

## LA VIDA URBANA Y LA MODERNIDAD

Edgar Vásquez B.\*

Hoy, la ciencia-ficción, en cuanto narración de la tecnología y de la vida moderna, ha dejado de ser literatura ' fantástica de precoz anticipación para entrar a describir, con cierto realismo, rasgos nuevos en el movimiento presente de la civilización y prefiguraciones que actúan como metas de plazo casi previsible en el devenir contemporáneo. Ray Bradbury presiente un futuro urbano ad- portas, poco atractivo si la existencia humana continúa discurriendo por la senda actual: en una noche del año 2.131 Leonard Mead sale de su apartamento, se pasea por las calles absolutamente solitarias y silenciosas de la ciudad y contempla la luna. LA multitud de ventanas en los edificios parpadeen a la luz de los televisores. De repente una voz metálica lo interpela y le ordena detenerse. Le pregunta su nombre, su ocupación, su profesión... Es el auto-patrulla policial dentro del cual Leonard no logra distinguir persona alguna.

-Soy Leonard Mece, puede decir que soy... escritor,  
-Sin profesión! replica el auto-patrulla, como si hablara consigo mismo. (Para este época no existen librerías, libros ni escritores),  
-Usted se pasea... para ir donde?, lo interroga de nuevo.  
-Deseo pasear, mirar la luna, tomar el aire libre (Respuesta insólita e incomprensible para el auto policial del 2.131).  
-Pasear? Mirar la luna? Tomar aire? Acaso no tiene televisor? Su apartamento no tiene aire acondicionado? No es climatizado?

Por último el auto-patrulla le ordena subir y lo conduce al Centro Psiquiátrico. Leonard Mead, escritor, amante

---

\* Profesor del Depto, de Economía Universidad del Valle.

de pasear por la noche, tomar aire libre y contemplar la luna es "El Atrasado" del cuento de Bradbury.

Múltiples "Imaginarlos urbanos", descritos por la ciencia-ficción pueden estar ya en trance de realización.

En "Un Hombre contra la Ciudad" Robert Abernathy narra una urbe perfectamente equipada tecnológicamente que se convierte en un monstruo autónomo generador de odio; Evelyn E. Smith relata "Un día en el suburbio" y la agresividad que la vida urbana desata; Alain Duret describe los efectos de la ciudad moderna sobre los ciudadanos del "futuro" que los induce a preferir los espacios seductores de los hiper-mercados; la aglomeración y el planeamiento urbano que determinan la reducción, cada vez más asfixiante, de la superficie habitable reglamentada y autorizada para cada "habitáculo" es descrita en "Billenium" por J. G. Ballard, y el mismo Bradbury en "La Ciudad" relata el caso de una megalopolis que permite cumplir una venganza miles de años después de la muerte de sus creadores.

La ciudad es el espacio central de la vida moderna, creación social que, a su vez, condiciona el modo de vida y la existencia individual y social. Sin embargo, el desarrollo económico, tecnológico y socio-político del siglo actual ha producido como lo plantea Horkheimer - unas formas de saber y reflexión que abandonan la valoración y la búsqueda de fines y proyectos humanos, que se desentienden del sentido de la existencia, que omiten pensar las alternativas de modos humanos de vida, para ocuparse exclusivamente de los medios y de los instrumentos propios de una racionalidad productivista y pragmática. La reflexión contemporánea al abandonar los fines ha devenido en medio e instrumento realizador y legitimizador del orden vigente. Ha perdido su carácter crítico para asumir la eficiencia de lo existente. El pensamiento que se plantea críticamente frente a la vida urbana de nuestra civilización y reflexiona alternativas de existencia es subestimado y relegado en el momento de las decisiones.

Meditar hoy sobre la ciudad y pensar la existencia humana conjuntamente es una tarea inaplazable. La reflexión de Heidegger <sup>1/</sup> sobre "habitar" adquiere aquí una importancia crucial: la manera como nosotros somos sobre la tierra es habitación (bauen). No habitamos porque hayamos construido.

Por el contrario, construimos porque habitamos, porque somos... habitantes. Habitar es el rasgo fundamental del ser (sein), de acuerdo con lo que los mortales somos. Construir no es sólo el medio para habitar: es ya habitar, dice Heidegger. La manera como habitamos conlleva la manera como construimos, y construimos solo en cuanto habitamos. En este sentido, la verdadera crisis de habitación no consiste en falta de vivienda, sino en la manera como somos sobre la tierra, en aquello que conduce a los mortales para aprender a habitar. Habitar no se reduce al simplismo de Le Corbusier para quien la casa y la ciudad son medios, instrumentos o útiles.

La reflexión sobre el "habitar" y el aprender a habitar, sobre la manera de ser en la tierra, sobre la búsqueda de fines y proyectos humanos es extraña a las formas del saber contemporáneo, y en especial, cuando se trata de pensar la ciudad. Aprender a habitar implica cambiar esas formas de saber, pensar y transformar nuestra existencia individual y social, buscar alternativas al modo de vida y al construir.

"El espíritu moderno -dice Georg Simmel- se hace cada vez más calculador. Al ideal de la ciencia que es transformar el mundo en una serie de formulas algebraicas, corresponde la exactitud de la vida práctica tal como la ha modelado la economía monetaria. Ella hace que los hombres pasen sus días evaluando, calculando, midiendo, para reducir los valores cualitativos en valores cuantitativos... estas son las condiciones de existencia en las grandes ciudades que son a la vez, causa y consecuencia del fenómeno".<sup>2</sup>

La ciudad que se desarrolla bajo los patrones de la civilización actual, el ritmo de "vida", la programación del tiempo de existencia, el consumismo y la competencia sin cuartel, no sólo destruye los lazos afectivos directos y los sentimientos de solidaridad -que son mirados como formas vetustas de relaciones inter-personales- sino que someten e infunden en el individuo una racionalidad productivista, una lógica del cálculo y de la rentabilidad en la vida "privada" y cotidiana, donde el "otro" se representa como cliente, polo de un acto contractual. Así, el individuo se convierte en banquero de la vida cotidiana,

ejecutivo del "tiempo libre", empresario de la intimidad y contratista en la amistad.

El individuo urbanizado de la modernidad actúa con base en los criterios de rentabilidad y de la racionalidad técnica. Calculador e igualador como el dinero no opta por características individuales ni por las cualidades particulares, sino por la magnitud de lo general-abstracto; va perdiendo el sentido de las relaciones afectivas directas fundamentadas en los rasgos individuales, para adherir a relaciones racionalistas que miran al "otro" como elemento intercambiable y objeto de cálculo.

En el contexto urbano de la modernidad la intimidad deja de ser una particularidad individual para convertirse en una generalidad abstracta. La uniformidad de los comportamientos de los Individuos en sus intimidades y la estandarización de la vida doméstica y privada caracterizan la existencia urbana moderna: ritmos laborales similares, escasa diferenciación en los consumos, difusión y socialización de gustos, modas y "valores" de la modernidad, uso similar del "tiempo libre" entregado a la programación turística y al consumismo. Esa vida "privada", en los hogares, donde cada uno hace lo mismo que los otros, utiliza casi los mismos objetos, y realiza las mismas prácticas y dedicaciones, se la representa cada actor como una intimidad personal, particular, propia. La mira como el lugar de su realización individual a pesar de sus conflictos, como su creación autónoma, cuyo espacio inviolable hay que hacer infranqueable para el "otro", para el intruso. En la misma medida en que las vidas privadas se estandarizan y dejan de ser hechura personal es -precisamente- cuando cada individuo se encierra en la propia y la mira como su sagrado recinto y su único espacio-tiempo estrictamente personal.

La concentración urbana es un lugar privilegiado para la socialización: centro de difusión de los consumos, de expansión de un estilo de vida basado en el consumismo, de difusión-diferenciación de la moda, de snobismo colectivizable y anónimo, de redefinición permanente de los consumos, de los gastos y de los comportamientos: auto moderno, moto; patines; velocidad, sustitución parcial del lenguaje hablado por gestos, actitudes y jergas particulares de micro grupos,

especialmente juveniles, toxicomanía, juegos electrónicos ("para pensar?"), discotecas, música electrónica post-rock, sustitución de la armonía por efectos de ritmo, maquillajes y ornamentos corporales de moda, televisión, climatización, espectáculo, etc.

A pesar de todo -y especialmente para los adultos- la vida pública es "lo externo", realizado formalmente con aceptación pasiva, como residuo y como medio para sustentar la vida privada. El retorno a la intimidad es lo auténtico. El regreso a la vida privada es lo verdadero. Allí está lo estable y lo verdadero a pesar de sus conflictos y aversiones. La dura competencia en el medio urbano moderno lleva al individuo a refugiarse en una supuesta intimidad protectora y a mantener una actitud de reserva y un comportamiento indiferente frente al "otro", como recurso para evitar que éste franquee el umbral de su intimidad, para lograr mantenerlo a distancia. La amistad es permitida hasta el lindero donde comienza la intimidad y el teléfono en la vida urbana moderna permite, a la vez, el acercamiento y la fijación del umbral.

Recibir de otro un secreto nos permite develarle uno nuestro. Esta "comunicación" es un acto de cambio entre mutuos rehenes. Al "otro", al extraño, solo lo puedo apreciar en cuanto él dice ser, en cuanto no dice su intimidad. Decir el secreto es entregar un arma contra sí mismo en el mundo de la afanosa competencia.

El vecino también es el "otro". La vecindad deja de ser afectiva para convertirse en mera contigüidad espacial que más es lo que mortifica y estorba. Sólo los costos y la rentabilidad del espacio multi-familiar y de la aglomeración residencial permite explicar un diseño que reúne pero no une.

Únicamente el espectáculo de masas seduce y sonsaca de la intimidad doméstica. El espectáculo de masas moviliza las masas y se constituye con las masas. Cada individuo juega allí el doble papel del espectador-actor anónimo. Aquí las relaciones inter-personales se limitan a una relación espectacular-especular, donde el espectáculo, sin vincular personas entre sí, logra contrarrestar la soledad.

Las relaciones inter-personales se multiplican cuantitati-

vamente pero pierden profundidad, hasta convertirse en contactos accesorios y fugaces. Jane Jacobs, apologista de las megalópolis, cuando justifica estos contactos interpersonales en la vía, expresa que "la acera se debe utilizar prácticamente sin paraderos: es el único medio de aumentar el número de ojos presentes en la calle y atraer las miradas de quienes se encuentran en el Interior de los edificios... Así, en la calle se establece la confianza por medio de UNA SERIE DE NUMEROSOS Y PEQUEÑOS CONTACTOS cuyo teatro es la acera".<sup>3</sup>

La concentración urbana y el movimiento vial permite que los ojos sean seducidos por las miradas de las mercancías, y allí, el diseño vial se encuentra en función del desplazamiento. No resulta del deseo de "estar"... en la calle sino del deseo de "pasar". Los espacios públicos de "estar" disminuyen relativamente con el avance de la modernidad urbana frente a la expansión de los espacios para "pasar": auto-rutas, autopistas, vías arterias, anillos viales y tréboles, en resumen, estructuras de circulación al servicio del auto que se convierte en supremo criterio organizador de la ciudad. Para evitar la congestión del tránsito aparece como "solución" la construcción de autopistas perimetrales. Se expande así la ciudad y las distancias crecen. Más necesario se hace el auto cuya adquisición creciente y masiva implica nuevas autopistas y mayor expansión urbana. El auto que aparece como medio para solucionar problemas de distancia crea más distancias que, a su vez, hacen más necesario el auto.<sup>4</sup>

La red de las arterias planteadas como solución a la "comunicación" interna de la ciudad y como acceso al área central, separa los barrios y los convierte en ghettos, deteriora el carácter peatonal y recreacional de las vías, "desertifica" el espacio, densifica la polución y empobrece la vida.<sup>5</sup>

Los complejos viales con sus puentes con frecuencia no sólo deterioran algunos sectores urbanos sino que, planteados para solucionar aquí problemas de congestión del tránsito, no hacen más que desplazarlos allá. Las zonas verdes se encuentran más en función de separar el tránsito automotor del peatonal, de distribuir el movimiento de peatones para dar acceso a los edificios y oficinas, que en función de "estar", de permanecer, de permitir las relaciones interpersonales y.

el diálogo.

El planeamiento urbano se guía fundamentalmente por un criterio: el desplazamiento del auto. El diseño vial que afecta toda la estructura física urbana y la distribución de los usos del suelo, atiende prioritariamente a esa exigencia. Se llega hasta destruir la "historia" y la "personalidad" de una ciudad en aras de ese criterio. En esta forma un cosmopolitismo abstracto se apodera de las ciudades que cada vez se hacen más indiferenciables. Destrucción de la ambientación ecológica, eliminación de espacios verdes adecuados al diálogo y a la comunicación social, remodelación arbitraria de las áreas centrales de la ciudad, procesos drásticos de segregación urbana son acciones justificables si se trata de "racionalizar" el movimiento automotor. Además, no se encuentran otras alternativas distintas a la monumentalidad del cemento. Autopistas, complejos viales, puentes, se han convertido en signo ineludibles de la modernidad urbana hasta tal punto que poco importan los costos, ni el Impacto impositivo sobre los ingresos de los ciudadanos, ni las des economías externas, ni los efectos sobre la vida urbana.

Hasta tanto no tomemos plena conciencia que la ciudad es para vivir y no solo para desplazarse, hasta tanto no reflexionemos en el "habitar" y en el modo de vivir y convivir en toda su complejidad, hasta tanto no le asignemos todo el valor a la existencia del hombre, las ciudades seguirán siendo un amplio enclaustramiento extraño al ideal original de reencuentro, y concentración de intimidades falsas, pues en la civilización urbana contemporánea el individuo defiende una intimidad abstracta, serial, sin particularidad, que en lugar de afirmar como individualidad positiva y creadora, se torna en una individualismo excluyente del "otro". El reino del temor, propio de la despiadada competencia, hace del individuo un sujeto masificado en actitudes, comportamiento y "gustos" (e inclusive, en problemas) bajo las amenazadoras miradas de la exclusión, que a la vez lo induce a esta intimidad que se la representa como refugio,, hasta terminar adhiriendo placenteramente tanto a esa masificación como a esa intimidad. La vida urbana moderna hace difícil que el individuo pueda, a la vez, crear una intimidad particular, producto de sí mismo, y

participar en la vida pública activa y creativa, exenta de esa fatua masificación impuesta por el comunismo. Una combinación y una relación libre entre vida privada y vida pública constituyen en la actualidad un aspecto crucial de la reflexión sobre el "habitar".

- 
- 1/ Heidegger, Martín, "Construir, Habitar, Pensar".
  - 2/ Simmel, Gerg, "Las Grandes Ciudades y la Vida del Espíritu".
  - 3/ Jacobs, Jane, "Muerte y Vida de las Grandes Ciudades Americanas, Rondón House. N.Y., 1961.
  - 4/"El americano medio dedica más de 1.600 horas anuales a su automóvil. Se instala en él cuando el vehículo se desplaza pero también cuando no está en marcha. Lo coloca en el parqueadero y luego vuelve a buscarlo. Gana dinero para pagar la cuota inicial y las mensualidades. Trabaja para pagar la gasolina, los peajes, el seguro, los impuestos y los gastos de parqueo. Pasa 4 de las 6 horas de vigilia conduciéndolo o buscándolo para conducirlo, y esto no incluye las otras actividades que se derivan de la conducción: permanencia en el hospital, en el taller o en el tribunal; no olvidemos el tiempo que se pasa buscando almacenes especializados en repuestos o recogiendo indicaciones y especificaciones para comprar un auto aún más genial. El costo de los accidentes de carros es sensiblemente el mismo que el de la enseñanza superior y evoluciona paralelamente al Producto Nacional Bruto. Pero más significativa aún son las pérdidas de tiempo debidas a las cuestiones del tránsito. Nuestro americano medio realiza un trayecto global de 7.500 millas (12.000 kms en promedio) durante sus 1.600 horas, lo que arroja una velocidad media de 8 km/hora. En países desprovistos de industria automotriz las gentes van a la misma velocidad... y también llegan donde quieren ir!, y no gastan en esto más del 3 al 8% de su tiempo social, mientras que nuestro americano medio gasta cerca del 28%".  
U. Heierli: "Bilan energetique et developpement". Les Temps Modernes, N 349/50, Agosto-septiembre de 1975.
  - 5/ A los automóviles en los Estados Unidos se los juzga responsables del 80% de la polución atmosférica en las ciudades y del 40% de la polución a escala de toda la nación". R.R. Ekrlich y R.L. Harriman: "How to be a survivor". Ballantine Books, citados por Jean Roger Mercier en "Energie et Agriculture" (Ed. Debard).