las fuerzas que daban forma a las ciudades contemporáneas era su decisión, en aquellos momentos muy chocante, de aprender de la cultura popular.

Visitar Las Vegas a mediados de los sesenta era como visitar Roma a finales de los cuarenta. Para los jóvenes norteamericanos de los años cuarenta, familiarizados únicamente con la ciudad tipo cuadrícula, a escala de los coches, y las teorías antiurbanas de la generación arquitectónica anterior, los espacios urbanos tradicionales, la escala peatonal, y las mezclas, o continuidad de estilos de las piazzas italianas, eran una revelación significativa. Redescubrieron la Piazza. Dos décadas

después, los arquitectos están quizá listos para unas lecciones similares sobre grandes espacios abiertos, a gran escala, y a gran velocidad. Las Vegas es al Strip lo que Roma es a la Piazza.

La novelista Mary McCarthy escribió un elegante librito sobre la imposibilidad de encontrar nada nuevo que decir sobre Venecia. Podía haber dicho lo mismo de Las Vegas, una ciudad que, como los Venturi que fueron allí con sus alumnos a finales de los años sesenta, ha sido escudriñada por una densidad de turistas literarios todavía mayor, desde Noël Coward a Hunter Thompson. La mayor parte de ellos identifican el carácter esencialmente industrial del lugar, en el cual las masas trabajan duramente, con cara adusta, en los turnos continuos de las cadenas de producción representadas por las tragaperras. Otra observación habitual es resaltar el parecido de Las Vegas con Lourdes: los enfermos terminales, los obesos y los deformes viajan allí desde todo Estados Unidos en busca de redención y de la posibilidad de tocar, aunque solo sea por un instante pasajero, el sueño de los ricos, y el oro sobre el cual se ha construido la ciudad. Y sin embargo, a diferencia de Venecia, Las Vegas no está muerta: continúa reinventándose. Es, entre otras cosas, una fortaleza del trabajo organizado. Los sindicatos se han asegurado de que la ciudad proporcione camareros, personal de cocina y limpiadores, a unos salarios razonables.

Hubo un tiempo en el que la parte académicamente respetable de la profesión arquitectónica habría retrocedido, como un vampiro apartándose de la luz del sol, de verse sujetos a un ejercicio semejante, en el lugar más *kitsch* de todo lo *kitsch* imaginable. Y sin embargo, Las Vegas ocupa un lugar especial en la historia de la arquitectura y el urbanismo contemporáneos. Venturi y Scott Brown aseguraban que encaraban el divorcio de la arquitectura contemporánea de la cultura popular; intentaron hacer algo con la fastidiosa inseguridad intelectual que se halla en el corazón de la profesión arquitectónica: esa sensación de que los arquitectos, sencillamente, no cuentan en el mundo de la cultura en general, de que se les contempla como alguien preocupado no por las ideas, sino por el pragmatismo sucio de la construcción.

Venturi y Scott Brown declararon que Las Vegas no era un espectáculo hortera, el producto de un matrimonio extravagante a punta de escopeta entre el crimen organizado y el New Deal, que financió la construcción de la presa Hoover, allí cerca, sino una Florencia contemporánea. Viajaron por el Strip, caminaron por los aparcamientos y examinaron la estructura de lo que la mayoría de los arquitectos, con la imaginería de las colinas toscanas indeleblemente marcada en sus mentes, no reconocerían como ciudad en absoluto.

En la superficie, la ciudad de Las Vegas de los años sesenta era el mismísimo modelo de lo que no hay que hacer para la profesión de los arquitectos, todavía atormentados por una sensación de prédica y apostolado sobre la construcción de un nuevo orden social. Era grosera y escandalosamente chabacana. Y sin embargo, era también la fuente más vital de imaginería visual de Estados Unidos. Tenía capillas para casarse en el propio coche, y neones parpadeantes en tal cantidad para aterrorizar a los arquitectos modernos más remilgados. Los Venturi tuvieron la visión suficiente para tragar saliva y decidir que, en realidad, Las Vegas no estaba tan mal. Y se enfrentaron a lo que veían no con una complicidad burlona, sino con la mayor seriedad.

Vieron la urbanización del Strip, con sus gigantescos letreros luminosos, sus aparcamientos en el patio delantero y edificios sin gracia alguna, como algo autóctono. Era, y ellos lo comprendieron así, un paisaje destinado a ser visto a la velocidad de un coche en marcha, y no para ser experimentado por un peatón. Para los Venturi, Las Vegas autóctona estaba allí, y la podían citar arquitectos muy académicos y urbanistas, e incluso se podía traducir a la base de una forma literaria, manteniendo al mismo tiempo su accesibilidad a un público mucho más amplio. Podrían haber hablado de la forma en que John Le Carré pudo transformar los elementos básicos de la novela negra en literatura, o incluso de lo que hizo Warhol con la imaginería del embalaje comercial. En lugar de soñar con el tipo de ciudad que los arquitectos podían construir, si la sociedad les dejaba, los Venturi estaban más interesados en el mundo tal y como era. «A mucha gente le gustan los barrios suburbanos, y ese es el motivo para aprender de Levittown y Las Vegas... Tenemos que aprender de los bordes suburbanos de la ciudad existente que son atractivos

simbólicamente, y no formalmente.» Pero la vitalidad caótica de Las Vegas, que les inspiró, ya estaba desapareciendo, y sería sustituida primero por acrílico moldeado al vacío e iluminado por detrás, y luego por led, igual que el Burger King ha reemplazado a los bares antiguos. A pesar de su aparente radicalidad, *Aprendiendo de Las Vegas* está lleno de nostalgia de una tecnología superflua. La ciudad de Las Vegas de los Venturi no era la auténtica Las Vegas, igual que la visión nostálgica de Jane Jacobs de la amable vida en las calles de Greenwich Village tampoco era el auténtico Nueva York.

Los Venturi no reconocerían Las Vegas de hoy en día. El Glitter Gulch, donde los trabajadores que construyeron la presa Hoover iban el día de paga a meter su dinero en las tragaperras, no podía competir con los nuevos casinos. La ciudad ahora se anuncia a sí misma no con cowboys de arte pop, sino con hoteles y restaurantes que sirven botellas de vino de 4.000 dólares y exhiben Picassos de la colección del propietario de casinos Steve Wynn. Si Las Vegas de los años sesenta ayudó a impulsar a Andy Warhol, la ciudad de hoy es más bien a la manera de Jeff Koons. La contribución única de Las Vegas a la arquitectura y el urbanismo contemporáneos tiene sus raíces en los terrenos ajardinados de las casas de campo inglesas del siglo XVIII, con sus caprichos clásicos y sus grutas góticas, que a su vez recuerdan la forma en que el emperador Adriano evocaba el Nilo y sus monumentos en su villa de las afueras de Roma. En el curso de dos décadas, los propietarios de casinos rivales han ido subiendo las apuestas al competir entre sí, creando los hitos urbanos más despampanantes. Tienen que hacer algo más que atraer el tráfico que pasa hacia el oeste a través del Strip.

Los casinos, un vez atraídas las multitudes al desierto, deben ofrecer cosas que hacer, así como cosas que mirar. Como una hamburguesa triple de queso con todos los aditamentos y acompañada de patatas, en la constante competición para superarse unos a otros, los casinos superponen capa tras capa de ingredientes: juego y boxeo, música y circo, compras con restaurantes temáticos, centros de convenciones con museos Guggenheim, en algunos casos, todo en el mismo complejo. Esto ha dado a Las Vegas la forma de una ruleta en la cual los propietarios hacen apuestas en distintas propiedades a la vez, con la esperanza de diversificar sus riesgos.

En un extremo se encuentra el MGM Grand, un enorme monstruo verde, cuyo característico león tiene 10 pisos de altura. Y con sus 5.000 habitaciones, no solo es uno de los hoteles de mayor tamaño del mundo, sino una ciudad de buen tamaño en sí mismo.

En la esquina siguiente está el Excalibur, un poco más pequeño que el MGM Grand, pero no menos notorio. Un dragón animatrónico trepa de su foso a intervalos regulares, con esfuerzos vigorosos pero inútiles por tragarse a un brujo. El grupo de estatuas de la isla de Pascua del Tropicana, de mayor tamaño que las naturales, también llama la atención. Está enfrente del Excalibur, que a su vez se enfrenta al MGM. Y el león del MGM fulmina con la mirada por encima de múltiples carriles de tráfico a la Estatua de la Libertad que emerge de un lago atravesado por el puente de Brooklyn que lleva a los huéspedes al hotel New York New York, formado por un grupo de rascacielos que replican los de Nueva York, a escala 1/3. Dentro, el casino, de unos 7.500 metros cuadrados, tiene como tema Central Park. El auditorio es Radio City. Y también hay una montaña rusa con una pendiente de 60 metros de altura en la cual los clientes se sientan en una imitación de taxis amarillos. Es una alucinación dentro de una alucinación.

New York New York se vio superado por el Venetian, que es una réplica de la plaza de San Marcos, con sus góndolas, canales y puentes, y su efímero reducto del Guggenheim en una oxidada caja de acero cortén diseñada por Rem Koolhaas. El Venetian, con sus campaniles y su representación del Palacio de los Dogos, lleva la artesanía a unos niveles mucho más elevados de los que podía aportar el New York New York, donde la idea de replicar la espiral del Guggenheim original se abandonó en favor de representar algo menos exigente geométricamente y por tanto más barato, el Whitney Museum.

Al principio del siglo xx, ese era el estilo que procedía de los parques temáticos y lo invadió todo, como las malas hierbas. Sus efectos eran visibles en todos los centros comerciales decorados para que parecieran un pueblecito con sus prados, y todos los aeropuertos con un bar hípster con sillas recuperadas de mediados del siglo xx en la terminal de salidas. Y en Las Vegas, MGM Resorts empezó el proyecto del CityCenter en el Strip, que une a arquitectos de alto nivel, como Norman Foster, y una mezcla de elementos

que va más allá de los casinos y unidades de hotel, e incluye 2.400 apartamentos, así como tiendas al nivel de la calle y un sistema de transporte colectivo, como si Las Vegas hubiese empezado a ser un poquito más una ciudad real. Venturi y Scott Brown sugerían que en lugar de apresurarse en el juicio, era mucho más importante comprender lo que estaba pasando en esa nueva forma de la ciudad.

Aprender del paisaje existente es una forma de ser revolucionario, para un arquitecto. No es la forma más obvia, que es arrasar París y empezar de cero, como quería hacer Le Corbusier en los años veinte, sino otra forma mucho más tolerante; esta es cuestionar cómo miramos las cosas.

[...] El Strip de Las Vegas en particular [...] desafía al arquitecto para que adopte una visión positiva, no resentida. [...]

Y no dar a conocer el juicio se podría usar como herramienta para que los juicios posteriores fueran más comprensivos. Es una forma de aprender de todas las cosas.

Eso es exactamente lo que hizo Banham con Los Ángeles, y lo que el arquitecto y teórico holandés Rem Koolhaas seguiría haciendo con su estudio de Lagos, todavía no publicado, y que lleva 20 años escribiendo. El primer libro de Koolhaas, *Delirio de Nueva York*, publicado en 1978, sugería que al descodificar lo que presentaba como el auténtico sentido de la historia urbanística de Manhattan, él estaba ofreciendo la posibilidad de llegar a la comprensión de la historia de las ciudades del siglo xx («un manifiesto retrospectivo», lo llamaba). La firma de Koolhaas, OMA, siguió trabajando en muchos de los proyectos más emblemáticos de las ciudades emergentes del mundo. Construyeron el cuartel general de la China Central TV en Beijing, y una serie de proyectos culturales en Qatar. Centrarse en Lagos, una ciudad poco familiar para la tropa de los arquitectos de éxito internacional, aquejada perpetuamente de desfase horario, que recorre el mundo construyendo museos y rascacielos, era atractivo precisamente porque era una opción menos obvia.

Banham y Koolhaas adoptan una visión contraria, deliberadamente. Ambos han explorado ciudades en las cuales el conocimiento convencional decía que se suponía que no encontrarían rasgos que las redimieran. Pero en lugar de condenarlas, las presentan no como modelo de urbanismo, pero sí al menos como objeto valioso, que hay que tomar en serio. Koolhaas fue por

primera vez a Lagos en 1996, y lleva años prometiendo publicar su libro, titulado *Lagos: How it Works*. Existe en el mundo público solo como promesa no cumplida, en una página de Amazon con una fecha de publicación ficticia de 2007. Sin embargo hay una película, *Lagos Wide & Close*, en la cual colaboró Koolhaas. En ella dice: «Lo que es fascinante es cómo, con algún nivel de autoorganización, hay una extraña combinación de un subdesarrollo extremo y una urbanización... [Lagos no es] un lugar atrasado, sino un anuncio del futuro».



Durante siglos, nuestra comprensión de las ciudades tomó imagen, aunque no siempre, en los modelos tradicionales europeos de Roma y Florencia, París y Viena, Londres y Berlín; luego en los ejemplos históricos convencionales: Beijing o Atenas. En la segunda mitad del siglo xx, una nueva generación de observadores estableció su propia reputación examinando modelos de ciudades asombrosamente distintos. Reyner Banham exploró Los Ángeles (arriba), Robert Venturi y Denise Scott Brown fueron a Las Vegas, y Rem Koolhaas descubrió Lagos. © *Hiroji Kubota/Magnum Photos*



Diseñada para ser comprendida a vista de coche, Las Vegas todavía sigue siendo un lugar en el cual la gente camina por las calles entre las piezas arquitectónicas y adonde se ven atraídos los pobres para intentar tocar un aura de riqueza, como los peregrinos mutilados que iban a Santiago buscando redención. © *Martin Roemers/Panos Pictures*



De todas las ciudades de África, Lagos es la que sobresale simplemente por su tamaño, y su capacidad de funcionar en medio de un aparente caos. *Alamy*

Koolhaas describe una ciudad que, en muchos aspectos, Engels reconocería por su experiencia en Manchester en la década de 1840. Pero a diferencia de Engels, que, desde su impaciencia con lo que describe como desorden del caprichoso crecimiento de Manchester, probablemente habría sido feliz al ver que su forma anterior fue eliminada y reemplazada con algo más disciplinado, Koolhaas asegura encontrar en Lagos si no placer, al menos vida y lecciones sobre la vida. «A veces no sabes si debes tener miedo porque las historias de violencia y robos son muy extremas. Lagos tiene la reputación más horrible en términos de seguridad, pero puede ser emocionante enfrentarse a los miedos y mirarlos cara a cara.»

Koolhaas describe una noche en un club nocturno de Lagos, un relato que lo puso en el punto de mira de los críticos, que le ven como un autocomplaciente turista del desastre, capaz de idealizar los suburbios, pero al que sacarían de allí en helicóptero si tuviera auténticos problemas. «No

estaba demasiado claro dónde nos encontrábamos, porque estaba completamente oscuro, y no había electricidad desde hacía varias horas, cuando llegamos. De modo que por primera vez en mi vida, estaba comiendo, en medio de una oscuridad total, una comida que no podía ver ni identificar.»

Impertérrito, Koolhaas procedió a construir una visión del aspecto que puede tener la metrópoli de mayor tamaño de África, el centro de un Estado que está superando a Sudáfrica y Johannesburgo como epicentro urbano del continente.

En Lagos no hay elección, pero hay incontables maneras de articular la condición de no tener elección. En Nueva York, por otra parte, siempre hay una sensación de posibilidad de elección infinita, pero con un conjunto de opciones muy convencionales entre las cuales elegir. Nunca he estado especialmente interesado en los habitantes individuales de la ciudad, pero en Lagos hay una cantidad de niveles fantástica. Nos familiarizamos tanto con la ciudad que dejamos de mantener nuestro enfoque objetivo, y nos metimos de verdad en el terreno. A partir de esas posiciones más vulnerables, podríamos notar el impacto de todas las fuerzas.

[...]

[Lagos] es terrorífica y espeluznante, no depresiva. Por supuesto, es extremadamente depresiva si piensas en la calidad de vida. Pero he visto tantas fuerzas positivas allí que en realidad nunca me he sentido deprimido... Tengas las dudas que tengas sobre Lagos, al menos ofrece una perspectiva que muchas culturas no tenían ni siquiera hace 10 o 20 años.

En Los Ángeles, Banham encontró «una ciudad de 180 kilómetros cuadrados, pero que no tiene ninguna profundidad temporal; aparte de un pequeño centro, que todavía no tiene ni doscientos años, y otros pocos reductos más antiguos, Los Ángeles es arquitectura instantánea en un paisaje urbano instantáneo». Banham estaba embriagado por los coches trucados y las tablas de surf, y los tics sociales de la etiqueta de la autopista que aseguraba haber observado, como arreglarse el pelo en el espejo del pasajero de los coches mientras los ocupantes salían por las autopistas y que interpretó como marcar la transición del exterior al interior. Para Banham, San Francisco se parecía demasiado a lo que él ya conocía de Europa para resultar interesante.

San Francisco estaba introducido en California desde el mar; la Fiebre del Oro trajo a su primera población y su cultura en torno al Cabo de Hornos; sus casas yanquis prefabricadas y sus actitudes prefabricadas de Nueva Inglaterra o incluso europeas fueron arrojadas sin modificar a la costa. Visto desde el sur de California parece un enclave extranjero, como el Protestant Pale en Irlanda, porque los californianos del sur venían a Los Ángeles predominantemente por tierra, atravesando despacio toda la masa continental norteamericana y su historia en evolución.

Banham era un observador provocativo, que representó un papel importante a la hora de comprender la ciudad contemporánea. Nos ayudó a mirar las ciudades sin prejuicios, a encontrar los aspectos positivos de lo que nos resulta poco familiar. Pero no captó un fenómeno que ya estaba en marcha en el otro extremo de California desde Los Ángeles, en el borde exterior de San Francisco. Si hay algún sitio que pueda ser visto como el grado cero de lo que se ha convertido en la industria dominante del mundo, ese es Silicon Valley. Ese lugar es, por supuesto, una forma de hablar, más que una ciudad real, con un gobierno y unos impuestos. Sin embargo, describe un lugar que ha tenido un impacto en la cultura del mundo y en su economía que equivale al de cualquier ciudad importante de los últimos 50 años. Ha atraído a la gente con talento y ambiciosa del mundo entero; ha creado nuevas formas de lugares de trabajo, nuevas formas de ir y volver al trabajo, y ha acelerado la velocidad del cambio. Más allá de las dos autopistas que forman un largo rectángulo entre San Francisco y San José está un rosario de pequeñas ciudades que constituyen Silicon Valley y que apenas existían en los años cincuenta. Esto se puede comprender como ciudad no a causa de su capacidad de fabricación (las fábricas de chips están en otras partes), ni tampoco por su tamaño o su forma de gobierno, sino a causa de la gente que es capaz de atraer, un factor que se reforzó más aún cuando surgió la primera generación de empresas de ordenadores en sus garajes. Apple, Google y Facebook están allí. Uber y Airbnb, que están transformando el transporte y la hostelería en las ciudades, respectivamente, no están lejos, junto con LinkedIn y Twitter. El mundo ha ido allí a mirar y aprender, igual que fue a explorar las ciudades industriales a Inglaterra, a principios del siglo XIX.

Si Silicon Valley tiene un centro es la Universidad de Stanford, actualmente Universidad de Leland Stanford Junior, que recibió su nombre en 1885 en memoria del único hijo del gobernador Leland Stanford y su esposa, Jane, muerto en la infancia, por parte de sus entristecidos padres. Y muy cerca, en Sand Hill Road, en Menlo Park, está su centro financiero, donde se agrupan los fondos de capital riesgo. Stanford se construyó en las 3.200 hectáreas de tierras de cultivo que la familia donó a la universidad. Frederick Law Olmsted diseñó el campus, y se construyó todo en estilo misión, con paredes de arenisca y tejados de tejas rojas.

Ahora mismo Stanford cuenta con 30.000 estudiantes y profesores, 36 kilómetros cuadrados de reserva natural, a los que se accede por una carretera de circunvalación llamada Campus Drive, que conecta con las dos autopistas que son las arterias principales de Silicon Valley. Además de la reserva natural, tiene un campo de golf y su propio acelerador de partículas. William Hewlett y David Packard, graduados de Stanford en los años treinta, fueron los primeros en iniciar un negocio de alta tecnología en un garaje de Palo Alto. Yahoo, Sun Microsystems, Netflix, LinkedIn, eBay y otro puñado más de empresas de éxito están vinculadas a la universidad. Larry Page y Sergey Brin prepararon el trabajo inicial que hizo posible Google en el campus, y dieron a la universidad una participación en la nueva empresa para dar licencia a la propiedad intelectual. Es el tipo de institución que a todas las ciudades ambiciosas del mundo les gustaría replicar. Cuando fue alcalde de Nueva York, Michael Bloomberg intentó persuadir a Stanford de que estableciera un segundo campus en Governors Island, en medio del East River. En Gran Bretaña, Cambridge se acerca mucho al notable expediente de Stanford a la hora de producir graduados que, aprovechando sus conocimientos académicos, han iniciado negocios que han conseguido un dominio mundial, aparentemente de forma instantánea.

La presencia de la universidad ha convertido el norte de California en el hogar de algunas de las empresas más ricas del mundo, y a su vez estas han enriquecido muchísimo a la universidad. Apple, que alcanzó una capitalización en el mercado de 710.000 millones de dólares en 2015, de modo que tenía un valor superior al PNB de Suiza, Nigeria y Polonia, entre otras muchas naciones, tiene su base en Cupertino. Google está en Mountain

View. Un día bueno, llegar a Google en coche desde el One Infinite Loop, como se llama ahora el cuartel general de Apple, cuesta seis minutos. Google sabe más de nosotros que la Agencia de Seguridad Nacional de Estados Unidos (NSA) y el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno del Reino Unido (GCHQ). Pronto empezará a vender vehículos de autoconducción y está trabajando en unas lentes de contacto que podrán comprobar el nivel de azúcar en la sangre para los diabéticos. Google nos puede decir exactamente cuánto se tarda en ir en coche a un sitio, antes incluso de salir. En Menlo Park, a otros 16 minutos por la 101 US dirigiéndonos hacia el oeste, está Facebook, que tiene más personas conectadas cada día (es decir, usando sus productos) que toda la población de China.

Apple, Facebook, Google y, arriba en Seattle, Amazon, son ya ciudades estado, sin pretensiones democráticas. Son oligarquías que no creen tener la obligación de pagar impuestos. Para las ciudades estado de Italia había algún tipo de control y de equilibrio entre la autoridad cívica y la religiosa, entre el papa y el emperador. En Silicon Valley no hay equilibrio. Es la sede de un grupo de superpotencias globales, el producto de un crecimiento vertiginoso, responden solo ante sí mismos y sin embargo dependen de la región más amplia de la que forman parte, igual que Florencia y Siena dependían del contexto italiano más amplio para su cultura, identidad y seguridad. Y amenazaban con eclipsar al Estado, aunque su interés ilustrado pudiera sugerir lo contrario.

La población total del Área de la Bahía está repartida en ocho condados y asciende a unos siete millones de personas. Ese es el tipo de sopa urbana que yo mismo describí como *The 100 Mile City* [*La ciudad de las 100 millas*], donde las bolsas de urbanismo tradicional flotan en campo abierto, entre enormes polígonos industriales y grandes almacenes de transporte. Tiene en su interior un par de componentes que se podrían reconocer como ciudades, según el punto de vista europeo. San Francisco, con unas 900.000 personas dentro de los límites de la ciudad, es la más densamente poblada de todo Estados Unidos. Tiene un centro y una vida peatonal, así como uno de los grupos más visibles de todo Estados Unidos de gente sin techo. Un largo trecho de Mission Street, con sus albergues para vagabundos y sus

durmientes callejeros, es precisamente la zona donde las empresas emergentes (*start-ups*) han buscado espacio para sus oficinas. San Francisco está lleno de las cosas que convencionalmente se asocian con la vida urbana: aceras, peatones, librerías, un teatro de ópera, comida callejera china y transporte público.

Oakland, con menos habitantes, es similar. San José parece mucho menos una ciudad tradicional, ya que es verde, de baja altura y escasa densidad, pero después de décadas de ir expandiendo sus fronteras sistemáticamente, asegura que tiene más personas en su jurisdicción que San Francisco.

Aunque la gente trabaja en Silicon Valley, no necesariamente viven allí. Los autobuses que llevan a los programadores de Google fuera de Mountain View han sido atacados por los habitantes más radicales de San Francisco. Y el dinero que se hace en Silicon Valley ha tenido un gran impacto en el valor de la propiedad, en las calles residenciales de San Francisco. A lo largo de las seis décadas pasadas, Silicon Valley ha pasado por sucesivas reinenciones, la primera de las cuales fue la fase de investigación, cuando Xerox envió a algunos de sus mejores cerebros desde los inviernos congelados del norte del estado de Nueva York a Palo Alto. Se acomodaron en el Palo Alto Research Center, construido al efecto, llamado también Xerox PARC. Allí fue donde se hizo el primer trabajo sobre lo que se convertiría después en la interfaz gráfica de usuario (o GUI, por sus siglas en inglés) que abrió los ordenadores al mundo en general, cuando la comercializó Steve Jobs.

Los científicos de Xerox y las primeras empresas de tecnología se encontraron compartiendo el norte de California con los hippies y los tipos del *Whole Earth Catalog* de Stewart Brand. Brand fue una figura clave en el cruce entre los mundos de la tecnología y la contracultura, que influiría a Steve Jobs y posteriormente a Sergey Brin y Larry Page en Google. En tiempos vivió en un barco atracado en Sausalito, justo al otro lado del puente Golden Gate de San Francisco. *Ponche de ácido lisérgico* de Tom Wolfe, un relato de no ficción del viaje de Ken Kesey marcado por el LSD en busca de Grateful Dead, los Ángeles del Infierno y Timothy Leary, retrata a Brand al volante del autobús mágico lleno de Alegres Bromistas. Publicó *The Whole Earth Catalog* [*Catálogo de toda la Tierra*], que era un antepasado analógico

de Wikipedia, y llevaba el subtítulo de «Acceso a herramientas», que iba desde paneles solares a cúpulas geodésicas, tecnología emergente de VCR y autosuficiencia. La edición de 1969 llevaba en la portada una imagen de la Tierra como un disco azul en una nube arremolinada, en claro contraste con el negro del espacio. Era la *Spaceship Earth* de Buckminster Fuller encarnada.

Brand representó un papel muy importante trabajando con Douglas Engelbart, el ingeniero al que se reconoce la invención del ratón de ordenador, el hipertexto y el correo electrónico. En 1968, Engelbart demostró el potencial de todas esas nuevas herramientas en un acto que llamó «La madre de todas las demos», donde Brand manejaba una cámara remota. Esa fecundación cruzada entre especulación utópica, física y matemáticas, y entre una autonomía independiente y la creación de riqueza fue lo que moldeó el urbanismo de Silicon Valley. Es una visión de la vida de la ciudad que se basa en una mezcla de lo utópico y lo brutalmente poco sentimental, en la cual el paso del cambio se acelera constantemente, en la cual todo espacio aparentemente público es privado en realidad, sometido a una vigilancia permanente, y donde la corporación se ha apropiado de la vida del empleado individual y su ocio con una conexión constante, y el reloj de Apple se ha convertido en un símbolo de esclavitud. Tres de las cuatro empresas más poderosas y ricas del planeta se están construyendo unos cuarteles generales prodigiosos en la zona a la que prestamos tanta atención como Engels y Schinkel concedieron a Manchester y sus fábricas.

Steve Jobs hizo una de sus últimas apariciones en el centro comunitario de Cupertino. Cupertino no quiere más oficinas, y tiene un límite de 13 metros de altura para las nuevas urbanizaciones. Se ha declarado ya completa. Pero Jobs consiguió salirse con la suya cuando presentó su proyecto para un nuevo cuartel general de Apple, en 2011. Norman Foster, en estrecho diálogo con Jobs, y después, tras la muerte de Jobs, con el diseñador más conocido de Apple, Jony Ive, dio al edificio la forma de un anillo continuo. Acogerá a 16.000 personas, cuando esté completo.

Si el tamaño es un aspecto de la ciudad estado de Silicon Valley, el cambio rápido es otra. Según los estándares locales, Apple es un negocio maduro, establecido desde hace mucho tiempo. Estuvo en Cupertino desde

sus primeros momentos, cuando emergió del garaje en el cual Jobs y Steve Wozniak empezaron a pensar en ordenadores, en 1976. Pero en los seis años transcurridos entre 2009 y 2015, Facebook ha crecido incluso más rápidamente que Apple, y ha ocupado cuatro edificios distintos como cuartel general. Se trasladó de una oficina en Palo Alto a un edificio en el parque científico de Stanford, y de ese parque científico, adquirió los 90.000 metros cuadrados que se construyó Sun Microsystems en Menlo Park, lo bastante grande para las 6.000 personas que empleaba en 2012. Y luego Zuckerberg le pidió a Frank Gehry que pusiera a tantos empleados suyos como fuera posible en un solo espacio. Es una medida de la velocidad del cambio en Silicon Valley que los imperios industriales, que en tiempos habría costado una vida entera construir, ahora surgen y se hunden tan rápidamente como un *smartphone* se queda obsoleto.

Como Google, Sun Microsystems fue iniciado por un par de graduados de Stanford en 1982. En 2006 tenía 38.000 empleados en todo el mundo. Cuatro años más tarde se había desvanecido. Zuckerberg compró el edificio cuando la compañía fue vendida a Oracle en 2010. Los diseñadores de Zuckerberg, de una firma llamada Gensler, trataron un edificio que había ganado premios por su eficacia medioambiental cuando se completó en 1996 como si fuera un dinosaurio industrial de la era del vapor. El principio fundamental para Zuckerberg era tener a la gente trabajando junta en interacciones no planificadas, al azar. Sun había organizado su edificio en torno a lo que llamaban una «calle interna». Es la misma metáfora que llevó el equipo Gensler al proyecto. Pero el personal de Zuckerberg se trasladó a un edificio que parecía que había sido ocupado por okupas de clase alta: hay grafitis, instalaciones, muebles reciclados, y un mensaje irritantemente adolescente en las paredes, llenas de lemas: «¡Muévete rápido y rompe cosas!». En contraste, cuando IBM estaba en su mejor momento, en los sesenta, las paredes estaban llenas de sugerencias de Paul Rand, elegantemente plasmadas, que exigían: «¡Piensa!».



*TopFoto*



Silicon Valley, con sus orígenes en el campus de Stanford (arriba), ya es lo bastante viejo para haber pasado por una serie de encarnaciones. La primera era dorada de empresas emergentes en garajes dio lugar a unos polígonos empresariales de colores pastel. Ahora estamos en la época de los edificios monumentales de gigantes: Facebook (abajo), Apple (página siguiente, arriba) y Google (página siguiente, abajo). *Facebook/Frank Gehry*



© Apple Inc/Foster + Partners



Google/Heatherwick Studio/Bjarke Ingels Group

Facebook ha pasado de su hogar retro en lo que en tiempos fue el edificio de Sun Microsystems en Menlo Park a un espacio de estudio muy extenso diseñado por Frank Gehry y que permite a Zuckerberg sentarse en medio de lo que parece la habitación más grande del mundo, rodeado por 2.800 empleados suyos.

Google, con base en Mountain View, ha considerado diversos planes de expansión, primero con lo que en tiempos había sido la firma convencional NBBJ, especializada en arquitectura corporativa americana, y más recientemente con el inestable emparejamiento entre el hiperactivo arquitecto danés Bjarke Ingels y el diseñador británico Thomas Heatherwick.

Mientras Cupertino dio permiso a Apple para construir su nuevo cuartel general, Mountain View adoptó una línea más dura. No quería verse convertida en una ciudad de una sola empresa. El proyecto Ingels/Heatherwick abarcaba en teoría 185.000 metros cuadrados. Según una manera de pensar conscientemente anticonvencional y teórica, se usarían unos robots que fueran «hackeables» (la nueva palabra para adaptable) para crear diseños personalizados infinitamente flexibles. Los empleados de Google trabajarían bajo cielos artificiales, burbujas gigantescas que parecían haber tomado el ejemplo de las cúpulas geodésicas de Buckminster Fuller. Pero Mountain View dijo que solo accedía al 25 por ciento del plan, y quería que LinkedIn ocupara el resto del espacio.

Estos sitios recuerdan la envergadura de los enormes complejos exurbanos de la Costa Este que albergaron a los burócratas que dejaron Nueva York para ir a las afueras. Pero los gigantes de Silicon Valley no estaban hechos siguiendo el modelo tradicional de cubículos de negocios rígidos y formales. No son oficinas ni centros de llamadas, sino invernaderos para cultivar mentes creativas. Están llenos de cerebros que necesitan ser cuidados con mimo. Esos cerebros pertenecen, en su mayor parte, a los más jóvenes y narcisistas. Exigen tiendas de reparación de bicicletas en la propia empresa para que les arreglen sus Pinarello. Necesitan pufs de bolitas y pizza servida las veinticuatro horas; necesitan artistas residentes internos. Necesitan comida vegana y tofu. Necesitan poder interactuar entre ellos como locos, todo el tiempo.

La escritora americana Alexandra Lange compara el edificio Foster para Apple desfavorablemente con los otros planes gigantescos de Silicon Valley. Le parece que mira atrás, a los días en que las grandes empresas como Union Carbide se trasladaron fuera de Manhattan y a unos complejos de oficinas construidos ex profeso en el lujoso Connecticut de las afueras, y poco después expiraron debido al aburrimiento y la irrelevancia. Pero esas oficinas de la Costa Este de los sesenta establecían una distinción clara entre trabajo y ocio, entre el tiempo de la empresa y el individual. Facebook y Google intentan recrear la informalidad casual de una vida callejera moderna dentro del complejo de un entorno de seguridad controlada. En cierto sentido, están infantilizando a sus trabajadores. En sus vidas laborales, siguen viviendo en un estado semipermanente de adolescencia; el cuartel general de Facebook es como una ciudad universitaria, sin dormitorios comunitarios. En contraste, la pulida estructura de Foster, que se compara inevitablemente con el diseño de los productos de la empresa, parece tratar a sus empleados como adultos. Están trabajando no en Starbucks o en el vestíbulo del hotel Ace, sino en un edificio adulto, dedicado a la investigación y al pensamiento creativo.

Todavía no sabemos qué esperanza de vida tendrán los complejos del tamaño de una ciudad que está construyendo ahora Silicon Valley. Podrían desvanecerse con mayor rapidez aún que Sun Microsystems. Pero las grandes empresas ahora tienen un poder económico sin precedentes, concentrado en unas pocas manos. En ese mismo lugar desapareció Kodak, que tuvo unas ganancias enormes durante muchas décadas y contaba con 80.000 puestos de trabajo especializados. Nadie en Silicon Valley tiene la intención de desaparecer del mismo modo.

De los complejos de Silicon Valley se suele decir que dan la espalda a la ciudad, y que luego intentan inyectar la esencia de la vida ciudadana en sus entornos controlados. A lo largo de los años se les ha ido dando cada vez mejor crear las señales que sugieren un urbanismo auténtico, en los contextos en los que operan. Es la versión de Disney del urbanismo, que a lo largo de los años ha pasado de sustituir al original con una copia a suplantarlo. La cuestión que todavía no tiene respuesta es si se les dará mejor fomentar una cultura corporativa que les ayude a escapar del mismo destino que Kodak.

El antiguo complejo de Apple en Cupertino deja escapar el inconfundible aroma de los bloques de color vainilla de un parque empresarial cualquiera, perdido entre interminables aparcamientos, que caracteriza a los lugares de trabajo del norte de California. Son la expresión adecuadamente insulsa del capitalismo tardío acechante, vagamente siniestro, que podría proceder de las páginas de una novela de J. G. Ballard: un mundo acorralado detrás de unas verjas invisibles, barrido sin cesar por cámaras de seguridad giratorias; un mundo que aparentemente ha vuelto la espalda a las complejidades y los accidentes de la vida ciudadana. El edificio de Foster será mucho más ambicioso en conjunto, y diferente en escala y objetivo. Ofrecerá la posibilidad de crear un trozo de ciudad que quizá pueda sobrevivir a la empresa que lo construyó.

Si vemos Silicon Valley como un lugar sin pasado, desde luego nos estamos perdiendo algo. Hace tres cuartos de siglo, antes de que el propio Jobs se estableciera aquí, ya era un lugar con bastante atractivo para individuos de todo el mundo. Camillo Olivetti, un brillante licenciado de Italia, estuvo en Stanford antes de volver a casa y crear su propia empresa, un siglo antes de que existiera Google. En los primeros tiempos la empresa Olivetti solo hacía máquinas de escribir, luego entró en el negocio de las calculadoras, y finalmente, en 1959, bajo la guía del hijo de Camillo, Adriano, Olivetti construyó el primer ordenador central de Italia.

Resulta instructivo comparar dónde albergaba Olivetti (durante décadas contemplada, como Apple, como la empresa más admirada del mundo centrada en el diseño) sus equipos de investigación, comparado con la manera en que lo hace Apple. Los diseñadores de Olivetti no se encontraban en Ivrea, la ciudad de la empresa situada junto a Turín (no muy distinta de Cupertino o Mountain View), sino en el Corso Venezia, en el corazón de Milán. Creían que era la única manera de atraer a gente del calibre que ellos necesitaban. Se alojaban en un seminario de piedra color miel construido al estilo barroco en 1652 por Francesco Maria Richini. La entrada tenía un frontón muy sofisticado y una cornisa, una base de aspecto rústico, y estaba flanqueada por un par de cariátides. En el patio se encontraba todavía una capilla de la planta baja del antiguo edificio del seminario; la archidiócesis

alquilaba solo los dos pisos superiores a la empresa. Olivetti se fue de allí hace mucho tiempo, pero Corso Venezia sigue siendo todavía una pieza preciosa y vital de la ciudad, 30 años después.

El modelo de urbanismo de Silicon Valley aún tiene que demostrar su longevidad. Hasta ahora, ha evolucionado destrozando lo que había antes. Ha construido un modelo de urbanismo alternativo que es lo opuesto al Manchester del siglo XIX. No ha tenido necesidad alguna de un proletariado industrial, habiéndolo deslocalizado y trasladado a Asia. La élite está atendida por camareros y chefs, limpiadores y chóferes, instructores de yoga, banqueros y abogados. Silicon Valley es una ciudad que no tiene necesidad de grandes rascacielos, fábricas o suburbios con trabajadores de cuello azul.

Es una economía basada en una combinación sin precedentes de velocidad y cambio. Por primera vez en la historia, los nuevos productos se pueden vender por millones el fin de semana de su lanzamiento. Es una velocidad de cambio que no deja tiempo para monumentos.

Pero igual que la explosión digital no ha terminado con la necesidad humana de los objetos físicos y materiales, desde el culto de los discos de vinilo hasta los libros y el arte, del mismo modo Silicon Valley deja el hambre de una forma más permanente de construcción de la ciudad, una que deje los restos de la vida que se vivió en ella y del paso del tiempo.

**6**

## **Las multitudes y sus descontentos**

Una ciudad sin gente es una ciudad muerta. La multitud es un signo esencial de la vida urbana. Una ciudad viviente es la encarnación de la gente que la habita. Llenan sus calles y sus espacios públicos; penetran en ella cada día, para encontrar lo que tiene que ofrecerles la ciudad.

Las multitudes vienen a trabajar o a estudiar. Vienen a la ciudad para que las curen, o para que las entretengan. Una ciudad puede proporcionar consuelo y compañía. Algunos, en las multitudes que genera una ciudad, la usan como lugar para transgredir, en persecución del placer o del provecho. Otros usan la multitud como vía de escape del aislamiento, o del sentido de su propia insignificancia. Una multitud es tan inestable, impredecible y volátil como la ciudad misma. Como demostró trágicamente la horrible estampida en la que murieron quizá 2.000 personas en La Meca, durante el peregrinaje haj de 2015, se puede pasar de una entidad que experimenta un deber religioso compartido al pánico, en un solo instante, o, como en la organización que cada 15 años crea la ciudad instantánea de 50 millones de personas que es Kumbh Mele, la ceremonia hindú en el Ganges, puede ser una reafirmación de la capacidad de organización humana.

Sin previo aviso, las multitudes se pueden convertir en turbas irracionales, como la que atacó a los ciudadanos coreanos en Tokio en los pogromos asesinos que siguieron al terremoto de 1923, en la creencia errónea de que eran los responsables del fuego que consumía a la ciudad. Los tumultos de Gordon en Londres, en verano de 1780, acabaron con 285 personas muertas por disparos del ejército británico después de que la multitud, que había presentado una petición pacíficamente en la Cámara de los Comunes, se convirtió en una turba que quemó cárceles, liberó a presos, destruyó hogares e iglesias católicas y saqueó la propiedad de los ricos, sin discriminación sectaria alguna. Doscientos años más tarde, en 1992, murieron 900 personas en Mumbai cuando una turba de hindúes se dedicó al saqueo después de las protestas musulmanas contra la destrucción de una mezquita

del siglo XVI. Murieron en el espacio confinado de los suburbios, por los mismos motivos que habían causado otras tantas muertes violentas a lo largo de los años: una mezcla de maldad, terror visceral y odio.

Sin embargo, las multitudes también pueden servir de contrapeso a unas fuerzas policiales fuera de control, como ocurrió en Los Ángeles con el ataque a Rodney King o con la muerte de Michael Brown en Ferguson. Pueden resultar testigos de los hechos y de ese modo impedir la mala actuación oficial. Hace falta una multitud para exigir el derecho de negociación colectiva a un patrón poco razonable. Las multitudes pueden derrocar gobiernos, como hicieron en la plaza Tahrir, en El Cairo, en 2011. Las multitudes pueden llorar la muerte de una princesa en un accidente de tráfico, celebrar un triunfo en el fútbol o marcar el final de una guerra con más alivio que júbilo, como el que se espera que acompañe a las victorias militares.

Una ciudad sin multitudes está en las garras del miedo, de un tipo o de otro. En Leptis Magna, la antigua ciudad portuaria romana de la costa libanesa que fue abandonada desde el siglo VII, son visibles todavía los profundos surcos abiertos en los muros de piedra del malecón de la bahía por los cabos que, en otros tiempos, sujetaban los barcos que transportaban el grano mientras los cargaban para su travesía por el Mediterráneo, hasta el puerto de Ostia, hace 2.000 años. Los bancos de piedra en el borde del anfiteatro tienen vistas al mar, por encima del escenario. Hileras de máscaras de Medusa adornan el foro. En tiempos fue posible pasear por calles llenas de tabernas y baños públicos, reflexionar sobre las múltiples tragedias y renacimientos que tuvieron lugar aquí a lo largo de muchos siglos. Ahora, se puede reflexionar sobre el mensaje que una Leptis vacía nos envía sobre el futuro de nuestras propias ciudades. La desolación y la vaciedad de una ciudad muerta pueden ofrecer la melancólica dignidad de un memento mori. El colapso de toda la autoridad central de Libia convierte la visita a Leptis ahora mismo en un viaje peligroso, y la ciudad se encuentra en medio de un terror que no permite la reflexión. No hace falta ningún toque de queda (el acto más antiurbano concebible, aparte de la destrucción física de una ciudad y su gente) para vaciar las calles. El miedo ya lo consigue bastante bien.

Tememos ver cambiar las ciudades de tal modo que nos arrebaten el recuerdo de quiénes fuimos nosotros y aquellos que vinieron antes de nosotros. Tememos hacernos viejos y pobres, y quedarnos solos. De modo que, en determinadas circunstancias, el pánico puede hacer que las calles de una ciudad se llenen, pero la presencia de gente casi siempre es una señal más positiva que negativa. Una calle llena de vida sugiere claramente que una ciudad está en buena forma, que el temor de amenazas reales o percibidas se ve sobrepasado por la sensación optimista de potencial que ofrece una ciudad. Tememos el crimen, la enfermedad y el terror. Tememos a las multitudes, y la multitud en sí también teme. Tememos a los otros de la ciudad que no son como nosotros. Tememos no solo el daño físico que nos puedan hacer, sino también que cambien la forma en que vivimos nuestras vidas. Tememos perdernos, tememos traicionarnos a nosotros mismos, y revelar que no pertenecemos a ningún sitio.

Sin la posibilidad de una multitud, una ciudad está incompleta. Hay pocas calles y pocas multitudes en Silicon Valley. Por eso, cuando los Giants ganan en la World Series, Market Street de San Francisco se llena de gente que ha ido hasta allí en su coche para celebrarlo, desde toda el Área de la Bahía. Necesitan sentirse parte de una multitud por la sensación de experiencia compartida que esto lleva consigo. Y es ese anhelo lo que puede explicar el notable fenómeno del Circuito de Indianápolis. En medio de un paisaje plano y vacío, salpicado aquí y allá con pequeñas ciudades y pueblos, esa pista tiene 250.000 asientos para los espectadores de sus carreras de coches, y puede albergar hasta 400.000 personas, una cifra que podemos comparar con las 850.000 personas que viven en el propio Indianápolis, a nueve kilómetros de distancia. Los días de carreras puede proporcionar un ejemplo de multitud a los que no tienen oportunidad alguna de experimentarlo de otro modo.

Cuando la multitud toma una ciudad, ignorarla no es una opción, ya nos identifiquemos con ella o intentemos huir de ella. La multitud se convierte en una experiencia física, en la cual la forma espacial de la ciudad representa un papel significativo. Del mismo modo, los principios que dan forma al movimiento de multitudes a través de esos espacios pueden empezar a

adoptar las características de la dinámica de fluidos. La libertad de acción del individuo se ve restringida por la presión de los cuerpos y la constricción del espacio.

Calles congestionadas, llenas de gente, se convierten en multitud solo cuando esas personas son conscientes de ello. Pero el impacto de un gran número de personas en una ciudad se nota no solo en forma de multitudes conscientes de serlo. Las calles de las mayores ciudades del mundo están llenas permanentemente de gente, en algunos lugares casi a todas horas del día o de la noche. Es un reflejo en parte del aumento incesante de la población del mundo, en números absolutos, y también de la creciente movilidad de más personas cada vez.

Londres superó a París y se convirtió en la ciudad más turística de Europa en 2014. Atrajo a 16,8 millones de turistas de todo el mundo, que se quedaron en ella una noche o más. Ese número ha crecido en más de ocho millones en una década, y ahora está por encima de los más de 15,2 millones de visitantes extranjeros que atrajo París el mismo año. Para Londres, eso significa que hay dos visitantes por cada residente permanente.



La multitud es la expresión tanto de la energía democrática como de una amenaza ciega. La plaza Tahrir, en El Cairo, pasó de ser un foro de intercambio revolucionario a un campo de muerte por unas fuerzas policiales fuera de control y una masa misógina. *Alamy*



Año Nuevo en Colonia en 2016. Salieron a la superficie las tensiones entre emigrantes y la comunidad de acogida alemana al desbordarse la indignación por una oleada de ataques sexuales llevados a cabo bajo la cobertura de la multitud festiva. *EPA/Camera Press, Londres*



Por la simple fuerza de los números, el turismo amenaza no solo el carácter de algunas ciudades, sino también su propio tejido físico. Usar los candados como prueba de amor es una tradición instantánea que empezó como gesto encantador, y que ha llegado a amenazar la integridad estructural de algunos puentes de París. © *Alamy*



El Louvre ahora tiene que lidiar con 10 millones de visitantes cada año. Las atracciones más populares, asaltadas por los visitantes como si fueran caza mayor africana (la *Venus de Milo*, la *Victoria Alada*, y aquí, la *Mona Lisa*), se ven abrumadas por multitud de personas que toman fotos. *Alamy*

Esos visitantes no están todos al mismo tiempo, de modo que la presión del número se reparte a lo largo de todo el año, pero podría verse como un aumento significativo de la población de Londres en cada momento dado. Y esas personas no se distribuyen regularmente por toda la ciudad: se concentran en unas pocas zonas específicamente delineadas, en las cuales su presencia tiene un impacto abrumador. Tales lugares incluyen las puertas de la ciudad. En 2014, el aeropuerto de Heathrow, que ya no es el más visitado del mundo, en términos de vuelos internacionales, registró 73,4 millones de pasajeros despegando o aterrizando.

En un aspecto, el hecho de que tantas personas puedan pasar por un espacio limitado, y reunirse con su equipaje al final del proceso, es un éxito de organización y planificación. Cuando los victorianos construyeron las estaciones de ferrocarril, tuvieron grandes dificultades con las enormes multitudes que se agolpaban en ellas los días de fiesta, al crecer el tráfico, y continuamente tenían que reconstruirlas y reordenarlas.

Algunos aeropuertos manejan mejor que otros un número de pasajeros que serían extraordinarios en cualquier circunstancia, si no nos hubiéramos acostumbrado ya a ellos. Pero el diseño de un aeropuerto y su relación con la ciudad a la que sirve se ha convertido en uno de los aspectos clave del diseño urbano, en el siglo XXI. Para acomodar a todas las personas que se ven atraídas a las ciudades más visitadas del mundo, estamos normalizando unos grupos de personas en un número sin precedentes. Los aeropuertos están planeados ahora para poder ocuparse de 450.000 pasajeros que se mueven por ellos en el curso de un solo día. Sería equivalente a trasladar toda la población adulta de Edimburgo cada día, y con un avión aterrizando cada minuto, las 24 horas del día.

Los aeropuertos tienen la oportunidad de volver a sus principios y rehacerse sin misericordia, como demostró Hong Kong cuando su aeropuerto original, Kai Tak, fue reemplazado por uno totalmente nuevo, y hubo que

arrebatando tierra al mar para pistas y terminales y construir nuevas carreteras, puentes y ferrocarriles para llevar allí a los pasajeros. Los centros históricos de las grandes ciudades europeas no se pueden adaptar con tanta facilidad. En cada uno de ellos hay un paisaje muy definido, formado por los 10 o 20 lugares en los cuales los visitantes se paran para tomar fotografías.

Este es el restringido número de hitos que sirven para definir una visita a una ciudad. Tales lugares raramente se han diseñado para soportar densas concentraciones de personas, y su carácter se está viendo erosionado por la presión de las multitudes crecientes. Los turistas se mueven en rebaños cada vez mayores. Primero fue Venecia, con su población permanente descendida a menos de 35.000 personas, contemplada como víctima de un trágico vaciamiento, la transformación de la cáscara de lo que fue en tiempos uno de los mayores poderes culturales, financieros y políticos en un tristón circuito peatonal, sin espacio ni tiempo para pararse en los puentes. El mismo fenómeno está amenazando otras ciudades. Está abrumando por completo los escalones que conducen al puente de la Torre de Londres, construido para un goteo de viandantes del siglo XIX, y ahora usado por decenas de miles de personas, que desgastan los escalones de granito. Algunos puentes sobre el Sena, en los cuales los visitantes dejan sus candados, arrojando las llaves al río, al final han sufrido un exceso tal de añadidos de metal que amenazan con sufrir daños estructurales. Enormes números de visitantes acuden a Londres y París, y casi todos ellos quieren visitar unos pocos lugares, dirigidos por unos guías que enarbolan pequeñas banderas o paraguas para que sus pupilos no se pierdan, y que usan altavoces portátiles para divertir a sus oyentes. Es un fenómeno nuevo, que se va acelerando. En 2012, nada menos que 9,7 millones de personas entraron por las cuatro puertas principales del Louvre. Un día especialmente ajetreado, los visitantes lo bastante incautos como para intentar entrar por la pirámide de I. M. Pei y el Patio Napoleón pueden tener que hacer dos o más horas de cola, avanzando a través de sucesivos cuellos de botella. Primero han tenido que hacer una sinuosa cola a través de todo el patio del Louvre, bajo la lluvia. Luego han tenido que esperar para comprar la entrada, y por tercera vez si han querido dejar sus abrigos y paraguas.

Cuando François Mitterrand encargó a I. M. Pei en los años ochenta que remodelara el Louvre instalando una pirámide de cristal en el corazón del patio central del museo, la idea era ayudar a los visitantes que llegaban allí por primera vez a situarse en la enorme institución y sus galerías aparentemente interminables. Era un plan pensado para hacerse cargo de lo que, en aquella época, parecía impensable: 4,5 millones de visitantes al año. Ahora, tras pasar por el mostrador de control de bolsos y las taquillas de venta de entradas, los 9,7 millones de visitantes se encuentran de pie de diez en fondo ante la *Mona Lisa*, quejándose amargamente a TripAdvisor y entre sí por la egoísta conducta de sus vecinos. Les acusan de abrirse paso a codazos hasta estar delante y poderse sacar una foto con una de las «Tres Grandes»: la secuencia familiar de la *Venus de Milo*, la *Victoria Alada de Samotracia* y la *Mona Lisa*.

Algunos se quejan y preguntan: ¿por qué no las ponen a las tres en la misma sala, para que sea mucho más fácil para los que tienen prisa entrar y salir, habiendo visto lo único que les interesaba? Según esa visión del mundo, la *Mona Lisa* es París, igual que *La guardia nocturna* es Ámsterdam y el Kremlin es Moscú. Como el Louvre se ve amenazado de quedar completamente desbordado, al doblarse el número de sus visitantes, el museo ha pensado en otra remodelación. Está invirtiendo 50 millones de euros en un nuevo diseño concebido para eliminar esas colas y aplicar algunas de las lecciones aprendidas en el método de los aeropuertos para manejar grandes números de visitantes. El Museo Británico de Londres ha sufrido el mismo fenómeno. Cuando abrió en el siglo XVIII, ofreciendo entrada libre a los estudiosos y los curiosos, recibía en torno a 5.000 personas al año. El total anual ha subido a 6,7 millones, y el día más concurrido de todos ha recibido algo menos de 34.000 personas entrando en su edificio. Como el British Museum no cobra entrada, es una experiencia un poco menos frustrante que las taquillas del Louvre.

El crecimiento de la población está haciendo que las ciudades se ajusten a las demandas de la multitud. Unas ciudades más grandes, con más visitantes, así como más residentes, necesitan espacios cada vez más grandes. Necesitan estadios deportivos que puedan acoger a 100.000 personas, así como sedes para semanas de la moda, actuaciones musicales, ferias del libro

e incontables ferias y festejos a los que acude gran número de personas. El diseño tiene que representar un papel esencial a la hora de convertir un estadio o un aeropuerto semejantes, o la explanada de una estación de ferrocarril, en una parte digna de la ciudad. Tiene que convertir lo que de otra forma no sería más que una máquina para procesar espectadores, sacarlos y meterlos de la manera más rápida y segura posible, en algo que tiene que representar un papel a la hora de reforzar la calidad de la vida urbana.

El Albert Hall en Londres, que puede acoger a 6.000 personas sentadas, contra un estadio olímpico de al menos 80.000, puede parecer tan modesto en tamaño como un salón particular, ahora mismo. Sin embargo, su forma circular y sus gradas superpuestas crean un espacio que es a la vez íntimo y sin embargo diseñado para hacer que la multitud sea consciente de sí misma, para ofrecer la sensación de una experiencia compartida. Y eso es precisamente lo que intentaron conseguir los arquitectos del Estadio Olímpico de Beijing de 2008 en su diseño, planeado en conjunto con el artista Ai Weiwei. «Queríamos apartarnos de los estadios tecnocráticos habituales, con su arquitectura dominada por unos espacios estructurales y pantallas digitales», comentó Jacques Herzog. «Es sencillo y casi directo de una forma arcaica, en su impacto espacial. La arquitectura es la multitud, y las proporciones están destinadas a poner en primer plano a los espectadores y los acontecimientos de la pista.»

La forma en que están diseñados una red de metro o un aeropuerto también puede reforzar o socavar las cualidades urbanas de una ciudad. Unos espacios públicos legibles, bellos, de fácil acceso, hacen que el individuo se sienta parte de algo que comparte con el resto de la ciudad. Los espacios decadentes o mal mantenidos reflejan una falta de inversión en el dominio de lo público, y por tanto de confianza en el futuro de una ciudad. Se convierten en algo que hay que soportar, no experimentar. Algunos vivimos en ciudades en las cuales siempre estamos en medio de multitudes. La idea de que el metro de Tokio emplee a personas para empujar a los viajeros y apretarlos bien para rellenar cada centímetro disponible de los trenes con la gente que espera en los andenes, en tiempos puede que pareciera un trauma japonés particular. Ahora, ese nivel de congestión es común en muchas ciudades. En las recientes estaciones de metro de Londres, donde la plataforma está

protegida de las vías por una pantalla de cristal perforada por unas puertas deslizantes, los viajeros se han aclimatado bastante a la nueva realidad y hacen cola junto a las puertas de los trenes que llegan en la hora punta, que puede empezar a las seis de la mañana, cuando los trabajadores de la construcción y los limpiadores se dirigen al trabajo, o en los momentos de baja ocupación, que se extienden a lo largo del día.

Estamos habituados a aceptar que nuestro viaje matutino al trabajo implica ir apretujado con otra gente, mucho más de lo que las normas sociales permitirían en cualquier otra circunstancia. Y no solo debemos llegar a un acuerdo en los sistemas de transporte sobre la proximidad íntima con desconocidos. Como peatones, en la ciudad, recorreremos aceras y andenes, explanadas y cruces en los cuales no nos podemos mover ya como individuos, sino que tenemos que orientarnos y predecir los movimientos de otros.

Tenemos que ocuparnos de la ausencia de presencia que muestran ahora muchos peatones, un fenómeno que empezó con la llegada de los auriculares que distinguían el estéreo personal y el walkman. Los auriculares permitían a viajeros y corredores inhibirse del mundo que tenían a su alrededor. Los radiocasetes de tamaño portátil hicieron algo similar, pero con un mayor impacto, colonizando el espacio a medida que la gente se iba trasladando.

El *smartphone* ha llevado esta situación hasta el extremo. Ahora no solo se trata de oír música o coger una llamada en medio de una conversación cara a cara con alguien. Concentrarse en una pantalla personal en medio de una multitud es la abdicación de la responsabilidad individual compartida como peatón para interpretar los matices de la interacción humana con otros y asegurarse de que no chocamos en las aceras.

De modo que la distinción entre los residentes permanentes y el número de turistas cada vez mayor se está erosionando. Los turistas usan sus pantallas para fotografiarse unos a otros con sus dispositivos digitales o sus palos de *selfie*, mientras que los locales están absortos en el mundo digital a través del portal de sus *smartphones*.

Cuando la mayoría del mundo se define como urbano, debemos explorar más que nunca las características del urbanismo que nos ofrece la posibilidad de reforzar las cualidades esenciales de una ciudad. La ciudad es la creación

más compleja y extraordinaria de la humanidad. Se puede comprender como un organismo vivo. Por su naturaleza, los organismos vivos pueden morir, si se los trata mal, o quedarse hambrientos y faltos de recursos, incluyendo a las personas. Al mismo tiempo, una ciudad que está llena de vida es capaz de adaptarse interminablemente, florecer en distintas circunstancias y con habitantes distintos. Planeada de la manera correcta, puede sustentar a números crecientes de personas.

Una ciudad con éxito es una entidad que se está reconfigurando continuamente, cambiando su estructura y su sentido social, aunque sus contornos no parezcan muy distintos. Y cuando adopta nuevas formas dramáticas, la medida del éxito es el grado en el cual mantiene su esencia.

## Agradecimientos

Gran parte de este libro fue escrito en una granja situada a media hora del Palazzo Pubblico de Siena. Fue una oportunidad de pasar más tiempo con el famoso mural de Ambrogio Lorenzetti, *La alegoría del mal y el buen gobierno*. Durante seis siglos ha sido tanto una inspiración como un aviso, y no solo para los líderes de Siena. Es un recordatorio del mucho tiempo que hemos tardado en encontrar formas de comprender la naturaleza de la ciudad, simultáneamente como obra de arte, sistema moral y técnico y reflejo de cómo vivimos juntos.

Escribir este libro, a lo largo de dos veranos, fue un proceso comparativamente rápido. Helen Conford, mi perspicaz editora de Penguin, me ayudó a dar forma al libro con una serie de preguntas sobre la naturaleza de las ciudades, y la obra también se ha beneficiado de la imaginativa investigación para las fotos de Cecilia Mackay y la cuidadosa corrección de Sarah Coward.

Las cuestiones sobre la naturaleza de las ciudades me fascinan desde hace muchos años. Mirar las ciudades, por qué cambian y por qué no cambian, me interesa desde que iba creciendo en el Londres de los años cincuenta y sesenta, una ciudad que desde la perspectiva de 2016 parece inimaginablemente distinta y sin embargo extrañamente familiar.

Han pasado veinticinco años desde que escribí *The 100 Mile City* [La ciudad de las 100 millas]. Ese libro empezó su vida como un encargo de explorar el impacto de la gentrificación, pero rápidamente se transformó en un intento de comprender el conjunto de cambios mucho más profundos que han transformado a muchas ciudades, y que las integra dentro de un sistema global. Como periodista en el *Observer* y editor en *Domus*, pude viajar y ver ciudades, desde Tokio a Beijing, Yakarta o Melbourne, Johannesburgo, Singapur, Seúl y Moscú.

Fue *The 100 Mile City* lo que convenció a Ricky Burdett, director del Programa de Ciudades de la London School of Economics, a invitarme para que tomara parte en «The Urban Age» (La época urbana), una serie de conferencias y estudios llevados a cabo en el curso de una década con la Alfred Herrhausen Society del Deutsche Bank. «The Urban Age» fue una visión única y privilegiada de las conexiones intrincadas y a veces tensas entre ley, política de transportes, urbanización, política y liderazgo, arquitectura y planificación, sociología y ecología. «The Urban Age» fue un argumento muy potente para comprender la ciudad como producto de todas esas circunstancias, que convencionalmente no se consideraban nunca como parte de un conjunto coherente.

«The Urban Age» me dio la oportunidad de empezar a trabajar con algunas de las ideas que han cristalizado aquí, y lo más importante de todo, a aprender de muchos pensadores en todas esas disciplinas. En particular he tenido la suerte de aprender de Richard Sennett y Saskia Sassen, Philipp Rode, Enrique Peñalosa, Suketa Mehta, José Castillo Olea, Gerald Frug, Tony Travers y muchos otros.

También he tenido la oportunidad de contribuir a un registro de tales conferencias en dos publicaciones importantes: *The Endless City* y *Living in the Endless City* [*La ciudad sin fin* y *Viviendo en la ciudad sin fin*].

Sin esa experiencia y esos diálogos, este libro habría sido muy distinto.

La experiencia me ha enseñado que no basta solo con observar y luego informar. Este es un libro que intenta plantear algunas preguntas sobre qué es lo que hace a una ciudad, y también responderlas.

## Bibliografía

- Alexander, Christopher, *A City is Not a Tree*. 1965, reimpresso en 2015, Sustasis Press.
- , *A Pattern Language*. OUP, 1978. [*El lenguaje de patrones*. Gustavo Gili, Barcelona, 1980, traducción de Justo G. Beramendi.]
- Banham, Reyner, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*. Allen Lane, Londres, 1971.
- Brook, Daniel, *A History of Future Cities*. Norton, Nueva York, 2013.
- Burdett, Richard y Sudjic, Deyan, *The Endless City*. Phaidon, Londres, 2008.
- (eds.), *Living in the Endless City*. Phaidon, Londres, 2011.
- Caro, Robert, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*. Knopf, Nueva York, 1974.
- Dickens, Charles, *Dombey and Son*. Penguin Books, Londres, 2002. [*Dombey e hijo*. Editorial Lauro, Barcelona, 1945, traducción de Fernando Gutiérrez y Diego Navarro.]
- Ehrenhalt, Alan, *The Great Inversion*. Vintage, Nueva York, 2013.
- Engels, Friedrich, *The Condition of the Working Class in England*, Oxford World Classics Edition, 2009. [*La situación de la clase obrera en Inglaterra*. Akal, Madrid, 1976.]
- Gans, Herbert, *People and Plans*. Columbia University Press, Nueva York, 1964.
- Hall, Peter, *Great Planning Disasters*, edición revisada. Penguin Books, Londres, 1981.
- Jacobs, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, Nueva York, 1961.
- , *The Economy of Cities*. Random House, Nueva York, 1969. [*La economía de las ciudades*. Edicions 62, Barcelona, 1975.]
- Kirkland, Stephane, *Paris Reborn: Napoleon III, Baron Haussmann and the Quest to Build a Modern City*. St Martin's Press, Nueva York, 2013.
- Koolhaas, Rem, *Delirious New York*. Oxford University Press, 1978, nueva edición, Monacelli, Nueva York, 1994. [*Delirio de Nueva York*. Gustavo Gili, Barcelona, 2015, traducción de Jorge Sainz.]
- McGuirk, Justin, *Radical Cities*. Verso, Londres, 2014. [*Ciudades extremas: un viaje a la arquitectura latinoamericana*. Turner, Madrid, 2015, traducción de María Eva Cruz.]
- Morris, William, *News From Nowhere*. Penguin Books, 1993. [*Noticias de ninguna parte*. Capitán Swing, Madrid, 2011.]
- Pamuk, Orhan, *The Museum of Innocence*, traducido al inglés por Maureen Freely. Faber, Londres, 2010. [*El museo de la inocencia*. Mondadori, Barcelona, 2009, traducción al español de Rafael Carpintero.]

- Rossi, Aldo, *The Architecture of the City*. Traducción inglesa MIT, Cambridge, 1984. [*La arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona, 1971, traducción al español de José María Ferrer y Salvador Tarragó.]
- Rubinstein, Nicolai, «Political Ideas in Sienese Art: The Frescoes by Ambrogio Lorenzetti and Tadeo di Bartolo in the Palazzo Publico», *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*. Londres, julio-diciembre de 1958.
- Schickel, Richard, *The Disney Version*, edición revisada. Pavilion, Londres, 1986.
- Sitte, Camillo, *Cities Built According to Artistic Principles*. 1889, traducido en 1945.
- Sudjic, Deyan, *The Edifice Complex*. Allen Lane, Londres, 2006.
- , *The 100 Mile Cit*. Harcourt, Londres, 1992. [*La arquitectura del poder*, Ariel, Barcelona, 2010, traducción de Isabel Ferrer.]
- Venturi, Robert, Scott Brown, Denise Izenour, Steven, *Learning from Las Vegas*, edición revisada. Cambridge, MIT, 1977. [*Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Gustavo Gili, Barcelona, 2016, traducción de Justo G. Beramendi.]
- Whiteley, Nigel, *Reyner Banham: Historian of the Immediate Future*. MIT, 2002.
- Zola, Émile, *Au Bonheur des Dames*, traducido al inglés por Robin Buss. Penguin Books, Londres, 2001. [*La delicia de las damas*. Editorial Lorenzana, Barcelona, 1969, traducción de Mariano García Sanz.]

DEYAN SUDJIC es director del Museo del Diseño de Londres. Estudió arquitectura en Edimburgo y ha trabajado como crítico para el *Observer* y el *Sunday Times*; ha sido editor de *Domus* en Milán y director de la Bienal de Arquitectura de Venecia, y comisario de exposiciones en Glasgow, Estambul y Copenhague. Es autor de varias obras, entre las que destaca *La arquitectura del poder*, publicada por Ariel.

## Notas

\* En *Hojas de hierba*, traducción de Francisco Alexander, Editorial Novaro, Barcelona, 1978, p. 420. (*N. de la t.*)

\* En antropología, se conocen como «cultos del cargo» o «del cargamento» las diversas prácticas y cultos religiosos no convencionales que surgieron en algunas tribus de Australia y Melanesia en el siglo xx al entrar en contacto con la civilización occidental. El cargamento que llegaba hasta esos lugares por vía marítima, aérea, etc., se consideraba sagrado y procedente de los dioses. (*N. de la t.*)

\* El término *Warp-speed* está extraído de la serie *Star Trek* y hace referencia a una supuesta velocidad muy superior a la de la luz. Aunque por ahora es ciencia ficción, según la NASA no es imposible... (N. de la t.)

\* Traducción de José María Ferrer y Salvador Tarragó, Gustavo Gili, Barcelona, 1971. (*N. de la t.*)

\* Propuesta nacida en 2010 cuyo objetivo es impulsar el crecimiento económico en el norte de Inglaterra para acabar con la desigualdad entre el norte y el sur, mediante la atracción de inversiones hacia las ciudades y pueblos del norte, la creación de un conglomerado de ciudades y la mejora de los transportes. (*N. de la t.*)

\* Traducción de José Rafael Hernández Arias, Valdemar, Madrid, 2008. (*N. de la t.*)

\* Traducción de Fernando Gutiérrez y Diego Navarro, editorial Lauro, Barcelona, 1945.  
(*N. de la t.*)

\* Traducción de Mariano García Sanz, editorial Lorenzana, Barcelona, 1969. (*N. de la t.*)

*El lenguaje de las ciudades*

Deyan Sudjic

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos)  
si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.

Puede contactar con CEDRO a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *The Language of Cities*

Publicado originalmente por Allen Lane, un sello de Penguin Books Ltd, London

© 2016, Deyan Sudjic

El autor hace valer sus derechos morales sobre el libro.

Todos los derechos reservados.

© 2017, de la traducción, Ana Herrera

© Editorial Planeta, S. A., 2017

Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)

[www.editorial.planeta.es](http://www.editorial.planeta.es)

[www.planetadelibros.com](http://www.planetadelibros.com)

Diseño de la portada: Penguin Random House Group, 2017

Imagen de cubierta: © Pola Damonte / Getty Images/DK Images/Wikimedia Commons

Agradecemos a todas las personas o entidades que nos hayan dado su permiso para reproducir las imágenes que contiene el libro.

Primera edición en libro electrónico (epub): septiembre de 2017

ISBN: 978-84-344-2691-7 (epub)

Conversión a libro electrónico: Newcomlab, S. L. L.  
[www.newcomlab.com](http://www.newcomlab.com)



# El lenguaje de las ciudades

Deyan  
Sudjic



*Ariel*