

LAS UTOPIAS AMERICANAS: URBANAS

Entre la universalidad del horizontal / vertical y lo global digital

Por: **Gonçalo Furtado**
Traducido por: **Carlos Iván Rueda Plata**

- Palabras Clave
Keywords
- Suburbio
Suburb
- Norteamérica
North America
- Urbanismo Vertical
Vertical urbanism
- Suburbanización Horizontal
Horizontal Suburbanization
- Globalización
Globalization
- Ciudad Digital
Digital city
- Nuevas utopías del paradigma electrónico (E-utopía)
E-Utopia

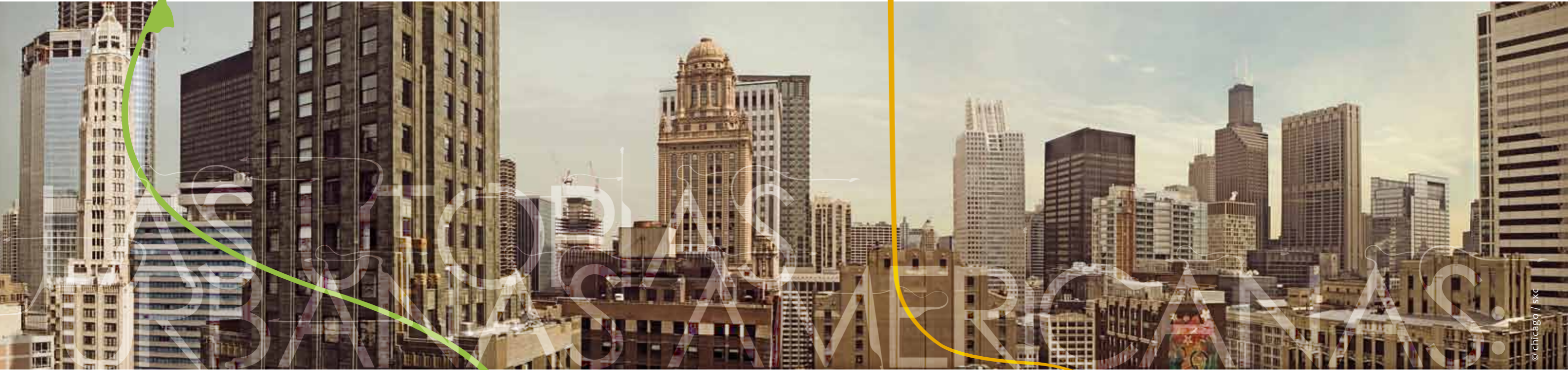
Gonçalo M. Furtado C. Lopes arquitecto y escritor prolífico de estudios de arquitectura, diseño y culturales, tiene un doctorado en historia y en teoría de arquitectura en el University College de Londres, el cual está enfocado en los encuentros de los profesionales británicos - Gordon Pask, Cedric Price y John Frazer - y ofrece una visión completa de los dos proyectos más destacados relacionados con la arquitectura de sistemas y computación - Generator and Japan Net. Actualmente es profesor en la Facultad de Arquitectura de la Universidade do Porto, y frecuentemente es invitado por otras instituciones. Ha dictado conferencias en Europa, EUA y América del Sur, y es autor de varios libros.

Arquitecto de la Universidad de Los Andes. Maestría en vivienda y doctorado en Teoría e Historia de la Arquitectura de la Universidad de McGill en Montreal, Canadá. Tesis doctoral galardonada con el premio ARCC King Medal a la excelencia en la investigación en arquitectura y diseño medio ambiental en Estados Unidos y Canadá. Carlos Rueda ha escrito un capítulo para el libro The PR Book (McGillPress, Montreal, 1992), los Proceedings de The Transcultural Architecture in Latin America (Londres UCL 1991) ha publicado en las revistas Proa y Escala, ha sido por siete años catedrático de la universidad de McGill, conferencista y profesor invitado en el Bartlett School of Architecture, UCL, en las universidades de McGill, Montreal y UQAM, la Universidad de los Andes, Javeriana y Nacional de Colombia. Actualmente se desempeña como Coordinador (Parte II) de la carrera de Arquitectura en la Universidad Piloto de Colombia.

El presente artículo pasa revista en forma sintética a la evolución de los modelos y utopías urbanas y suburbanas norteamericanas, haciendo uso de la ‘vertical’ y la ‘horizontal’ como metáforas desarrollistas. El texto continúa indagando en el llamado paradigma digital. El objetivo es establecer paralelos entre lo físico metropolitano y lo global digital y, de tal forma, develar posibles horizontes para el futuro de la ciudad, física y digital, con énfasis en el caso europeo.

Abstract AMERICAN URBAN UTOPIAS:

From the horizontal / vertical universality and the global digital



Resumen

This paper synthetically revisits the history and evolution of modern urban-suburban models and utopias in North America, making use of ‘vertical’ and ‘horizontal’ developmental metaphors. In continuation the text offers an insight into the digital paradigm. The goal is to establish parallels between the metropolitan-physical and the global digital, and in this way, to unveil trends for the future of the city, both physical and digital, with an emphasis in the European case.



INTRODUCCIÓN

LA "MÁQUINA UNIVERSAL" AMERICANA

América siempre fue vista como El Dorado, un paisaje virgen donde sería posible realizar los sueños más utópicos. El primer contacto de los europeos con el "Nuevo Continente" nos remonta al período de los descubrimientos. Ya en el siglo XIX América sería el destino de la "gran migración Atlántica". Era la promesa de un futuro mejor para decenas de millones de europeos (y también asiáticos a partir de la segunda mitad del siglo) que allí migraron apoyados por el desarrollo de los transportes oceánicos¹.

Hoy Norteamérica es una "máquina universal"² que persigue la normalización del imaginario mundial, por lo que abordarla es reflexionar sobre el modelo cultural que estamos absorbiendo en el Viejo Continente.

América se fundamentó inicialmente en el mito de la libertad, después en el del progreso y hoy día en el de la globalización. Pero la idea de libertad frecuentemente se tradujo en una uniformización excluyente de lo diferente. La idea de progreso, que apenas sufrió un pequeño tropiezo en el período de las Grandes Guerras, se reflejó en la aceleración de la moda e del consumo como fenómenos necesarios a la supervivencia de la propia producción. La idea de globalización se desplaza actualmente hacia aquella de la de americanización, pues es de esta geografía que emanan los focos de poder de este proceso³. Estamos frente a una progresiva colonización ideológica que llega a tal punto que, en el caso Europeo de la posguerra, por intermedio del Plan Marshall, se construyó una felicidad moral de los ciudadanos basada en el consumo de la clase media⁴.

En el propósito de este artículo, que es hacer un análisis de los modelos urbanos emanados del Nuevo Continente, podemos decir que América también ha sido el centro de la difusión de tres utopías fundamentales del mundo contemporáneo: el urbanismo vertical, el ideal-suburbio y la digitalización del territorio.

¹ Son distinguibles tres olas migratorias principales en el siglo XX hacia América del Norte: una primera hasta los años 40 proveniente mayormente de Irlanda y Alemania; una segunda hasta pasados los años 80 proveniente mayormente del suelo europeo; y una tercera más reciente proveniente de la Europa del Este.

² "Máquina Universo" es un término de Pierre Lévy. Véase: Lévy, Pierre. *A máquina universo*, Lisboa: Instituto Piaget, 1995.

³ Véase: Carraça, José. "É preciso desejar para agir", in: AAVV, *Portugal 2020*, Lisboa: Fenda, 1999, pp.23-42.

⁴ Kristin Ross nos ofrece una reflexión sobre el caso de Francia, donde la redención moral de la posguerra y la descolonización, fue paralela al padrinaje de modos de vida panfleteados por el Cine Americano y por las revistas femeninas americanas. A nuestro entender, tal fenómeno aplica a un número amplio de países europeos. Véase: ROSS, Kristin. *Fast Cars Clean bodies, Decolonization and Reordering of French culture*, Massachusetts: MIT Press, 1998.

Verticalidad y la horizontalidad de la ciudad americana

La urbanidad vertical la hizo posible en parte la utilización del acero y es experimentada en los rascacielos de Chicago en la segunda mitad del siglo XIX. Más tarde, el urbanismo universalista

moderno proclamó la “tabula rasa” y confrontó la horizontalidad monótona de la ciudad histórica con la edificación vertical corbúsiana. El urbanismo modernista, paradójicamente, también pretendía privilegiar el contacto con la naturaleza, donde apenas posarían “pilotis” y las grandes vías de circulación de automóviles, que las representaciones de la “Cité Radieuse” de Le Corbusier y de la ciudad de Hilberseimer bien demuestran.

Si los nuevos sistemas de transporte de personas y objetos transforman la ciudad, también los sistemas mecánicos inducen nuevos principios de organización del espacio y posibilitan nuevas tipologías de edificios. Con el ascensor y el teléfono se permitió la distribución vertical de múltiples funciones, surgiendo un nuevo tipo urbano independiente del plano terreno, que estableció nuevas relaciones y que problematizó la relación interior-exterior. El edificio que “rasca el cielo”, con un desenvolvimiento en altura limitado apenas por cuestiones presupuestales, transformó la morfología y la silueta urbana o *skyline*, suscitando puntos densos en lo que se refiere a la dinámica de la ciudad. Identificamos como paradigmática la transformación ocurrida en Manhattan en el inicio del siglo XX que Rem Koolhaas identifica como “Manhattanismo”, donde, bajo la voluntad modernista del progreso, se posibilitó la experiencia de la “hiperdensidad”, transformándose así la ciudad “en un paradigma de la exploración de la congestión.”⁵

Sease: Koolhaas, Rem, *Delirious New York, a Retroactive Manifesto for Manhattan*, Oxford University Press, 1978.

Al retroceder en el tiempo es posible constatar que, desde las alternativas utopistas y reformistas hasta el ‘espacio funcional’ de la ciudad, provocados por la industrialización, y, pasando a la “hiper” segmentación modernista, todo indirectamente ha de servir al problema centro-periferia.

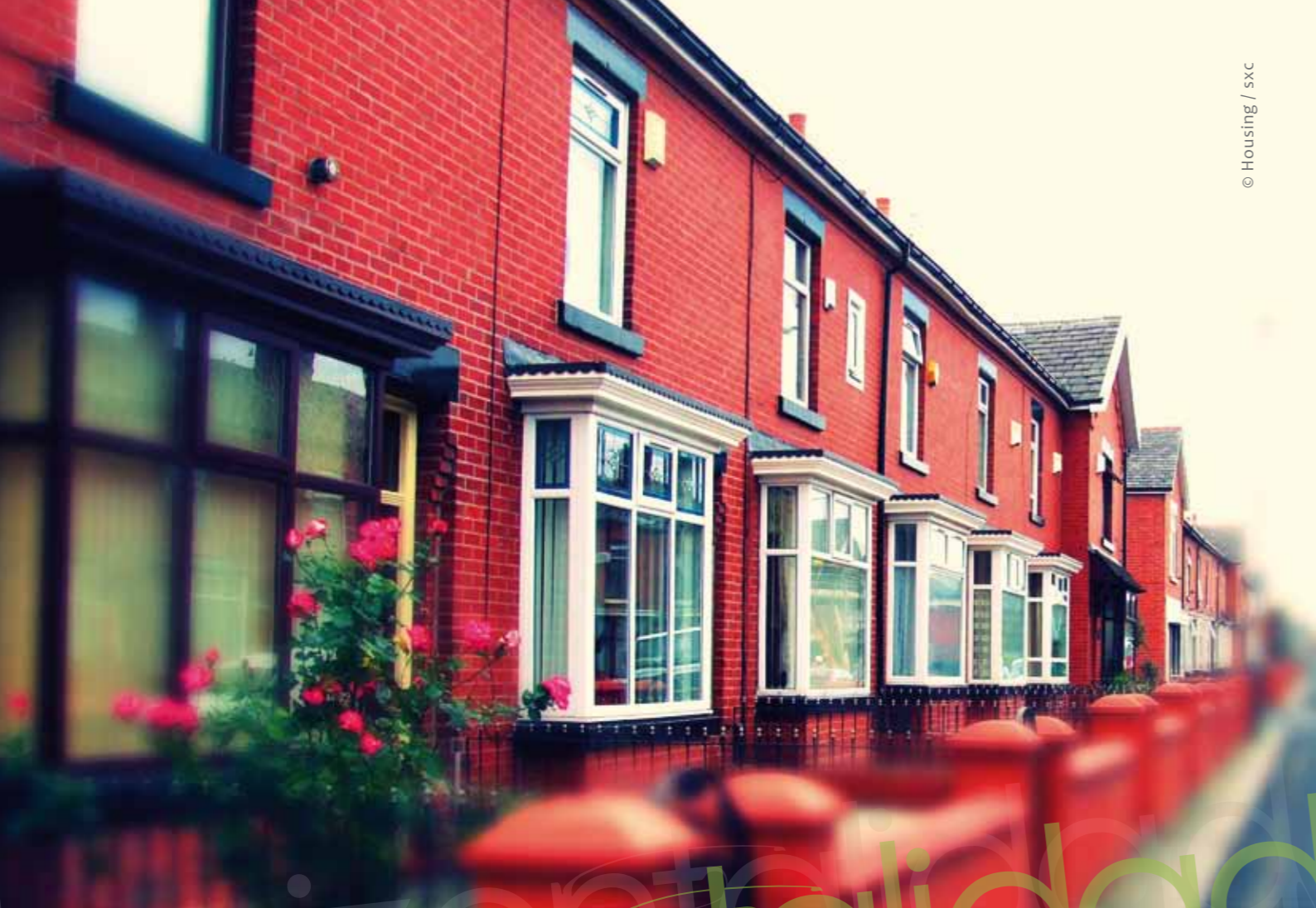
Es necesario igualmente recordar que los principios del urbanismo remiten a principios de organización controlada, higienismo, zonificación y socialismo utópico (los que han de responder a variaciones drásticas de la relación del hombre con su entorno, debido a la insalubridad industrial, al éxodo obrero hacia la metrópoli, a la periferización apoyada en las ferrovías y, también, a las preocupaciones del gobierno en materia de habitación tanto como la especulación burguesa. El urbanismo modernista afrontó una metamorfosis urbana hecha al ritmo lógico de la reproductibilidad de la máquina a vapor y de las condiciones económico-culturales propias del dinamismo industrial-mercantil, procurando estrategias que encontrarían su expresión en la organización, forma y usos de la ciudad. Mas, fuera de la ciudad, o de su modelo arquitectónico-urbanístico se daría la reconstrucción desenfrenada de las décadas de la posguerra en Europa, frecuentemente sirviendo de modelo a la especulación.

Pero el fundamento de la hipersegmentación modernista, buscando estrategias para enfrentar una metamorfosis urbana que seguía a la industrialización, favoreció la permanencia del problema centro-periferia y, en Europa mayormente, apoyó la especulación desenfrenada que surgiría en las décadas inmediatamente siguientes a la posguerra.⁶

Si el “suburbio” tiene en la terminología europea asociaciones generalmente despreciativas, en América él está asociado a una cierta ‘calidad de vida’. Muchas de las características que se atribuyen como síntomas problemáticos del suburbio (la diseminación de baja densidad, etc.), corresponden precisamente a aquello que los americanos desean. El *sprawl* americano es ya algo ineludible a causa del enorme capital asentado y el *Down Town* corresponde a una localización enferma y estancada, lugar que fue dejado a los intelectuales e inmigrantes. De cierta forma, se trata del revés de aquello que hasta hace poco fuese verificable en Europa; la ciudad era ‘el héroe de la película’ y el suburbio ‘el villano’.

El suburbio fue en América una utopía basada en la horizontalidad, que se afirmó como contraorden a la utopía de congestión vertical que se registraba en el centro de las ciudades. El suburbio americano fue esa embestida horizontal sobre el territorio virgen apoyado en planes de jardines y se hizo gradualmente, en varias etapas. La primera etapa de suburbanización tuvo lugar en el final del siglo XIX y consistió en la diseminación periférica de grandes lotes de “villas” burguesas fundamentada en el organicismo de la ciudad-jardín. La segunda etapa se dio en la década de 1920, cuando tal beneficio se extiende a la clase media y, con el apoyo del tranvía, prosiguió la transformación de terrenos rurales en suburbios de las áreas metropolitanas americanas.

A título de curiosidad, se anota que parte del presente artículo hace referencia a argumentaciones propias del examen final de licenciatura de Tiago Carvalho. Esa disertación, orientada por el arquitecto Nuno Portas, puede consultarse en la biblioteca de la Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Véase: Carvalho, Tiago, “American Suburbia”, Porto: Faup, 2001, (policopiado).



© Housing / sxc

horizontalidad

La tercera fase corresponde a la verdadera diseminación de la suburbanización en todo el país. Esta se debió a la enorme demanda habitacional registrada con posterioridad a 1945, motivada por el retorno de los veteranos de guerra, así como a las altas tasas de emigración, de natalidad y de ascenso económico. El desarrollo suburbano encontró un aliado y un apoyo, sustancial por demás, en los programas gubernamentales de habitación que (antes y después de la guerra) impulsaron un estilo de vida fundamentado en la habitación unifamiliar suburbana. Este tipo de expansión fue incentivado también por las políticas gubernamentales de desarrollo en materia de transporte. En tal sentido, la democratización de la movilidad privada por parte del vehículo automotor incentivó la expansión de las áreas metropolitanas, al mismo tiempo que la construcción de una descomunal red de vía abrió el camino del ideal suburbano⁸.

Entre 1950-1955 estos hechos impulsan la creación de nuevas tipologías comerciales asociadas a las carreteras suburbanas (el *stripmall* y el *shopping mall* con sus respectivos estacionamientos), hecho que no solo disminuía la importancia del centro, sino apoyaba la resolución de los problemas con que los suburbios del primer anillo suburbano se enfrentaban (déficit de infra-estructuras, de servicios, de circulación, etcétera)⁹.

Es en este contexto que se transforma radicalmente el estilo de vida americano (hecho notablemente registrado por el cine) caracterizado por las moradas Cape Cod implantadas en mallas regulares de pequeños lotes, por las vías de comunicación en forma de “espagueti” y los comercios de conveniencia. **El suburbio pasaba entonces a ser visto como una nueva idea de ciudad, fundamentada en un modelo horizontal de baja densidad.**

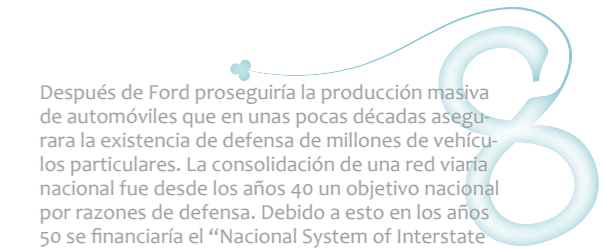
Pero ese nuevo modelo temprano revelaría problemas, como la distancia temporal de acceso a la ciudad o la homogeneización de los valores de la clase media, paradoja en un país que cultiva el mito de la libertad individual. Hacia el final de la década de 1950, el primer anillo suburbano evidenciaba sobreocupación y problemas similares a los que motivaron el éxodo del centro de la ciudad. La construcción del segundo anillo suburbano surge como respuesta a algunos de esos problemas y permite la ampliación de los lotes y de las tipologías habitacionales (con lotes mayores de Cape Cod, dos pisos y garaje) para las familias que habían crecido. En los años cincuenta se consolida la conciencia de los maleficios del suburbio y del clima de desreglamentación en que se formaron los primeros anillos suburbanos (sin el acompañamiento de comisiones y figuras de planeamiento).

© Tram / sxc



Después de Ford proseguiría la producción masiva de automóviles que en unas pocas décadas asegurara la existencia de defensa de millones de vehículos particulares. La consolidación de una red viaria nacional fue desde los años 40 un objetivo nacional por razones de defensa. Debido a esto en los años 50 se financiaría el “National System of Interstate and Defense High-way Program”.

Debido a la protagonismo del automóvil, las ferrocarriles y lo eléctrico son vistos entonces como algo obsoleto y un obstáculo al progreso, lo que atenúa el protagonismo de los centros urbanos, y dado que el transporte vehicular individual favorece la expansión territorial, los centros se convierten en sitios protagónicos del trabajo y el entretenimiento. El tránsito y la autopista suscitan la aparición de nuevas tipologías comerciales, las cuales indirectamente beneficiarían al suburbio; pues, aumentando el volumen de impuestos se posibilitaba construir los servicios, infraestructuras y redes que el suburbio demandaba ya desde los años 50.



Aparecerían luego los primeros intentos de planeamiento regional (sobre todo posteriores al Regional Planning Act de 1957) con el propósito de apoyar las nuevas ondas de expansión suburbana del segundo y tercer anillos, conducidas por la construcción de las autovías estatales, con la intención también de evitar los errores cometidos en el primer anillo suburbano. En los años sesenta toman forma las directivas del planeamiento regional, mas se constatan igualmente errores a veces ya irreparables (como amenazas a la salud pública por la deficiencia de las infraestructuras sanitarias, la devastación de áreas naturales, la ausencia de servicios y la degradación habitacional). Esta conciencia sobre las fallas de Planeamiento y de la necesidad de controlar el desenvolvimiento de las áreas metropolitanas, son aun en el presente un objetivo pertinente.

El paisaje del suburbio americano es actualmente una red amorfa de vías y nudos donde 80% de la población vive y deambula en automóvil, a través de una dispersión desarticulada de urbanizaciones residenciales. Se compone también este de áreas comerciales e industriales en porcentajes no menores que las de ciudades y, circunstancialmente, de puestos de trabajo y servicios sociales. Observarlo implica pensar en cuál modelo de desarrollo y en cuál paisaje urbano queremos en Europa y la América Latina, así como con qué formas de legislar e intervenir acompañaremos el crecimiento metropolitano. Nos parece pues necesario, aunque no sea ese el tema central de este artículo, alertar para la necesidad de formular modelos de desenvolvimiento equilibrado que atiendan a los problemas que se prevén¹⁰.

Las ciudades se transformaron progresivamente y dieron lugar a sistemas urbano-territoriales de gran escala, fundamentados en el modelo de tránsito regional. Además de haber reformulado la vida personal, familiar y el paisaje, el automóvil y las carreteras han permitido una nueva experiencia perceptiva de lo urbano: circulando en sus cápsulas rodadas e herméticas, los habitantes, pasan a apropiarse de la ciudad en movimiento bajo una nueva serie de planes y puntos de vista. Los mosaicos fotográficos de Hockney o de Robert Frank, por citar tan solo dos ejemplos en el campo del arte, expresan y acentúan esta descomposición de lo real.

10

Frente al desarrollo metropolitano se prevén varios problemas: infraestructuras de tráfico, agotamiento de terrenos agrícolas y desequilibrio ambiental; de orden social: ausencia de espacio público y carencia de relaciones vecinales y sentido de pertenencia; de orden arquitectónico: urbanización homogénea de construcción banal y tipificada, etc. Para que tal desarrollo sea equilibrado es necesario asegurar la sustentabilidad y la valorización de lo urbano (mediante la propuesta de alternativas a la dispersión en términos de ocupación del suelo y la dilapidación ecológica, que trae la habitación de baja densidad, el transporte individual, la dispersión de los puestos de trabajo; se hace necesario potenciar una dialéctica local-global a su capacidad de colaboración y competitividad en la “nueva economía”, y, a nivel de la gobernabilidad, en su potencial para concebir modelos flexibles y negociar entre lo público y lo privado.



© Chicago 2 / sxc

En la ciudad, los espacios de tránsito se hacen tan importantes como los tradicionales espacios urbanos estáticos, urgiendo compatibilizar la movilidad con la sustentabilidad-habitabilidad de las ciudades. El imperativo contemporáneo

del tráfico es, de hecho, demostrado por la densidad de infraestructuras; de terminales (espacios de tránsito donde el pasajero es canalizado como una mercancía sujeta a la eficacia de los flujos); pero también por las mega estructuras de soporte (*shoppings*, etc.) que se afirman como fenómenos periféricos de centralidad íntimamente relacionados con las redes de comunicación. En las dos últimas décadas, proliferaron estos espacios-contenedores destinados a albergar funciones ligadas al rito del consumo y a los nuevos modos de vida marcados por el sentido de espectáculo. El protagonismo de estos no-espacios, que funcionan como signos, legitima el cuestionar si lo urbano no puede tender hacia (como Venturi analizó en Las Vegas) un conjunto articulado de signos para que sean vividos desde el automóvil. Pero eso no se verifica tan solo fuera, sino también dentro de la ciudad, donde las operaciones de “gentrificación” y de “museificación”, aproximan los centros históricos de los Theme-parks, transformándolos en espacios escenográficos e ilusorios que no son más que una imagen terrorífica del teatro capitalista.

El tráfico y la conmutación se instauran como bases existenciales de la ciudad y los fenómenos urbanos, dejan de poder ser analizados por el parámetro convencional de “permanencia”. La ciudad no puede ser abordada en términos de localización y lugar cuando los flujos (físicos e informáticos) extienden la apropiación y definen nuestra vivencia del territorio. Esta situación conduce autores como Ignasi Solà-Morales a tomar la figura de “flujo” para explicar la esencia de la ciudad contemporánea¹¹.

Véase de Ignasi Solà-Morales: “Arquitectura Líquida” Accesible en internet [consultado en Agosto 29 2010]: <https://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/2110/1/5.pdf>

11

2.- De la dinámica global a la Ciudad digital

Es interesante ver que el prefijo “ex” puede también remitirnos a algo interior, y por tanto es útil al describir la conformación de una nueva naturaleza urbana (significado que Garreau le da) como algo surgido no al exterior de la urbe.

Tal complejidad es la ciudad se expresa también a nivel de intervenciones arquitectónicas como las de Beigel que privilegian aproximaciones al paisaje urbano; o bien los edificios de Steven Holl que definen extremos entre la metrópolis y lo rural. Así mismo, eventos varios (como el “XIX Congreso de la UIA” o “Nuevos Paisajes”) parten de interpretar la complejidad, múltiple e inaprehensible, de la ciudad contemporánea.

Tenemos como cierto que: el referido proceso de suburbanización de la posguerra no es ajeno a la explosión del automóvil, de las residencias, de los centros comerciales y de las comunicaciones; y, también, que la movilidad se fue instalando como esencia de lo urbano. Pero, si Garreau empleaba el término *exurbia* en *Edge Cities* para describir los procesos desarrollados fuera de las ciudades americanas¹³, hoy nuestro imaginario urbano se reestructura con la “ciudad global”.

En términos urbanos, estamos en presencia de una nueva realidad. La legibilidad y la compactación urbanísticas de la ciudad se ha desintegrado expansivamente en un mosaico de tejidos ordenados por nuevas centralidades (las centralidades periféricas emergentes de las *Edges Cities* y los antiguos centros, hoy genéricos y tematizados) que son resultado de la conformación de una “geografía global”.

La ciudad da lugar a formas y a dinámicas urbano-territoriales complejas, donde se diluyen las distinciones entre ciudad-campo, centro-periferia, local-global y físico-digital.

Ante esta ‘crisis’ conceptual de la ciudad se recurre a conceptos complejos de ciudad, como *Metápolis* (Ascher), *Post-Metrópolis* (Soja), *Ciudad Difusa* (Oriol Nel-lo), etc¹³. Oriol Nel-lo aplica el término “ciudad difusa” para denominar sistemas urbanos resultantes de la integración física y funcional de la ciudad-campo. Este proceso, transcurre en Europa durante las últimas décadas, se encuentra dividido en etapas de etapas de: mancha de aceite, suburbanización, “periurbanización” y “rururbanización”. El territorio se ha vuelto una red en que la delimitación de las ciudades no puede ser ya más definida por los parámetros anteriormente aplicados: posición jurídica, definición morfológica, estructura jerárquica de servicios o espacios funcionales.

En el orden geográfico-económico global (conformado con el progreso de los transportes y comunicaciones y, también, el paso a una producción-consumo post-Fordistas), las organizaciones urbanas se constituyen como una red de ciudades, donde los núcleos se especializan, compiten y complementan, y donde, puntualmente, algunos núcleos se sobre-centralizan a escala global (Sassen)¹⁴.

La reconfiguración espacial significa igualmente el drama de una fragmentación social que origina dualidades psicológicas (expuestas por ejemplo por Castells, Mark Davis, etc.) en las que no nos extendemos ahora, pero que merecen ser referidas.

Véase: Castells, Manuel, Borja, Jordi. *Local y Global - La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus Ed., 1997.

Castells nos dice que cuando la articulación de varios procesos (la globalización económica, la informatización y la urbanización difusa) participa en la crisis-reconfiguración de la ciudad, entendida como forma de organización socio territorial, hay que reencontrar su papel en una relación local-global¹⁵. Castells refiere también que existe una variedad de modelos espaciales distintos como son: el de las ciudades europeas (donde la tendencia es la articulación de viejas y nuevas formas urbanas), las megaciudades de decenas de millones de habitantes en los países en desarrollo, o las nuevas suburbanizaciones americanas.

La ciudad europea corresponde, más que al modelo de ciudad global, a un sistema territorial de redes y nodos complementarios y competitivos que luchan por una inserción global¹⁶.

Atribuir a las ciudades europeas un estatus de actor global pasa por emprender una reformulación en el nivel de la gestión urbana local y regional, y hacer ciudad en los nuevos espacios urbano-regionales respondiendo a las cuestiones de sustentabilidad, democratización y gobernabilidad. Para eso, deberán desarrollarse, con innovación y flexibilidad, una nueva base económica (infraestructuración urbana, calidad de vida, empleo, seguridad), integración social y gobernabilidad eficientes.

16

Castells nos dice que no se puede hablar de ciudad europea refiriéndose al modelo de ciudad global, más que a un sistema de 40 grandes ciudades y un gran número de ciudades intermedias, muy dinámicas y con funciones de centralidad, entre las que existe competitividad y complementariedad. Las regiones europeas deberán consolidar estas interdependencias y organizarse territorialmente e un sistema de redes y nodos o la planeación ha de enfrentar el reto de gobernar y estructurar la metrópolis con políticas urbanas que, simultáneamente compitan por las oportunidades globales y procuren resolver los efectos desestructurantes socio-territoriales.

17

La representación espacial convencional estaba congelada en la perspectiva lineal Albertina y después en “Planos” asociados siempre a la idea estática de poder. La no-linealidad actual por el contrario expresa, por el contrario, la ausencia posmoderna de un sujeto universal.

El funcionamiento de las ciudades globalizadas como una red de nodos y flujos, da aval igualmente a la práctica del planeamiento.

Para enfrentar la complejidad de la ciudad e incorporar la dimensión temporal de la imprevisibilidad actual surgen nuevas formas de actuación y de colaboración privado-público, de gestión e instrumentalización urbanística (como lo fue la figura del proyecto urbano en los años 70/80).

En el planeamiento urbano, los parámetros se volvieron simultáneamente fijos y desubicados. En este sentido, las nuevas tecnologías de representación de la ciudad actual huyen de la representación singular y estática convencional¹⁷, sustituyéndola por una descripción de datos (fotográficos, numéricos, temporales, etc.) de múltiple asociación, fundamentada en medios visuales y no visuales de cognición móvil (del infrarrojo al “SIG” y “DM-SIG” la cual posibilita el cruce de fragmentos distintos para trabajarlos. De un modo semejante a nuestra experiencia urbana, los recientes sistemas y metodologías de representación se superponen a la dificultad de manejar la complejidad del lugar, combinando la información

en entidades maleables, privilegiando múltiples puntos de vista e incorporando parámetros de movimiento y temporalidad. Ante este contexto, se reclama cuestionar como es que tal situación ha de afectar la percepción y comprensión de la ciudad actual, pues estamos frente a frente con nuevas formas de abordar, percibir y planear el lugar¹⁸.

La presencia del nuevo paradigma tecnológico centrado en la convergencia de la informática y de la telecomunicación, comporta beneficios obvios en la práctica del planeamiento y se expresa también en el propio objeto sobre el cual recae tal práctica, es decir, el territorio urbano. Se trata entonces de una tercera utopía urbana, no fundamentada en la edificación vertical, ni en la diseminación horizontal más sí, ahora, en la digitalización del territorio.

Si la invención del motor de combustión interna explica en gran parte el paisaje urbano que tenemos (la metrópolis moderna basada en el modelo operacional del automóvil), ¿qué significado espacial podrán tener las nuevas tecnologías? (Nótese que los computadores personales generalizan nuevamente un medio individual de conexión y que la idea de ciberespacio no es más que la posibilidad de mega-agrupaciones humanas)¹⁹.

Tal como el automóvil lo hizo un día, las Tecnologías de Información (TI) Telemáticas alteran hoy nuestras relaciones espacio-temporales y comprimen el territorio, apoyando el paso a una escala global²⁰.

Como vemos, las ciudades y las regiones contemporáneas son una trama de redes y flujos, y no pueden ser entendidas independientemente de los vínculos espacio-temporales que establecen.

Es por eso que las infraestructuras digitales ciertamente se volverán algo decisivo en el desenvolvimiento de la metrópolis y en el proceso de su inserción global. Los sistemas de información se combinan con los sistemas de transporte y distribución energética (que posibilitaron la dispersión de la ciudad novecentista) con el objetivo de soportar y asegurar la supervivencia de la ciudad expandida. Así como este contexto tecnológico potencia la dispersión de lo urbano y contribuye a la creación y percepción de un mundo global, podemos decir que, simultáneamente, los nuevos sistemas de información apoyan la diseminación de la habitación e impulsan el suburbio.

City Speculations nos ofrece variadas formas de afrontar y representar la ciudad contemporánea. Ver: Phillips, Patricia (ed.), *City Speculations*, Boston: Princeton Architectural Press, 1999.

18

El proceso de desarrollo de las S.I. contiene varios vectores: las TI y TC, y las comunidades en red de la cultura global.

19

La proliferación de transportes, vías y terminales ha de tornar la ciudad en un espacio de tránsito y la vía e una frontera que aísla grupos de edificio grupos de edificios y una experiencia de arquitectura definida más por el tiempo que por el espacio, y la ciudad digital prosigue con la fragmentación espacial y física.

20

Resulta significativo el denominar “ciudad digital” a la infraestructura digital. Parte esta de la idea que la ciudad se refiere más a un conjunto de interacciones humanas que a un conjunto de formas arquitectónicas de allí las metáforas con respecto a la ciudad real. (site vs. lugar; browser vs. medio de transporte; portal vs. plaza).

21

La “ciudad digital”²¹ es una infraestructura y un ambiente de interacción social que se superpone al urbanismo físico y que permite desarrollar actividades socioeconómicas y comunidades a distancia. En la yuxtaposición de ambas, se forma un metaterritorio de vivencia humana. La telemática tiene repercusiones al nivel del funcionamiento (usos) y de la organización urbana (formas). En cierta forma reduce la importancia de la localización para realizar actividades, permite independencia entre residencia-trabajo, la aproximación entre producción-distribución-consumo, la reducción de las áreas terciarias, la rentabilización de la oferta de servicios sociales, atenúa el tráfico y la contaminación, permite una nueva economía de uso del suelo y de los transportes, y induce un nuevo relacionamiento entre los elementos urbanos, etc.

Las aglomeraciones urbanas ya no son territorios exclusivamente materiales, pasan a ser nodos que se dilatan más allá de los límites físicos, a través del layer digital, y de las TI (ATM, GPS) como elementos esenciales para asegurar soportar la vida de la metrópolis (demostrado ya que la vivencia de la metrópolis no está vinculada a un territorio físico concreto).

Esta complementación íntima dota a la ciudad de nuevos medios de movilidad digitales y un nuevo tipo infraestructural crucial para la urbanidad, que puede apoyar la expansión de la ciudad iniciada por las infraestructuras físicas y viarias; que puede ayudar al planeamiento a manejar, asegurar el funcionamiento y la resolución de problemas de las megaagregaciones urbanas diseminadas, y corregir asimetrías, aproximando la *civitas* de la urbe (rescatando el problema de la ciudad de la esfera del tecnicismo para recolocar en la esfera de la política).

Obviamente, desde que el discurso sobre la ciudad digital no deje de estar relacionado con la realidad urbana de la ciudad (la decadencia del espacio público, el incremento de la suburbanización, las dualidades sociales, etcétera). Hoy, surgen los primeros vínculos entre las dos ciudades (a través de los telepuertos, centros de teletrabajo, cibercafés, redes de ATM, etc.), las primeras teorías (Ciudad Informativa, de Castells; City of Bits, de Mitchell²²; Telépolis, de Echeverría, etcétera), los primeros experimentos de colaboración urbana (Silicon Valley, Route 128 Boston) y las primeras regiones urbanas digitales²³. La preguntas que, encadenadas, surgen son: ¿quién las planea?, ¿ha de ser este un planeamiento paralelo al urbano y estratégico? De no ser tal un planeamiento, materia directa de la actividad urbanística, tendría, sin embargo, incuestionablemente que contemplarlo.

Cabe anotar que el modelo de la Sociedad de la Información, con el cual Europa se proyecta, es un nuevo producto de importación americana (Plan Tecnológico Americano, 1993) que desarrolló su sustrato tecnológico, y que mantendrá el control de su implementación, pues va de la mano del desarrollo tecnoeconómico²⁴.

La creación de la Internet es para los americanos el retorno al sueño inaugural de una estructura social (ahora global) autoreglada, tolerante e individualista; un *creatio mundi*, que muchas escuelas de arquitectura americana apoyan tomando el ciberespacio como núcleo teórico de intervención. Pero es debido a que la creación del ciberespacio permite paralelos con la sociedad utópica presente en la colonización del Nuevo Continente, que es imperativo, o por lo menos se hace necesario, operar reflexiones serias y profundas. Autores como Echeverría defiende que estamos ante una colonización, de matriz americana con sus promesas paradisiacas, que converge a todos hacia un imperio discriminador, cuya lengua es la inglesa y donde se propaga el imaginario de consumo.



• E-topia, es el modelo urbano que Mitchell nos presenta. En este la ciudad se ve soportada por el espacio físico y virtual interconectados, sugiendo una vida comunitaria de barrio, fortalecida a una escala mayor por los 'lugares' electrónicos de encuentro y por sistemas descentralizados de producción y consumo. Véase: Mitchell, William. E-topia, Massachusetts: MIT Press, 1999.



• La infraestructura telemática se apoya en el desarrollo de redes de ciudades europeas y la a complementariedad entre ciudades para que estas afronten la globalización (ej: "Eurociudades", "European region Networks for the application of communication technology", o el caso de la liga de Lille de localidades.



En referencia los desarrollos Norteamericanos de bases de S.I.: la Cibernética, el Computador, el Arpanet, la TV digital de Atlanta (1991), las infraestructuras ópticas de Chicago (1977), etc. Norteamérica detenta el liderazgo futuro por el uso de las I.T, el acceso a la red a bajo costo y la capacidad de comercializar una cultura de capital a bajo costo.



• Debe decirse que la globalización comporta efectos negativos claros (desprotección social, homogeneización del pensamiento, deterioro ambiental); y la idea de cyber-espacio fomenta desmembramiento social, a dualidades y estandarizaciones culturales, políticas (limitando al estado frente a las multinacionales), antropológicas (psicológicas), a nivel de la identidad, así como arquitectónicas (desprecio por el entorno físico).



A MANERA DE CONCLUSIÓN

El poder neo-colonizador no es hoy bélico, mas sí financiero, ejercido de lejos a partir de la metrópolis. Y es el deseo inequívoco de dominar los flujos que estructuran el planeta, el que justifica el empeño americano en la construcción de las autopistas de la información. Tal como las autopistas que cubrieron la América de Eisenhower traen consigo beneficios socioeconómicos²⁵, obviamente, la nueva utopía de la digitalización se puede actualizar como algo benéfico para la generalidad de las poblaciones, si fuese la mira de un planeamiento informado y democrático. Pero, para ello, es necesario que en todos lados prosigan reflexiones sobre la forma como hemos de asimilar las utopías urbanas americanas, y sobre cómo en Europa, por ejemplo, haciendo uso de la rica historia cultural que tenemos, las usemos para formular un proyecto que contemple tanto el beneficio potencial como el maleficio de lo perverso que es vivir en un mundo inevitablemente global.

Bibliografía

- Lévy, P. *A máquina universo*, Lisboa: Instituto Piaget, 1995.
- Carraça, J. "É preciso desejar para agir", in: AAVV, *Portugal 2020*, Lisboa: Fenda, 1999, pp.23-42.
- Ross, K. *Fast Cars Clean bodies, Decolonization and Reordering of French culture*, Massachusetts: MIT Press, 1998.
- Koolhaas, R., *Delirious New York, a Retroactive manifesto for Manhattan*, Oxford University Press, 1978.
- Carvalho, T., "American Suburbia", Porto: FAUP, 2001, (policopiado).
- De Solà-Morales, I., "Arquitectura Liquida" Accesible en internet [consultado en Agosto 29-2011]: <https://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/2110/1/5.pdf>
- Castells, M. & Borja, J. *Local y global - La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus, 1997.
- Phillips, P. (ed.), *City Speculations*, B: Princeton Architectural Press, 1999.
- Mitchell, William. *E-topia*, Massachusetts: MIT Press, 1999