

Lorenzo GONZÁLEZ CASAS

METRÓPOLIS: AMBIENTE Y CULTURA MODERNOS

RESUMEN

Este trabajo examina un lugar específico —tal vez el lugar más específico— de la modernidad: la metrópoli. El mismo se concentra en algunas de las complejas conexiones entre urbanismo y modernidad, en el entendido de que la gran ciudad es un sitio privilegiado para decodificar sistemas de pensamiento y organización característicamente modernos. Dos problemas básicos se plantean aquí: la caracterización del ambiente metropolitano y las formas de afectación cultural que tal ambiente promueve en quienes allí habitan.

ABSTRACT

This paper examines a specific milieu —perhaps the most specific one— of modernity: the metropolis. It focuses on the complex connections between urbanism and modernity, understanding the great city as a privileged scenario to decode modern systems of thought and organization. Two issues are analyzed: the specific character of the metropolitan environment and the cultural forms promoted by such environment.

PALABRAS CLAVE: CULTURA URBANA, METRÓPOLI, URBANISMO, MODERNIDAD, AMBIENTE.

KEY WORDS: URBAN CULTURE; METROPOLI; URBANISM; MODERNITY; ENVIRONMENT.

Cityful passing away, other cityful coming, passing away too; other coming on, passing on. Houses, lines of houses, streets, miles of pavements, piledup bricks, stones. Changing hands. This owner, that. Landlord never dies they say. Other steps into his shoes when he gets his notice to quit. They buy the place up with gold and still they have all the gold. Swindle in it somewhere. Piled up cities, worn away age after age. Pyramids in sand. Built on bread and onions. Slaves. Chinese wall. Babylon. Big stones left. Round towers. Rest rubble, sprawling suburbs, jerrybuilt, Kerwan's mushroom houses, built of breeze. Shelter for night. No one is anything.
(Joyce, 1969:164).

1/ INTRODUCCIÓN

La ciudad, más específicamente la metrópoli moderna, es tanto una expresión quintaesencial como una premisa —lo que Daniel Bell (1973) denominaría estructura axial— de la modernidad. En otras palabras, la gran ciudad ha sido tanto el agente como el recipiente de las más importantes transformaciones del devenir moderno. No podía ser de otra manera, si se entiende que "el medio ambiente construido es tanto el producto de, como el mediador entre, las relaciones sociales" (Dear, 1986:375).¹

Es por estas razones que entre la modernidad y la metrópoli se pueden establecer numerosas conexiones (González Casas, 1996), las cuales derivan en buena parte de la concentración en la gran ciudad de las enormes fuerzas económico-financieras, políticas, sociales y culturales que la modernidad ha desencadenado.²

1/ A los fines de este trabajo se entenderá al ambiente principalmente en sus dimensiones físicas y biológicas, como sinónimo de medio, hábitat, espacio, lugar o escenario que rodea a los individuos y comunidades. La doble condición del medio construido como índice o lugar y de motor o agente de cambio ha sido subrayada por otros autores. Por ejemplo, Andrew Lees (1985) examina las respuestas que se han dado al proceso de urbanización en Europa y Norteamérica, las cuales varían desde la promoción de la ciudad como "la promesa de modernidad" hasta la crítica antiurbana, la cual considera a la metrópoli el centro de las peores enfermedades físicas y morales. De hecho, para algunos autores la

Esa concentración de fuerzas —piénsese en las innovaciones técnicas que han transformado la vida humana en los últimos 150 años: la iluminación y fuerza eléctricas, el teléfono y el telégrafo, el gramófono, la radio, el cine y la televisión, el vehículo a gasolina, el metro y el tranvía, los aviones y los trasatlánticos, la informática— permite a la gran ciudad proveer a la sociedad con los estímulos culturales, frecuentemente contradictorios, que la modernidad promueve.

Malcolm Bradbury (1976) —quien creo fue uno de los primeros autores en concentrarse en el análisis del arte moderno desde su vertiente urbanística— puntualizó que si bien el modernismo es un fenómeno supraurbano, el mismo encuentra una representación particular en la ciudad. Poco tiempo después que lo hiciera Bradbury, otro autor, Irving L. Horowitz (1977:764), sugería que "Quizá la ciudad es el pivote organizador de la experiencia contemporánea de la misma manera que la fábrica lo fue para la Europa occidental del siglo XIX". Este párrafo ilustra una idea base de este trabajo: la metrópoli moderna ha constituido un nuevo ambiente en el cual ha emergido una cultura (urbana) de características específicas. Para desarrollar esta idea, se examinará, en primer lugar, lo distintivo del ambiente metropolitano y, luego, lo concerniente a los cambios culturales que dicho ambiente ha facilitado. Los textos y materiales seleccionados aquí (en los cuales se magnifica o dramatiza la metrópoli por comparación con la ciudad tradicional) provienen en su mayor parte de las postrimerías del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, un período de especial significación en términos de crecimiento y pensar urbanísticos (Sutcliffe, 1984:9).

metrópoli representa la muerte de la civilización occidental. Ver, especialmente, Spengler (1962:245-52) y Mumford (1961:525-67).

2/ Bolívar Echeverría (1991) ha notado que el urbanismo es, junto al humanismo, la idea del progreso, el individualismo y el economicismo, un fenómeno que caracteriza al proyecto de la modernidad.

2/ LA METRÓPOLI COMO NUEVO AMBIENTE URBANO

La metrópoli moderna es un ambiente sustancialmente diferente al de otras formas o estadios urbanos.³ Aunque se argumenta que han existido metrópolis preindustriales, como Babilonia y Roma, la magnitud, características e impacto global del fenómeno metropolitano moderno escapan a cualquier comparación con sus precedentes. De hecho, es posible hablar del desarrollo de la metrópoli como el transcurrir de una segunda revolución urbana, una revolución que plantea el desarrollo de una forma de asentamiento humano mayor, más compleja y dominante.⁴ La magnitud de los cambios físicos y espirituales que la revolución del "siglo de la metrópoli" (Angotti, 1993) supone, ha sido factor fundamental para potenciar los efectos de la modernidad, así como la crítica que muchos autores hacen a la gran ciudad.

En esta sección se examinan tres de las dimensiones que llevan a afirmar que la metrópoli moderna es un ambiente urbano diferente. La primera es su dinámica, la segunda tiene que ver con la fragmentación y especialización asociados a los procesos de racionalidad (abstracta) que se encuentran en la propia génesis del fenómeno metropolitano, y la tercera consiste en los estímulos y oportunidades de transformación que la gran ciudad proporciona.

2.1 Un ambiente dinámico

Cambio y movimiento son términos clave para describir tanto la modernidad como la metrópoli. Si bien ambas nociones caracterizan tanto a la metrópoli como a la propia condición

3/ Hans Blumenfeld (1967) hace especial hincapié en las diferencias entre la metrópoli, nuevo asentamiento humano, y las villas y ciudades tradicionales. Para este autor, varios elementos contribuyen a la especificidad de la metrópoli: la proliferación de negocios y servicios especializados, el tamaño y composición de la población, unas dimensiones mayores derivadas de rápidos medios de transporte, la separación de los lugares de vivienda y trabajo, la accesibilidad y la movilidad social. Más recientemente, Víctor Fossi y Marco Negrón también han resaltado la noción de la metrópoli como tipo urbano particular. Véase, por ejemplo, Negrón (1996).

urbana, la situación metropolitana —con su vertiginoso incremento poblacional, su volumen creciente de actividades y su red magnificada de comunicaciones (requerida para sostener un inmenso flujo de personas, bienes e información)— agrega nuevas dimensiones a la dinámica urbana.

Hans Blumenfeld, uno de los académicos que más ha tenido que hacer con el fenómeno metropolitano, imprime a su definición de metrópoli un sello característico de movimiento, o movilidad, pues insiste en que la misma es "una concentración de al menos 500 mil personas viviendo en un área en la cual el tiempo de viaje desde las afueras hasta el centro no es mayor de cuarenta minutos" (Blumenfeld, 1967:61-62). Aunque pudiera parecer un tanto arbitraria esa definición cuantitativa y temporal de la metrópoli (a fin de cuentas toda definición implica algún grado de abstracción y arbitrariedad), lo que resulta claro es que el autor apunta a una realidad fácilmente verificable: en la metrópoli, una proporción considerable de sus habitantes participa de un significativo movimiento basculante entre zonas de residencia y áreas centrales (contrario a la tesis de Blumenfeld, la metrópoli puede poseer más de un área central). La representación del movimiento de grandes masas humanas es fundamental en las descripciones de la metrópoli; valga mencionar el film "Sinfonía de una Gran Ciudad", del cineasta alemán Walter Ruttmann, el cual se explora en la representación, marcada por el accionar del reloj, de las relaciones entre la ciudad y los nuevos medios de comunicación.⁵

Cambio y movimiento, características temporales y espaciales de la modernidad metropolitana, se verifican en un crecimiento

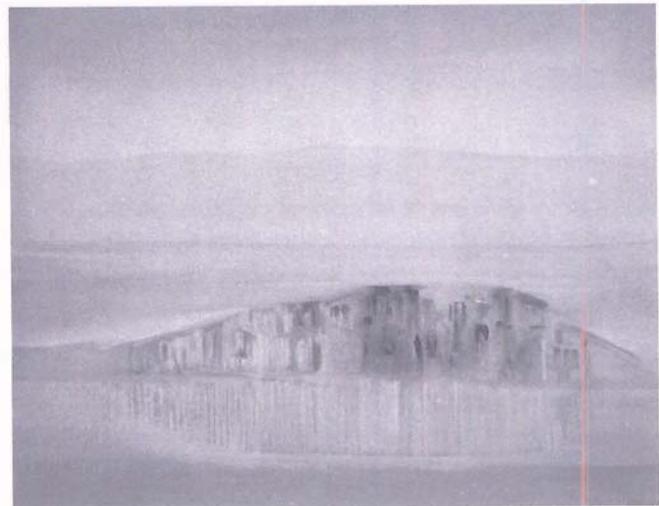
4/ En términos de la dominancia del modo de vida metropolitano en Norteamérica, donde más de la mitad de la población vive en áreas metropolitanas, ver Angotti (1993:27). En el caso venezolano, aproximadamente un 40% de la población se concentra en ciudades de más de 1 millón de habitantes.

5/ Otro tema relacionado con el movimiento, ya no de personas sino de bienes, es el de la circulación de la mercancía, que Walter Benjamin desarrolla en su trabajo sobre las arcadas parisinas del siglo XIX (Buck-Morss, 1991).

FIGURAS 1a y 1b

**CAMBIO Y AMNESIA
MODERNA**

**ESPACIO QUE SE
DESVANECE. LUISA
PALACIOS (1970)**



Fuentes:
Avenida Urdaneta. Archivo Biblio-
teca Nacional.

Juan Calzadilla, *Obras singulares
del arte en Venezuela*, Caracas:
Euzco Americana de Ediciones,
1979.

urbano de valor infinito, a pesar de que un discurso característico de la planificación urbana haya sido el poner coto —con resultados poco alentadores— a tal crecimiento. La forma física de ese infinito se expresa en dos dimensiones: la horizontal, por efecto de grandes vías y autopistas y por la mancha indefinida de los suburbios y la vertical, por efecto del rascacielos y por la presencia de la ciudad como lugar en permanente transformación, un "sitio en construcción" (Scherpe, 1992), en el cual su gigantesca energía, y la de sus promotores, ha sido entendida como símbolo de progreso.

Por supuesto, las imágenes de movimiento y progreso metropolitanos tienen sus contrapartidas. Una bastante evidente es el sentido de carencia de raíces que Spengler, en su crítica a la ciudad global y a la creación de un ambiente enteramente artificial, llamó "cosmopolitanismo en lugar de hogar" (Spengler, 1962:25).⁶ El desarraigo motivado por los nuevos ritmos metropolitanos supone una transformación de los hábitos de percepción humanos y un privilegio de los aspectos temporales sobre los espaciales. Piénsese, por ejemplo, en el esfuerzo que debe realizar un habitante de una metrópoli para acoplarse a las de nuevas y variables dimensiones del paisaje urbano y a la presencia de nuevos ámbitos, como es el caso de los denominados espacios "liminales", o de umbral, donde las distinciones entre público y privado han sido borradas (Zukin, 1988).

Otra contrapartida del movimiento y progreso metropolitano es el desgaste por efecto de decrepitud acelerada o "síndrome de Matusalén" que la velocidad y un presente continuo e intenso imponen al medio urbano, dejando tras sí, como en el film

6/ Otras interpretaciones de este problema han sido realizadas por Martin Heidegger, por Gaston Bachelard y por el filósofo italiano Massimo Cacciari. Este último autor, quien tuvo una gran influencia en el crítico Manfredo Tafuri, fundamentándose en la idea heideggeriana del morar, acuñó el término "no-habitar metropolitano" (*metropolitan non-dwelling*) para caracterizar los problemas que la vida metropolitana supone a la idea de morar (Cacciari, 1980).

Blader Runner (1982), del director Ridley Scott, una acumulación inmensa de escombros edilicios y culturales.

Circulación y movilidad devienen esenciales para la complejidad del paisaje caleidoscópico de la metrópoli.⁷ Se explica entonces el interés que tiene la vialidad en la estructuración de la metrópoli y el porqué el gran bulevar se convirtió en el centro de los encuentros modernos, al punto de ser considerado "la más espectacular innovación urbana del siglo XIX, y el adelanto decisivo en la modernización de la ciudad tradicional" (Berman, 1988:150). Sin lugar a dudas, la gran avenida introdujo un nuevo sentido de movimiento en la ciudad porque "... al fin, fue posible moverse no sólo dentro de los vecindarios, sino a través de ellos" (Berman, 1988:151). Es importante anotar que las nuevas líneas de movimiento, al romper su envolvente tradicional, comenzaron a revelar las interioridades de zonas enteras de la ciudad, mostrando situaciones que eran menos visibles en el pasado, como es el caso de la pobreza urbana.

La difusión de nuevos sistemas de transporte en el siglo XX agregó nuevas variables a la ecuación del movimiento metropolitano. Si el sello del urbanismo decimonónico es el bulevar, el del siglo XX es la autopista. En la nueva metrópoli de autopistas son el movimiento y la velocidad los elementos que transforman al hombre del bulevar en el hombre en el automóvil. Los cambios en la forma de moverse la gente en el espacio abren dimensiones sin precedente del paisaje urbano donde la velocidad equivale a la libertad y al progreso. Así lo explica Le Corbusier (1987:179): "Una ciudad hecha para la velocidad es una ciudad hecha para el éxito". A gran velocidad, se borran los

7/ Arnold Toynbee (1970:1-39) llamó "ciudades en movimiento" a las metrópolis modernas. El historiador británico consideraba que la accesibilidad y el transporte eran las claves de la explosión urbana moderna.

límites tradicionales de la ciudad, y la extensión infinita, tanto en horizontal como en vertical, crea una nueva forma, o carencia de forma, a juzgar por los parámetros tradicionales de diseño urbano y de armonía de conjunto.

En síntesis, la dinámica metropolitana ha contribuido de manera definitiva tanto al sentido efímero del tiempo como al espacio fugaz e indeterminado de la modernidad, marcando un claro contraste con el sentido de solidez y duración de los ambientes tradicionales. Es posible que de aquí derive, en buena parte, la tensión que ha existido entre la arquitectura y el urbanismo modernos (con frecuencia asociados al presente y al futuro) en relación con el pasado, la monumentalidad y la historia.

2.2 Un ambiente fragmentado

La diferenciación y heterogeneidad de la metrópoli contribuyen a su fragmentación y al caos que muchos le atribuyen a la misma. Aquí se argumenta que lo fragmentario de la metrópoli deriva no del caos sino, por el contrario, del orden complejo de la razón moderna. Se puede decir que, de hecho, la gran ciudad ha sido el lugar por excelencia para el despliegue de las fuerzas de la razón moderna,⁸ la cual afecta el medio urbano de diversas maneras. Una de ellas es a través de los grandes programas edilicios y de planificación urbana orientados a adaptar el medio físico a las demandas de la modernización, de acuerdo con principios de racionalidad instrumental. Otra forma es mediante la generalización de procesos secularizadores; la gran ciudad amplía el desencanto moderno, abriendo el compás de un verdadero policentrismo —o, a decir de algunos, politeísmo— urbano.

En la metrópoli moderna ese "politeísmo" es acompañado por nuevos patrones de uso del espacio, los cuales reflejan la especialización y división de funciones que es propia del pensamiento moderno, la gradual división y especialización de las actividades humanas del trabajo procurando la creación de esferas autónomas y separadas de trabajo, residencia y recreación, conectadas mediante redes de comunicaciones.

Resulta un ejercicio interesante el comparar esta segregación de las partes de la ciudad con la división de las esferas de la razón moderna. Massimo Cacciari (1993:4) se aproxima de alguna manera a esto al enfatizar que "La metrópoli es la forma general asumida por el proceso de racionalización de las relaciones sociales. Es la fase, o el problema, de la racionalización de todas las relaciones sociales, que ha seguido a la racionalización de las relaciones de producción". Una muestra de ello es que la esfera del trabajo permea el propio centro de la metrópoli transformándolo en un "mercado de trabajo", desplazando a otras actividades y, a la par, estimulando los movimientos de bienes, servicios y personas y la necesidad de "conmutar" entre áreas especializadas distantes (Blumenfeld, 1979:27). Aquí se regresaría al tema de la movilidad, pero interesa ahora lo correspondiente a la evolución de la segregación espacial de las actividades en la metrópoli. La primera división importante de actividades urbanas modernas que se ha documentado es la que se produjo, con la revolución industrial, entre la fábrica y la vivienda, produciendo un paisaje metropolitano de fábricas, ferrocarriles y densos bloques de vivienda. Ese paisaje fue evolucionando —con el desarrollo de actividades terciarias y las del llamado del terciario superior— a una geografía más

8/ El conocido historiador Carl Schorske (1967:96-97) ha mencionado que para el hombre de la Ilustración la ciudad representa la "virtud civilizada" y "estimula el progreso en la razón".

FIGURAS 2a y 2b

**FRAGMENTACIÓN:
COLLAGES Y SUPERPO-
SICIONES EN CARACAS**

**METRÓPOLIS.
PAUL CITRÖEN (1923)**



Fuente: Jean Clay, *From Impressionism to Modern Art, Secaucus, New Jersey: Chartwell Books, 1978.*

compleja, compuesta por suburbios residenciales y centros comerciales, industriales, culturales y de oficinas.

En contraste con la esfera de la producción y los negocios, el habitar y la recreación representan su lado opuesto o complementario: el consumo y el descanso. Frente al mundo del trabajo, con su orientación apolínea, se erige un mundo de diversión y consumo conspicuo, y de residencia como mundo de la vida privada. Ambas esferas, la de la producción y la del consumo, son abarcadas por la experiencia urbana, traduciendo de esta manera la fragmentación de los roles especializados del sujeto moderno en el espacio social. De manera harto simplificada, se podría decir que la producción encuentra su representación urbana en el promotor o empresario mientras que el consumo puede ser asociado con las nuevas clases que cultivan el ocio, en particular con un nuevo personaje que aparece en el ámbito público: el paseante, tema que se abordará posteriormente.

La esfera del ocio, en sus acepciones de descanso o diversión, es uno de los aspectos más singulares de la fragmentación de la vida urbana moderna.⁹ Esto fue recogido acuciosamente en las artes visuales por el Impresionismo, el cual usó como motivo pictórico a la pequeña burguesía, una nueva clase en busca de diversiones dentro y fuera de la ciudad. Es frecuente encontrar en la pintura impresionista a grupos de gente pasando sus fines de semana y las tardes en cafés y lugares recreativos de las grandes ciudades del XIX. En un análisis por demás interesante de este fenómeno, Timothy J. Clark se ha concentrado en el mundo ampliado y mejorado del entretenimiento en las dos

décadas entre 1860 y 1880 cuando "la recreación adquirió formas crecientemente espectaculares: el parque, el *resort*, el día en el río o las carreras de caballos, el café-concert, la liga de fútbol, el Tour de France y, finalmente, los Juegos Olímpicos" (Clark, 1989:203).

Ese mundo de la recreación urbana se ha ampliado enormemente en el siglo XX, llegando a adquirir las connotaciones de un fenómeno de masas, con una gran incidencia en la aparición de espacios metropolitanos como parques, estadios, centros de convenciones, salas de concierto, bulevares, centros comerciales, cines y museos. Los efectos del desarrollo de esta esfera de la vida urbana son tales que es probable que en las primeras décadas del siglo XXI se consoliden las primeras metrópolis destinadas preponderantemente a la diversión, como Disney y Las Vegas. A la fragmentación metropolitana producida por efecto de la división entre esferas de producción y consumo se aúna la segregación y dispersión de población y actividades en enclaves étnicos o socioeconómicos, el carácter laberíntico y difícil de comprender como totalidad del asentamiento urbano por efecto de sus enormes dimensiones y los efectos que produce la sobreexposición de los individuos a estímulos de muy distinta naturaleza, como se verá a continuación.

2.3 Un ambiente generador de estímulos

La metrópoli ha creado un nuevo lugar para la vida humana, el cual supone un arreglo de las relaciones sociales y opciones de desarrollo individual, tan radicalmente distinto al de la ciudad

9/ Walter Benjamin identificó seis elementos conexos al mundo moderno del consumo en el París decimonónico: las arcadas, los panoramas, las exposiciones mundiales, la división entre los espacios de residencia y trabajo, los bulevares y el embellecimiento estratégico de la ciudad. Ver Buck-Morss (1991).

tradicional que con razón se ha argumentado que "la ciudad (o más precisamente 'la metrópoli') ha sido el escenario escogido por la historia para poner en escena el drama del nacimiento del hombre moderno" (Llorens, 1981:87).

Una de las interpretaciones más profundas que se le ha dado a los cambios introducidos por el nuevo escenario urbano fue proporcionada por el pensador alemán Georg Simmel, quien escribió en 1903 un ensayo que ha sido considerado "el más importante artículo sobre la ciudad desde el punto de vista sociológico" (Park *et al.*, 1967:219). El ensayo, titulado *Metrópolis y vida mental*, se concentra en la relación entre el individuo y la sociedad modernos. Considerando, como se hace en este trabajo, sinónimos a la metrópoli y a la vida moderna, Simmel investigó las adaptaciones hechas por la personalidad para ajustarse a las nuevas condiciones y estímulos urbanos, las cuales contrastaban abiertamente con las vinculadas al ritmo más lento, más habitual y más suavemente fluido de la existencia en el medio rural y el pequeño poblado (Simmel, 1985:102). Debido a esas condiciones cambiantes,

... el tipo metropolitano de hombre —que, por supuesto, se manifiesta a través de mil variantes individuales— desarrolla un órgano que lo protege contra las constantes y variantes amenazadoras de su mundo externo, las que de otro modo lo desarraigarían. Reacciona con su cabeza en lugar de hacerlo con su corazón. Una conciencia incrementada asume las prerrogativas de la vida psíquica (Simmel, 1985:103).

Esa forma racional o intelectual de proceder, opuesta a las respuestas emocionales ante las condiciones del ambiente, es, según Simmel, resultado de la economía del dinero, la cual transforma el medio urbano en un mercado donde las tareas se realizan (y pagan) a través de asociaciones humanas no necesariamente emocionales. Simmel subraya el carácter utilitario de esas relaciones e insiste en que la mente moderna se ha vuelto cada vez más calculadora y pecuniaria (Simmel, 1985:104-105), pues en la metrópoli hay ciertos atributos, como la puntualidad, la calculabilidad y la exactitud (por no hablar de

un dilatado mercado inmobiliario) estrechamente ligados a lo instrumental. Esos atributos permean la personalidad individual y crean una respuesta personal típica: la actitud de indiferencia. Ella se manifiesta como una incapacidad —debido al desgaste fisiológico de los nervios— para reaccionar ante nuevos estímulos y como desinterés ante las distinciones entre cosas. Más aún, la actitud característica de la gente de la metrópoli hacia los demás puede ser designada como una actitud de reserva (Simmel, 1985:109).

La esfera de la libertad personal también ha cambiado en la metrópoli moderna. Los fuertes límites que las instituciones tradicionales ponían sobre el individuo se han visto considerablemente reducidos. En este sentido, la actitud de indiferencia tiene especial significación como expresión de libertad individual ante la densa muchedumbre urbana y acumulación evanescente de eventos, descritos en el epígrafe de este trabajo.

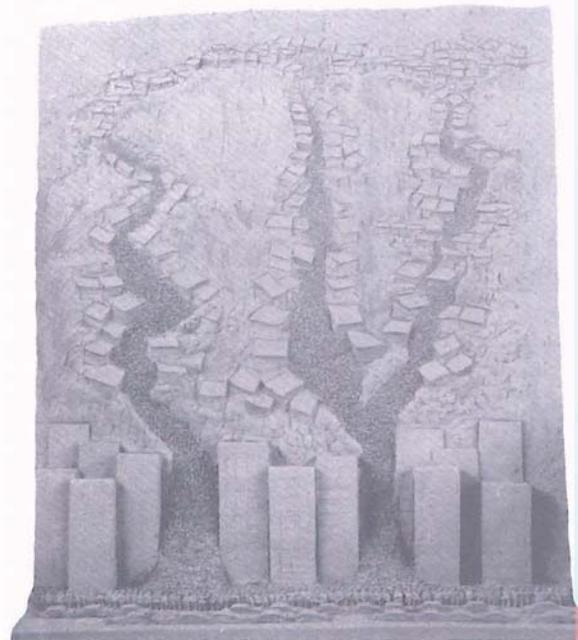
Las metrópolis son asiento de cosmopolitanismo y heterogeneidad. Simmel observó que las relaciones humanas crecen en proporción geométrica tan pronto como cierta dimensión urbana ha sido superada. Deena y Michael A. Weinstein han entendido el efecto de los múltiples y breves contactos humanos en la metrópoli como una dialéctica de bordes entre la sociedad y el individuo y entre la cultura objetiva y la subjetiva. Ellos notan que: "Ciertamente, en el hombre metropolitano la dialéctica de individuo y sociedad se revela totalmente por primera vez en la historia como una condición raigal de la vida humana" (Weinstein y Weinstein, 1989:54). Por su parte, y siguiendo también las ideas de Simmel, David Frisby (1986) ha planteado que la tensión entre el mundo interior del individuo y la sociedad es una dimensión fundamental de la modernidad:

La modernidad consiste en un modo particular de experimentar el mundo, uno que no se reduce meramente a nuestras respuestas internas al mismo, sino a su incorporación en nuestra vida interior. El mundo exterior se hace parte de nuestro mundo interior... Los momentos

FIGURAS 3a y 3b

**LAS MULTITUDES
METROPOLITANAS:
MOVILIZACIÓN POLÍTICA
EN EL SILENCIO**

**VERTIENTES HUMANAS.
MANUEL DE LA FUENTE**



Fuente:
Juan Calzadilla, *Obras singulares
del arte en Venezuela*, Caracas:
Euzco Americana de Ediciones,
1979.

fugaces, fragmentarios y contradictorios de nuestra vida exterior son todos incorporados a nuestra vida interior (Frisby, 1986:62) (Mi traducción).

Por lo anteriormente expuesto, es posible afirmar que el intercambio entre ambiente urbano e individuo permite que la metrópoli se haga subjetiva, parte del ser moderno. He aquí, a mi entender, uno de los aspectos más notables de las tesis de Simmel, las cuales, si bien han sido revisadas, siguen resultando una referencia básica para entender la modernidad metropolitana. Una de las ampliaciones de tales tesis aparece en otro texto canónico de principios de siglo, "El urbanismo como modo de vida", en el que su autor, Louis Wirth (1938), empleó el tamaño de la población, la densidad y la heterogeneidad para caracterizar la ciudad moderna y las relaciones sociales anónimas, superficiales y transitorias que en ella se producen:

Los contactos en la ciudad ciertamente pueden ser cara a cara, pero sin embargo ellos son impersonales, superficiales, transitorios y segmentados. La reserva, la indiferencia y la apariencia *blasé* [desinteresada] que los urbanistas manifiestan en sus relaciones pueden de esta manera ser considerados como instrumentos para inmunizarse contra las demandas y expectativas ajenas (Wirth, 1938:12) (Mi traducción).

El aumento en la cantidad y densidad de habitantes produce algo que pudiera considerarse paradójico a primera vista: un contacto humano que es cercano y distante a la vez. La cercanía física funciona como un disparador de alejamiento interpersonal, algo que pudiera denominarse "efecto ascensor", por su relación con las actitudes defensivas de distanciamiento de los viajeros en esos vehículos.

La heterogeneidad, una de las formas de expresión de la fragmentación metropolitana, también contribuye al distanciamiento y extrañamiento del individuo. Debido a que el medio metropolitano consiste en un arreglo grande, diverso y complejo de atracciones, relaciones y opiniones, se produce en el individuo una tendencia a

la movilidad, la inestabilidad y la necesidad de pertenecer a grupos de interés especializados en medio del océano urbano de relaciones. En este caso, otra de las ideas de Simmel, la de la sociedad como laberinto (recogida luego en forma literaria por Jorge Luis Borges), es particularmente útil.

Y es que un momento fundamental en el laberinto metropolitano —y una de las cosas que mejor representa la nueva condición ambiental urbana— es la presencia de multitudes en las calles. El habitante de la metrópoli no sólo vive entre desconocidos, sino entre miles de ellos. Y sin embargo, está solo. Para Simmel, es posible crear distancia intelectual y ser un solitario en la multitud, porque uno nunca se siente tan solo y abandonado como en la muchedumbre metropolitana (Simmel, 1985:113).

Esa enorme sensación de soledad del individuo ante el espectáculo de la aglomeración urbana ha sido profusamente documentada desde mediados del siglo XIX. Dos poetas captaron esta situación de forma magistral: Edgar Allan Poe y Charles Baudelaire. Estos autores narran la situación en dos de las primeras y más importantes metrópolis europeas: Londres y París. Poe (1951) escribió un breve relato "El hombre de la multitud" cerca del año 1840, cuando Londres, con unos 2 millones de habitantes, despuntaba como la primera gran metrópoli moderna. Al inicio de la historia, el narrador se encuentra en un café, disfrutando de su condición de espacio semipúblico, que le permite —sin necesidad de estar inmerso— mirar hacia el bulevar:

... una de las vías principales de la ciudad, y había estado bastante congestionado durante todo el día. Pero, a medida que iba oscureciendo, la multitud crecía a cada instante; y para el momento en que las lámparas estaban bien encendidas, dos olas densas y continuas de gente pasaban ya apresuradas, frente a la puerta. Yo nunca había estado en una situación similar en este instante particular de la noche, y el tumultuoso mar de cabezas humanas me llenó, en consecuencia, con una deliciosa novedad de emociones (Poe, 1951:155) (Mi traducción).

Poe describe cuidadosamente la heterogeneidad social de la "oceánica" muchedumbre que va pasando por el bulevar. El autor realiza un detallado proceso de inventario y clasificación de los tipos humanos contenidos en la marea urbana. Aparece gente de negocios ("nobles, comerciantes, abogados, artesanos, corredores de bolsa"); una tribu de oficinistas divididos por niveles; carteristas ("de los cuales están plagadas todas las grandes ciudades"); apostadores; dandis; militares; mendigos callejeros; jóvenes discretas; prostitutas y hasta entrenadores de monos. En un momento determinado, el protagonista abandona el café y se aventura en la multitud con la finalidad de seguir a un individuo que ha llamado su atención, entre un mar de paraguas y por diferentes calles y vecindarios del laberinto urbano. El individuo se ha hecho parte de la multitud.

Un par de décadas más tarde, y desde la París que ha experimentado el programa de renovación urbana del Barón Haussmann y se encuentra en un tamaño poblacional semejante a la Londres de Poe, Baudelaire brinda su propia versión de la escena metropolitana superpoblada. El poema titulado "Multitudes" muestra cómo la gran ciudad ejerce un enorme poder de atracción sobre el autor:

No es privilegio de cualquiera el tomar un baño de multitud; disfrutar una muchedumbre es un arte; y sólo él [el poeta] puede disfrutar una seducción de vitalidad a expensas del género humano, o [en su defecto] a quien un hada haya obsequiado desde la cuna el amor por las máscaras y disfraces, el odio por el hogar y la pasión por vagar. Multitud, soledad: términos idénticos e intercambiables para el poeta activo y fértil. El hombre que es incapaz de poblar su soledad es igualmente incapaz de estar solo en una bulliciosa multitud (Baudelaire, 1970:20) (Mi traducción y notas entre corchetes).

El paseante o *flâneur*, descrito aquí como un ser desarraigado, capaz de navegar la multitud anónimamente sin perder su identidad y hábil para captar la energía existente en grandes flujos de seres humanos, pasa a ser uno de los personajes característicos de la metrópoli decimonónica.

Las crónicas de Poe y Baudelaire son muestras valiosas de las nuevas relaciones que se han establecido desde el siglo XIX entre individuo y sociedad en la metrópoli. Las reacciones del intelectual ante la mezcla de cambio, movimiento, racionalidad y sobrecarga sensorial que está presente en la gran ciudad son útiles también para iluminar las relaciones entre la ciudad y el arte moderno. Esas relaciones serán brevemente examinadas a continuación.

3/ METRÓPOLI Y CULTURA URBANA

La modernidad cultural está en gran deuda con la metrópoli. El mismo Simmel advirtió que la metrópoli es el lugar donde la cultura crece más que la propia personalidad (Simmel, 1985: 117). La vitalidad, multiplicidad de actividades, densas multitudes, sentido de fragmentación, relaciones abstractas y la dinámica de la gran ciudad han funcionado como catalizadores del modernismo y los movimientos artísticos de vanguardia.

David Harvey (1993) ha subrayado la importancia de la experiencia urbana en la formación de la dinámica cultural de los diferentes movimientos modernistas. Más aún, este autor argumenta que:

También parece que el modernismo, después de 1848, fue sobre todo un fenómeno urbano, que existió en una agitada pero compleja relación con la experiencia del explosivo crecimiento urbano (varias ciudades superaron el millón de habitantes para finales de siglo), fuerte migración rural-urbana, industrialización, mecanización, reorganización masiva del medio construido y movimientos urbanos políticamente inspirados... (Harvey, 1993:25) (Mi traducción).

A principios del siglo XX, la metrópoli se transformó en el punto focal de un intenso debate en torno a la dinámica de la civilización occidental y los efectos de la tecnología sobre la calidad de vida. Walter Benjamin, uno de los autores más lúcidos del siglo, estuvo consciente de la relación entre modernidad y

ciudad, siendo capaz de establecer vínculos claros entre el surgimiento del modernismo y las condiciones de la modernidad. Su retrato de la metrópoli provee sugestivas interpretaciones de la cultura moderna, usando las cambiantes condiciones urbanas como insumos para una crítica general de la sociedad.

Otros autores y artistas de principios de siglo pasaron por un proceso similar al de Simmel y Benjamin. Para ellos la gran ciudad se volvió un objeto privilegiado de interés intelectual y, en su esfuerzo por reproducir y reinterpretar los ritmos de la metrópoli, trataron de modificar los sistemas de representación artística. La metrópoli, omnipresente en la cultura del siglo, fue y sigue siendo el motivo de creación de un lenguaje y una imaginería de gran fuerza simbólica, como lo ha planteado, por ejemplo, Armando Silva Téllez (1993).

Por una parte, la literatura, pintura, poesía, arquitectura y, más recientemente, la fotografía, video y cine modernos han buscado crear retratos de la gran ciudad, la cual se va volviendo paulatinamente una metáfora, un estado de conciencia, más que una realidad. Desde los dibujos de Hugh Ferriss y pinturas de Umberto Boccioni a las películas de Fritz Lang y Walter Ruttmann y desde la poesía de Baudelaire y Thomson a las novelas de James Joyce, Jorge Luis Borges y Alfred Döblin, la ciudad moderna es tema privilegiado; personaje principal y trama que desborda ampliamente el rol de fondo o contexto. A través de secuencias cinemáticas, que epitomizan el movimiento metropolitano, se ha intentado una y otra vez capturar el ambiente de ciudades laberínticas llenas de máquinas y de multitudes. Un elemento en común tienen estas manifestaciones artísticas; en ellas vida urbana y tiempos modernos son sinónimos.

Por otra parte, la influencia de la gran ciudad sobre los sistemas y técnicas de representación artística, si bien difícil de demostrar, ha ocurrido en paralelo con el interés por la representación de la ciudad misma, produciéndose un juego de retratos y reflejos entre realidad y cultura. Y es que las condiciones cambiantes de la ciudad han tenido efectos no sólo sobre las rutinas del ciudadano, sino sobre sus percepciones y lenguaje.

Como se ha insistido aquí y en otros trabajos (Jameson, 1993:176), es válido suponer que el modernismo emergió de una nueva experiencia urbana que había trascendido los viejos hábitos de percepción. La nueva percepción urbana, alterada, requiere un nuevo equipamiento intelectual que permita descifrar la realidad porque el sistema de espacios y las formas tradicionales de representación ya no resultan efectivas. Se hace necesaria, entonces, una nueva cartografía para los también nuevos territorios de la metrópoli. En tal sentido, dice Frank Whitford (1985), refiriéndose a la corriente del futurismo:

La noción de cambio, de constante renovación, es esencial al futurismo italiano. Igualmente lo es la convicción de que el arte moderno debería preocuparse exclusivamente de la vida moderna: no sólo pintando sujetos manifiestamente modernos (trenes, autos de carrera, calles congestionadas) sino inventando un lenguaje capaz de expresar sensaciones peculiarmente modernas, sobre todo de velocidad, energía sobrehumana y lo que los futuristas llamaron simultaneidad —una multiplicidad de experiencias diferentes que bombardean simultáneamente los sentidos (Whitford, 1985:57) (Mi traducción).

Los problemas de representación que plantea la vida metropolitana son de tal envergadura que se ha hablado de una "crisis de representación", e incluso, de la "incomprehensibilidad" de la metrópoli. El problema consiste básicamente en la imposibilidad de un entendimiento y representación de la metrópoli como un todo integrado, inevitable resultado de su fragmentación. Por tanto, se ha de usar otras técnicas para crear narrativas y descripciones más eficientes, si bien parciales, de la ciudad moderna. En tal sentido, el cine —junto al video y la televisión— resulta un medio *ad-hoc* para la puesta en escena de la ciudad. Así lo dijo Ezra Pound: "La vida en la villa es narrativa. ...En la ciudad las impresiones visuales se suceden, se solapan y se cruzan; son cinematográficas" (Minden, 1985:203).

El problema de representación planteado por la metrópoli moderna tiene importantes consecuencias sobre la cultura en

FIGURA 4

**GENTE DE LA CIUDAD.
MANUEL QUINTANA
CASTILLO (1972)**



Fuente:
Juan Calzadilla, *Obras singulares
del arte en Venezuela*, Caracas:
Euzco Americana de Ediciones,
1979.

general. La imagen urbana ha cambiado radicalmente; la unidad visible del pasado se ha ido fragmentando hasta producir una casi total imposibilidad de generar narrativas globales metropolitanas. Desde una perspectiva arquitectónica, Ignasi de Solà Morales (1988) sostiene que las formas modernas de representación han sido afectadas por cambios de concepción de la propia ciudad. Se pasa entonces de un entender la ciudad como sistema de espacios a entenderla como sistema de funciones, primero, y como sistema de fuerzas dinámicas, luego. De manera similar, y desde la perspectiva literaria, Klaus R. Scherpe (1992) ha explorado el problema de la incomprehensibilidad de la gran ciudad, y ha construido también una cronología de la representación metropolitana, la cual se divide en tres grandes momentos: expresivo, funcional y multimedial.

En el asunto de la representación y la búsqueda de lenguajes alternativos no sólo intervienen los aspectos dimensionales y de dinámica urbana, sino también la heterogeneidad de la gran ciudad. La metrópoli trabaja como un crisol de individuos con distintos antecedentes y formación, creando la distancia perceptual requerida para transformar las prácticas culturales. Para Raymond Williams (1985), la migración hacia la metrópoli es un elemento clave en la creación de las vanguardias artísticas, porque ella acrecienta el extrañamiento y distancia del autor con respecto a su objeto y, por ende, le induce a concentrarse en el lenguaje, el cual pasa a responder más como medio que como costumbre social (Williams, 1985:22).

Ese énfasis en las posibilidades del lenguaje ha sido una característica básica del arte moderno, particularmente en el caso de las vanguardias de principios de siglo, las cuales, como otros fenómenos metropolitanos, fueron afectadas por los nuevos medios de comunicación, las percepciones cambiantes del espacio urbano, la fragmentación y la mecanización de la vida urbana. Los intelectuales tradujeron los nuevos estímulos —o *shocks*, para decirlo en los términos empleados por Baudelaire y Benjamin— en prácticas culturales. Las técnicas del montaje y del *collage*, las perspectivas trastocadas y las nuevas concepciones espacio-

temporales fueron nuevas posibilidades abiertas a intelectuales y artistas habitantes de metrópolis.

4/ FINAL

Varias ideas se han esbozado aquí: la más general es el énfasis en el doble rol de la metrópoli como embrión y emblema de la modernidad. Esta dilatación del vínculo entre idea y artefacto, así como el entendimiento de sus reciprocidades, coloca a la metrópoli en una situación de infraestructura y superestructura del mundo moderno.

En un orden más específico, se ha resaltado aquí la especificidad ambiental (aun dentro de las diferencias entre una metrópoli y la otra) de esta configuración urbana, la cual no es simplemente una ciudad tradicional hinchada sino un medio cualitativamente diferente, el cual se ha ido convirtiendo en el hábitat de proporciones crecientes de la población mundial. Esa especificidad induce a pensar en formas alternativas de planificación, gestión y narración metropolitanas.

Finalmente, se puede afirmar —sin pretender determinismos espaciales o vías únicas— que hay mucho más que conexiones casuales entre el llamado arte cinético y la dinámica metropolitana; entre el futurismo y la vitalidad de la ciudad moderna; entre la subjetividad literaria y la experiencia urbana fragmentaria; entre el cubismo y la simultaneidad perspectiva del espacio moderno; entre el jazz, el rock y la música atonal y la mecanización sonora de la gran ciudad; entre el surrealismo y lo misterioso o inexplicable de la experiencia urbana contemporánea. Estamos, se quiera o no, en una cultura cargada de metrópolis.

REFERENCIAS

- ANGOTTI, T. (1993)
Metropolis 2000: Planning, Poverty and Politics. New York: Routledge.
- BAUDELAIRE, C. (1970)
Paris Spleen. New York: New Directions Books. Publicado originalmente en 1869.
- BELL, D. (1973)
The Coming of Post-Industrial Society. New York: Basic Books.
- BERMAN, M. (1988)
All That Is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity. New York: Penguin Books.
- BLUMENFELD, H. (1967)
"The Modern Metropolis". En Paul D. Spreiregen, ed. *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning. Selected Essays*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, pp. 61-76.
- BLUMENFELD, H. (1979)
Metropolis...and Beyond. Selected Essays. New York: John Wiley & Sons.
- BRADBURY, M. (1976)
"The Cities of Modernism". En Malcolm Bradbury and James McFarlane, eds., *Modernism; 1890-1930*. New York: Penguin Books, pp. 96-104.
- BUCK-MORSS, S. (1991)
The Dialectics of Seeing. Walter Benjamin and the Arcades Project. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- CACCIARI, M. (1980)
"Eupalinos or Architecture". *Oppositions*, No. 21, pp. 107-116.
- CACCIARI, Massimo (1993)
Architecture and Nihilism: On the Philosophy of Modern Architecture. New Haven: Yale University Press.
- CLARK, T. J. (1989)
The Painting of Modern Life. Paris in the Art of Manet and His Followers. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- DEAR, M. J. (1986)
"Postmodernism and Planning". *Environment and Planning D: Society and Space*. Vol. 4, pp. 367-384.
- DE SOLÀ MORALES, I. (1988)
"Mnemosin or Rhetoric: The Crisis of Representation in Modern City and Architecture". En Georges Teyssot, ed., *Beyond the City, the Metropolis*. Milan: Electa, pp. 174-77.
- ECHEVERRÍA, B. (1991)
"Modernidad y capitalismo (Quince Tesis)". En Norbert Lechner et al. *Debates sobre Modernidad y Postmodernidad*. Quito: Nariz del Diablo, pp. 85-90.
- FRISBY, D. (1986)
Fragments of Modernity. Theories of Modernity in the Work of Simmel, Kracauer and Benjamin. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- GONZÁLEZ, L. (1996)
"Modernity and the City: Caracas 1935-1958", Ph.D. Dissertation, Ithaca, NY: Cornell University.
- HARVEY, D. (1993)
The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Cambridge, Mass.: Blackwell.
- HOROWITZ, I. L. (1977)
"Coming of Age of Urban Research in Latin America". *American Journal of Sociology*. Vol. 83, No. 3, pp. 761-765.
- JAMESON, F. (1993)
"Postmodernism and Consumer Society". En Peter Brooker, ed. *Modernism/ Postmodernism*. New York: Longman, pp. 163-179.
- JOYCE, J. (1969)
Ulysses. London: Penguin Books. Publicado originalmente en 1922.
- LE CORBUSIER (1987)
The City of To-morrow and Its Planning. New York: Dover Publications. Publicado originalmente en 1929.
- LEES, A. (1985)
Cities Perceived: Urban Society in European and American Thought, 1820-1940. New York: Columbia University Press.
- LLORENS, T. (1981)
"Manfredo Tafuri: Neo-Avant Garde and History". *Architectural Design*. Vol. 51, Nos. 6-7, pp. 82-95.
- MINDEN, M. (1985)
"The City in Early Cinema: Metropolis, Berlin and October". En Edward Timms y David Kelley, eds., *Unreal City: Urban Experience in Modern Literature and Art*. New York: St. Martin's Press, pp. 193-213.
- MUMFORD, L. (1961)
The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. New York: Harcourt, Brace & World.
- NEGRÓN, M. (1996)
"La planificación urbana local y el contexto metropolitano". *Urbana*. No. 19, pp. 9-21.
- PARK, R. E., BURGESS, E. W. y MCKENZIE, R. D. (1967)
The City. Chicago: The University of Chicago Press. Publicado originalmente en 1925.

POE, E. A. (1951)
"The Man of the Crowd". En *The Selected Poetry and Prose of Edgar Allan Poe*. New York: Random House, pp. 154-162. Escrito hacia 1840.

SCHERPE, K. R. (1992)
"Modern and Postmodern Transformations of the Metropolitan Narrative". En *New German Critique*. No. 55, pp. 71-85.

SCHORSKE, C. E. (1967)
"The Idea of the City in European Thought: Voltaire to Spengler". En Oscar Handlin y John Burchard, eds., *The Historian and the City*, Cambridge, Mass.: The MIT Press, pp. 95-114.

SILVA TÉLLEZ, A. (1993)
La ciudad deseada. Caracas: Fundarte.

SIMMEL, G. (1985)
"Metrópolis y vida mental". En Erich Fromm et al., *La soledad del hombre*. Caracas: Monte Avila Editores, pp. 99-119. Publicado originalmente en 1903.

SPENGLER, O. (1962)
The Decline of the West. New York: Alfred Knopf. Publicado originalmente en 1918.

SUTCLIFFE, A. (1984)
Metropolis 1890-1940. Chicago: The University of Chicago Press.

TOYNBEE, A. (1970)
Cities on the Move. Londres: Oxford University Press.

WEINSTEIN, D. y WEINSTEIN, M. A. (1989)
"Simmel and the Dialectics of the Double Boundary: The Case of the Metropolis and Mental Life". En *Sociological Inquiry*. Vol. 59, No. 1, pp. 48-59.

WHITFORD, F. (1985)
"The City in Painting". En Edward Timms y David Kelley, eds., *Unreal City: Urban Experience in Modern Literature and Art*. New York: St. Martin's Press, pp. 45-64.

WILLIAMS, R. (1985)
"The Metropolis and the Emergence of Modernism". En Edward Timms y David Kelley, eds., *Unreal City. Urban Experience in Modern European Literature and Art*. New York: St. Martin's Press, 13-24.

WIRTH, L. (1938)
"Urbanism as a Way of Life". En *The American Journal of Sociology*. Vol. 44, No. 1, pp. 1-24.

ZUKIN, S. (1988)
"The Postmodern Debate over Urban Form". En *Theory, Culture & Society*. Vol. 5, Nos. 2-3, pp. 438-440.