Conceptos y estrategias de estudio de los fenómenos urbanos contemporáneos (1945-2000). Una reflexión desde la disciplina de arquitectura

Hernán Lameda Luna
Área de Historia y Crítica, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela.
hernanlameda@gmail.com ORCID: https://orcid.org/0009-0003-7976-431X

Resumen

El problema planteado en este texto es la revisión de concepciones, ideas y tácticas para estudiar fenómenos los urbanos contemporáneos, asumiendo lo «contemporáneo» como posterior a la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Es importante advertir que, en la contemporaneidad, se revisan o niegan postulados modernos, por lo que las acepciones urbanas durante los años 40-90 muchas veces objetan o critican teorías modernas. Entre los objetivos están: 1) Explicar las metrópolis como entidades urbanas que sustituyen la noción de «ciudad moderna» y exigen nuevas metodologías de estudios; 2) Comprender las teorías de Aldo Rossi y el cambio del método inductivo por el deductivo en estudios urbanos; 3) Explicar las interpretaciones del arte sobre las metrópolis, abarcando expresiones como la pintura o cine; 4) Indicar la influencia de la psicología y sociología en las propuestas de Kevin Lynch, así como en conceptos de «flaneur», «lugar», «no lugar», «ciudad genérica» y otros más que han tenido impacto en el entendimiento de lo urbano; 5) Explicar visiones que, desde la disciplina de arquitectura, intentan entender la metrópolis contemporánea, enfatizando ideas de Colin Rowe y Reem Koolhas; 6) Explicar la acepción de «megalópolis» como nueva entidad urbana contemporánea. Como metodología se plantea revisar libros, artículos y documentos que suministren datos para conocer concepciones sobre fenómenos urbanos entre 1945-2000. En los resultados se expone una revisión histórica sobre cómo han cambiado nociones y teorías sobre fenómenos urbanos al final del siglo XX, evidenciando que las entidades urbanas ya no son consideradas una suma de infraestructuras y prevalece la «antropópolis».

Palabras clave: Urbanismo, arquitectura, metrópolis, megalópolis, contemporaneidad

Área temática: Cultura Urbana

1. Introducción

Este texto plantea un repaso de ideas, conceptos y estrategias de estudio sobre fenómenos urbanos durante la segunda mitad del siglo XX. El centro de interés es cómo la disciplina de arquitectura ha estudiado la realidad urbana contemporánea. Por ello, se comentan las nociones más usadas desde la arquitectura: reflexiones sobre las metrópolis; colisiones entre propuestas modernas y la realidad metropolitana; los planteamientos de Aldo Rossi y Kevin Lynch durante los años 60; los conceptos usados para explicar nuevas condiciones urbanas — ciudad collage, flaneur, lugar, no lugar, ciudad genérica, etc. — ; así como el surgimiento de una categoría que rebasa a las metrópolis: la «megalópolis».

2. La metrópolis: entidad urbana que protagoniza el periodo contemporáneo

Como premisa, este artículo esboza que las metrópolis son las entidades urbanas que prevalecen en la segunda mitad del siglo veinte. ¿Qué consecuencias tiene esto? Para la arquitectura, implica afrontar escenarios urbanos diferentes a los de las ciudades. Una metrópolis no solo posee una escala física y poblacional mayor, sino también cualidades que obligan a estudiarla con herramientas que muchas veces escapan a la arquitectura.

En este texto se plasman temas abordados en la asignatura “Historia V” (arquitectura contemporánea, 1945-2000) de la FAU-UCV. En esta materia se discuten las relaciones entre la arquitectura y la condición urbana contemporánea. Como metodología se efectúa una revisión del concepto de metrópolis, a la vez que se cotejan libros y artículos que versan sobre hechos urbanos durante los años 1940 y 2000 — también, algunos textos de fechas anteriores — para constatar cómo ha sido la relación entre la disciplina arquitectónica y los acontecimientos urbanos a partir de la Segunda Guerra Mundial.

2.1. ¿Qué es una metrópolis?

Las metrópolis surgen gracias a la Revolución Industrial. Durante el epílogo del siglo XVIII y medianía del XIX, varias ciudades europeas domicilian fábricas y adoptan economías de producción masiva. Como resultado, estas ciudades comienzan a requerir una abrumante mano de obra y atraen a la población rural. Junto con este apogeo de los centros urbanos e industrialización, se consolida una nueva entidad urbana: la metrópolis.

Una ciudad y una metrópolis son diferentes. La metrópolis ostenta una extensión física más dilatada, así como una población numéricamente mayor y heterogénea. Sin embargo, las diferencias entre ambas entidades urbanas son más de cualidad que de cantidad. Para entender mejor estas disimilitudes, exponemos algunas a continuación:

● Una ciudad puede surgir sin un núcleo poblacional precedente, ser fundada *ex novo*. En cambio, las metrópolis siempre se forjan a partir de ciudades o poblados precursores.

● La conurbación es una característica de las metrópolis. Las metrópolis nacen por la conurbación de varias ciudades y poblados que se conjuntan en un área metropolitana.

● La ciudad tradicional cuenta con un único núcleo que condensa poderes políticos, económicos y otras actividades. Por el contrario, en las metrópolis hay varios núcleos —un núcleo por cada poblado o ciudad que constituye la conurbación—; así como desiguales centros con funciones específicas (un centro político, económico, cultural, etc.).

● La ciudad detenta continuidad física. En cambio, en las metrópolis hay superficies desprovistas de estructuras y habitantes (montañas, lagos o valles hondos dentro de una

metrópolis). Una experiencia típica en las metrópolis es la circulación por autopistas inmersas en zonas verdes, sin edificaciones ni residentes.

● Una ciudad tiene un límite físico más preciso, mientras que las metrópolis son difusas, extensas, sin bordes exactos. Por esto, se utiliza el criterio de una «zona metropolitana».

● En las ciudades tienen jerarquía los espacios de permanencia (por ejemplo: plazas). Por el contrario, en las metrópolis impera la circulación: avenidas, boulevares, autopistas, etc.

● Una ciudad es un relato historico específico: desde su fundación. es la historia de un único asentamiento. Las metrópolis suman los relatos de todos sus núcleos conurbados.

● El ritmo de vida acelerado, e intensificación nerviosa, son consustanciales al habitante metropolitano. En las ciudades hay menos estímulos ambientales en cantidad y variedad.

● La cultura metropolitana es heterogénea y abierta. Las ciudades diferencian tajantemente quienes viven y quienes están fuera de la ciudad. En cambio, las metrópolis permean grupos que habitan en las periferias, generando un abanico de idiosincracias.

● En las ciudades predominan los «ciudadanos», mientras que en las metrópolis domina la imagen de «masa humana».

● En las metrópolis las relaciones no son emocionales. En una ciudad hay más empatía, relación con vecinos, etc. El habitante metropolitano se caracteriza por su indiferencia: en medio de la masa de personas, este individuo casi no se vincula afectivamente.

● Una ciudad posee una jefatura única y centralizada. El gobierno de una metrópolis es complejo: con varios y entreverados distritos, alcaldías, parroquias o administraciones.

Durante el periodo contemporáneo prevalecen las metrópolis. No obstante, ya en los rudimentos del siglo veinte el filósofo y sociólogo Georg Simmel (1858-1918) había escrito su importante artículo: *La Metrópolis y la vida mental* (1903). En este texto se colige que las metrópolis son ámbitos urbanos distinguidos por "*el tumulto apresurado de impresiones inesperadas*" y donde surge un tipo de individualidad con "*bases sociológicas que se definen en torno de la intensificación del estímulo nervioso, que resulta del rápido e ininterrumpido intercambio de impresiones externas e internas*" (Simmel, 1903)[1]

Lo sugestivo del texto de Simmel es que escruta el ambiente metropolitano desde adentro, desde la vivencia, resaltando el *"carácter intelectualista de la vida síquica en las metrópolis, en contraposición con el de los pueblos y pequeñas ciudades, que descansa mucho más en relaciones emocionales profundas*" (Simmel, 1903). Surge así una tendencia a estudiar las metrópolis mediante pertrechos de la psicología, sociología y otras disciplinas disímiles a la arquitectura.

2.2. La metrópolis en expresiones del arte y la cultura

Las metrópolis desencadenan álgidas reacciones. En el mundo occidental, esta conmoción se cristaliza en expresiones artísticas que enuncian la vorágine y el desconcierto urbano. Así ocurre con algunos poemas de Charles Baudelaurie (1821-1867), quien ya en el siglo XIX describe a una ciudad de París atestada de andarines, carruajes y nerviosismo. Así se lee en su obra *Le Spleen de Paris* (publicada en 1969), cuyos versos describen el invierno parisino como un "*caos de barro y nieve, atravesado por mil carruajes*". En las novelas de Honoré de Balzac (1799-1850), igualmente se retratan los bajos fondos parisinos, así como

[1]El título original de este texto, en alemán, es: Die Großstädte und das Geistesleben. Se publica en 1903. En este artículo se usa una versión en español, publicada por la revista Bifurcaciones en versión digital.

en *Les misérables* (1862), de Victor Hugo (1802-1885). Asimismo, está la narrativa urbana de Charles Dickens (1812-1870), con sus novelas inspiradas en el bagaje metropolitano, tales como *Oliver Twist (*1838) o *Historia de dos ciudades* (1859)[2].

En el cine, la asfixia metropolitana se inserta en anti-utopías futuristas. Un buen ejemplo es la película *Metrópolis* (1927), de Fritz Lang (1890-1976). Otros casos son filmes como *Blade Runner* (1982) o *El quinto elemento* (1997), que especulan distopías urbanas y tecnológicas. El ambiente metropolitano y su nocturnidad también han sido abordados en el *cómic*, mediante escenarios expresionistas, como los de la ficticia *Ciudad Gótica*.

Gran resonancia tiene también las metrópolis en el arte pictórico. Un pertinente ejemplo son las obras de Edvard Munch (1863-1944), especialmente sus lienzos: *Atardecer en la calle Karl Johan* (1892) y *El grito* (1893). Su archiconocida pintura *El Grito* [imagen 1] puede interpretarse como el choque inicial de un individuo con la metrópolis, manifestada en un alarido de desesperación. En cambio, *Atardecer en la calle Karl Johan* (1892) [imagen 2] muestra a un grupo de viandantes ya convertidos en seres «metropolitanos»: rostros indiferentes, mirada fija, adaptados a los estímulos avasallantes, desconectados entre sí, caminando maquinalmente entre un tumulto urbano.

Imagen 1 (izquierda). *El grito* (1893) Imagen 2 (derecha). *Atardecer en la calle Karl Johan* (1892)

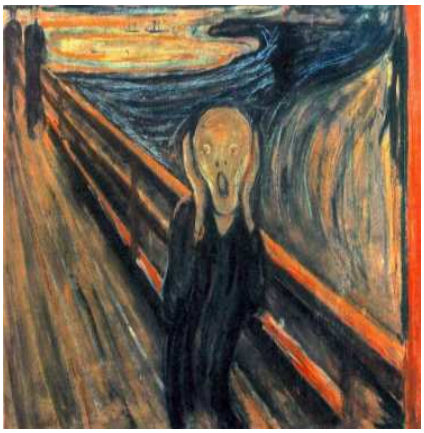




Imagen 1 (izquierda): [fuente:https://culturizando.com/7-datos-quizas-no-sabias-grito-edvard-munch/]. Imagen 2 (derecha): [fuente:https://historia-arte.com/obras/anochecer-en-la-calle-karl-johan-de-munch]

Otro pintor interesante es el norteamericano Edward Hopper (1882-1967), reconocido por sus lienzos que captan la soledad urbana. En pinturas como *Noctámbulos* (1942) [imagen 3], o en *Oficina en una ciudad pequeña* (1953) [imagen 4], este artista plasma personajes incomunicados entre sí, atrapados en un utillaje urbano de pormenorizado realismo: ventanas repetidas, semáforos, luces de neón, asfalto, callejuelas, etc.. Sin duda, estas expresiones del arte y la cultura testimonian el influjo de las metrópolis. Tal abordaje de la realidad metropolitana ha sido uno de los grandes retos de la arquitectura y del urbanismo contemporáneos, ya que las metrópolis exhiben abismales diferencias respecto a las ciudades.

[2] Sobre este tema, leer: Arturo Almandoz: *Ciudad y literatura en la primera industrialización* (1993).

Imagen 3 (izquierda): *Noctámbulos* (1942). Imagen 4 (izquierda): *Oficina en una ciudad pequeña* (1953).





Imagen 3 (izquierda): [Fuente: https://historia-arte.com/obras/noctambulos-de-hopper]. Imagen 4 (izquierda): [Fuente: https://www.edwardhopper.net/office-in-a-small-city.jsp]

2.3. Ciudad moderna versus la metrópolis

El gran antecedente de la condición contemporánea (también llamada "postmoderna") es el racionalismo moderno. A inicios del siglo XX, se evidencia que la "*abstracción en el arte, la arquitectura de formas elementaristas y cúbicas o la ciudad zonificada constituyen la culminación del racionalismo".* Este racionalismo impregna la táctica proyectual de los arquitectos y urbanistas, con un método que consiste en "*ir subdividiendo los problemas, en ir razonando desde lo simple hacia lo complejo".* (Montaner, 1997, pp. 61-62).

La herramienta principal de este urbanismo racionalista es el *zoning*, que "*se basa en dividir la complejidad de la ciudad en partes susceptibles de ser tratadas genéricamente e independientemente*". Es decir, que la "*ciudad como problema se descompone por zonas de manera que funcione como una máquina productiva; se divide en partes monofuncionales conectadas por líneas de circulación"* (Montaner, 1997, p.69). Se trata del método inductivo: que va de lo específico a lo general. Es lo contrario a comprender las ciudades como sistemas totales, pues se condiciona lo urbano desde unidades pequeñas y controladas. El apogeo de este método se plasma en la Carta de Atenas (1942), texto que se convierte en paradigma de la concepción moderna de lo urbano.

Esta visión moderna y racional de lo urbano deriva de la arquitectura. Son los arquitectos modernos quienes planifican ciudades con las mismas tácticas que aplican para proyectar edificios. No asumen la ciudad como algo diferente a la edilicia, sino como una yuxtaposición de muchas edificaciones. Este racionalismo, además, ignora las metrópolis: los docentes de la Bauhaus siempre usan el vocablo «ciudad»; mientras que la Carta de Atenas y otras teorías urbanas modernas evadan la escala y dinámica metropolitana.

Un ejemplo de lo antes comentado es la labor proyectual y escrita del arquitecto Ludwig Hilberseimer (1885-1967)[3]. Hilberseimer advierte que es "*importante comprender que la gran ciudad* [que él denomina cosmópolis] *no es una simple transformación a gran escala del tipo de ciudad del pasado"* (Hilberseimer,1999, p.1)[4]. Con estas palabras, se intuye la

[3] Ludwig Hilberseimer fue catedrático de la Bauhaus entre 1928 y 1933, siendo además redactor del libro La arquitectura de la gran ciudad (1927). Este texto expone las diferencias entre lo que su autor denomina una «ciudad» y una «gran ciudad o cosmópolis»

[4]El libro tiene como título original *Groszstadt Architektur* y aparece por primera vez en 1927. Para este artículo se consultó una edición en español, impresa en 1999, por la editorial Gustavo Gili.

existencia de una entidad urbana novedosa, diferente a las «ciudades del pasado». No obstante, Hilberseimer persiste en llamar a esta nueva entidad como «gran ciudad».

Lo que Ludwig Hilberseimer denomina «gran ciudad o cosmópolis» es, sin duda, la metrópolis. El esquema de pensamiento de Hilberseimer, sin embargo, es estrictamente moderno: describe una «gran ciudad», diferente a la ciudad convencional, pero ciudad a fin de cuentas. Por ello, en 1924, realiza su proyecto de "*Ciudad vertical*" (*Hochhausstadt*); el cual plasma en imágenes de grandes bloques de vivienda, donde la escala humana aparece como sombras diminutas en un paisaje urbano mecanizado y surrealista.

Esta *Ciudad Vertical* [imagen 5] — según Ludwig Hilberseimer — dictamina que las cosmópolis se organicen mediante gigantescos bloques que albergan apartamentos, módulos de trabajo, escuelas y recreación. La ciudad es una adición de estas unidades-bloques independientes, mientras que el espacio urbano es tan solo un ámbito para circular: sin plazas, bulevares o parques. Cada bloque es un distrito autárquico, un contenedor con todas sus funciones y necesidades resueltas. Este riguroso esquema atestigua la intención de controlar el pandemónium urbano, negando la así realidad de las «grandes ciudades» (cosmópolis), que son catalogadas de caóticas e irracionales.

Imagen 5. *Esquema de ciudad de rascacielos* (ciudad vertical).



Fuente: (Hilberseimer,1999, p.18)

Todas estas posturas del urbanismo racionalista empiezan a rebatirse desde los años 50. En 1956 — durante el 10° Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM)—, los arquitectos del denominado Team X[5] lanzan invectivas contra la Carta de Atenas, urdiendo una "*crítica a bastantes aspectos de la arquitectura y el urbanismo moderno, en especial aquellos que olvidan el sentido común de las soluciones tradicionales y la parte enriquecedora de la aportación de la gente a la vida"* (Montaner, 1993, p. 32).

Será durante las décadas 1950 y 1960 cuando surja una noción urbana diferente a la moderna. En esta nueva acepción se yergue lo antropológico, ubicando el epicentro de los estudios en el «urbanita» (nombre dado al habitante urbano). Esta perspectiva es conocida como «antropópolis», siendo encarnada en investigadores como: Patrick Geddes (1854-1932), Marcel Poëte (1866-1950), Lewis Mumford (1895-1990), Jane Jacobs (1916-2006) o Kevin Lynch (1918-1984).

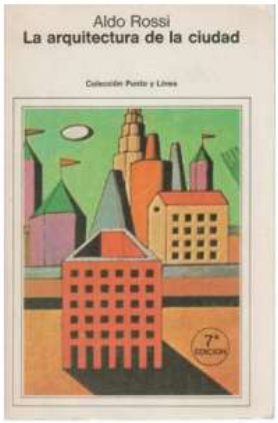
[5]El Team X es el nombre del equipo de arquitectos que organiza el décimo Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, el cual se realiza en 1956, en la ciudad de Dubrovnik.

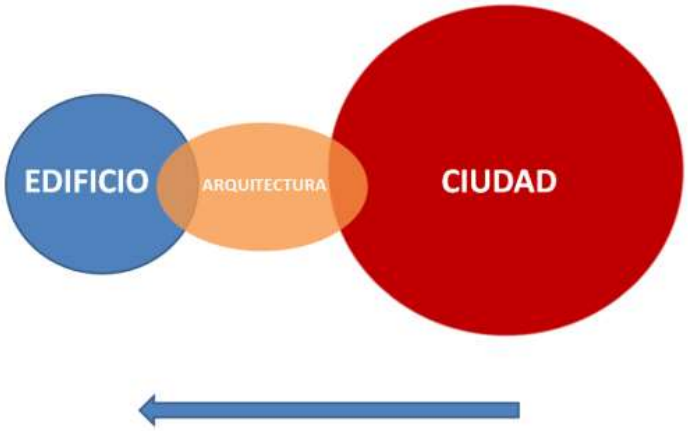
¿Qué consecuencias tiene la «antropópolis» en la relación entre arquitectura y urbanismo contemporáneos? Tiene un impacto importante: desde la arquitectura se suele entender la ciudad como organización de estructuras, calles, construcciones, funciones, etc. Es decir, lo arquitectónico evalúa lo construido en primer término. En cambio, desde los años 50 y 60 se imponen visiones que priorizan el acontecer del habitante urbano.

2.4. Aldo Rossi: arquitectura y estudio deductivo de lo urbano

La labor teórica de Aldo Rossi (1931-1997) resulta neurálgica, pues revisa novedosamente lo urbano desde la disciplina de la arquitectura. En su libro *La arquitectura de la ciudad* (1966) [imagen 6], expone un razonado "*alegato contra la interpretación exclusivamente racionalista y cuantitativa de la complejidad urbana*" (Montaner, 1997, p.78). En los párrafos de este texto, Rossi declara que "*la ciudad, objeto de este libro, viene entendida en él como arquitectura"* (Rossi, 2013, p. 60)[6]. En su opinión, la arquitectura es apenas una parte de la ciudad, aunque se trata de la parte más visible. La realidad urbana, no obstante, se constituye también por la historia, política, habitantes, geografía, economía, etc. Sin todos estos factores conjugados, la arquitectura es tan solo una aglomeración de estructuras (casas, calles, edificios, etc.), sin conformar una verdadera índole citadina.

Imagen 6 (derecha). Portada del libro *La arquitectura de la ciudad* (1966). Imagen 7 (izquierda). Esquema de los planteamientos de Rossi respecto a la «autonomía disciplinar de la arquitecura». Aldo Rossi insiste en que el entendimiento de lo urbano exige estudiar desde lo general (ciudad) a las construcciones (edificio). El gráfico implica un análisis como lo muestra la flecha: de derecha a izquierda [método deductivo, de lo general a lo específico]. Además, Rossi plantea que la arquitectura tiene cuestiones en común con la construcción e ingeniería (azul) y con la urbanística (rojo), pero la mayor parte de sus saberes de la arquitectura le son propios (naranja). [Esquema de imagen 7 realizado por el autor].





Aldo Rossi dilucida el rol de la arquitectura en lo urbano, pero al mismo tiempo se niega a *"reducir la ciudad a algunos de sus aspectos parciales perdiendo de vista su significado"* (Rossi, 2013, p. 69*).* Por este motivo, jamás estudia la arquitectura de modo aislado, ya que considera que justamente ese ha sido el error de arquitectos y urbanistas modernos: evaluar la ciudad únicamente como adición de elementos (edificios) y actividades (funciones), en vez de inferirla como una totalidad y sistema complejo.

[6]Para este artículo, se usa una edición en español del libro, impresa en 2013

Uno de los grandes aportes de Rossi es que sustituye el método inductivo moderno (de lo particular a lo general) por el método deductivo (de lo general a lo específico). Además, Rossi plantea una «autonomía disciplinar de la arquitectura», la cual implica saberes particulares de lo arquitectónico. ¿Cuáles son esos saberes exclusivos de la arquitectura? La respuesta la podemos ilustrar en un esquema [imagen 7]: de un lado representamos la ciudad (en rojo) y del otro las edificaciones (azul), planteando que el estudio debe partir de la totalidad urbana para luego entrar en la especificidad de las construcciones. Entre el estudio de la ciudad como totalidad (urbanismo) y la particularidad de los edificios (construcción o ingeniería), aparece la disciplina de arquitectura (color naranja). Es así como la arquitectura comparte algunos conocimientos con la construcción y otros con la urbanística, pero la mayor parte de sus contenidos son inherentes. Aldo Rossi redefine así la arquitectura como la disciplina mediadora entre la ciudad y sus construcciones.

Entre los saberes que Rossi acuña como específicos de la arquitectura están las cuestiones tipológicas, el locus, la «ciudad análoga», el entendimiento de «elementos primarios y secundarios», la noción de «arquitectura atemporal», etc. Lo interesante es que Aldo Rossi reconoce que la disciplina de arquitectura no puede abarcar ni entender toda la ciudad. Este razonamiento implica un cambio importante, ya que durante siglos la arquitectura había considerado que el estudio de lo urbano era algo que le correspondía a cabalidad. Sin embargo, en el periodo contemporáneo esta postura cambia y la ciudad deja de ser parcela exclusiva de la arquitectura.

2.5. Kevin Lynch y la "percepción de la ciudad"

Un claro ejemplo de «antropópolis» es el trabajo de Kevin Lynch (1919-1984), quien "*estudió arquitectura con F.L. Wright, y realizó igualmente estudios de psicología y de antropología*", llamando "*especialmente su atención el punto de vista de la conciencia perceptiva*" (Choay, 1983, p.472). En la disciplina de arquitectura, la terminología creada por Lynch durante los años 60 ha tenido gran aceptación: «sendas», «bordes», «barrios», «nodos» e «hitos». También es muy aceptada su consideración de que los "*elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como sus partes fijas*", ya que se considera que "*no somos tan sólo observadores de este espectáculo [la ciudad], sino que también somos parte de é*l" (Lynch, 2008, p.10).

Entre los numerosos textos escritos por Kevin Lynch [imagen 8], sobresale el libro titulado *La imagen de la ciudad* (1960) [imagen 9]; el cual gana amplia difusión entre las academias de arquitectura. Se trata de un libro que evidencia que la teoría e historiografía urbana de origen anglosajón resultan de una "*derivación de la historia económica y social*" (Almandoz, 2008, p.112). Empero, durante la segunda mitad del siglo veinte es la sociología la ciencia que predomina en lo urbano. Gracias a este auge de la sociología, las ciudades son metodológicamente evaluadas a través de la óptica de sus residentes.

Kevin Lynch plantea que, para comprender la ciudad, es perentorio descubrir "*la imagen mental que, de dicha ciudad, tienen sus habitantes*" (Lynch, 2008, p. 11). Lynch no estudia directamente las urbes, sino que realiza encuestas a quienes residen o se mueven en estos ambientes urbanos. Con este método, se deducen cuáles son los hitos o bordes, las vías o sendas, así como los espacios considerados como barrios o nodos. Lo llamativo es que estos análisis no usan herramientas propias de la arquitectura (tales como planos o tipologías), sino entrevistas y sondeos a la población (instrumentos propios de la sociología). Para Kevin Lynch es mucho más importante indagar esa «imagen mental de la ciudad» que estudiar la propia ciudad física. Esto implica un importante viraje, ya que

tradicionalmente la arquitectura se ha interesado por el aspecto material de las ciudades, no por la imagen psicológica que de la misma elaboran sus pobladores.

Incluso, el propio Kevin Lynch manifiesta que el diseño urbano es "*absolutamente independiente de la arquitectura*" (Lynch, 2008, p.10), dejando así en claro que lo arquitectónico no abraza toda la complejidad urbana. A su vez, expresa inquietud ante la desmesurada escala y dinámica de las metrópolis; señalando que las "*dimensiones crecientes de nuestras zonas metropolitanas y la velocidad con que las atravesamos plantea muchos nuevos problemas de percepción*" (Lynch, 2008, p.137). Es decir, que las metrópolis no son únicamente ciudades grandes, sino entidades urbanas cuya estresante celeridad de movimientos y tamaño altera la percepción humana.

Imagen 8 (derecha). Kevin Lynch. Imagen 9 (izquierda). Portada del libro *La imagen de la ciudad.*



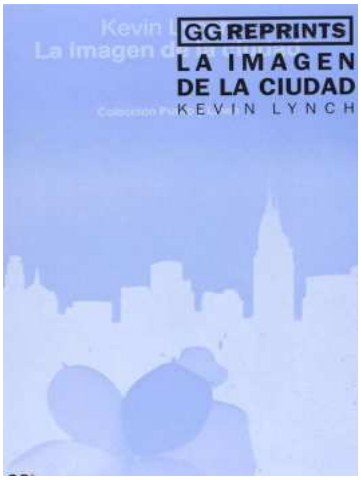


Imagen 8 (derecha). Fuente: https://www.tclf.org/pioneer/kevin-andrew-lynch [consulta junio 2025]

¿Cómo conocer la imagen de las metrópolis? Kevin Lynch sugiere "*la posibilidad de formar imágenes metropolitanas con elementos como autopistas, líneas de tránsito o líneas aéreas"*, para repasar la fugas imagen de *"vastas regiones con toscos bordes de agua o espacio abierto; nodos comerciales principales, rasgos topográficos básicos, y quizás masivos hitos distantes*" (Lynch, 2008, p. 138). Todo es distante, rápido y abundante en las metrópolis. Las personas tienen impresiones fugaces de su ambiente e ignoran grandes extensiones urbanas, fijando en la memoria tan solo algunos sitios del amplio paisaje metropolitano. Por ende, no se forja una imagen total de la metrópolis, sino la noción de lugares dispersos, pero conectados por autopistas, calles, trenes, etc.

El gran éxito de esta metodología de Kevin Lynch es ejemplo de que la arquitectura incorpora herramientas de otras disciplinas para entender a las ciudades y metrópolis. No obstante, muchos consideran que esta situación refleja que la disciplina arquitectónica pierde injerencia sobre el tema urbano durante la segunda mitad del siglo XX.

2.6. Arquitectura y condición urbana contemporánea

Desde finales del siglo XIX e inicios del XX, la arquitectura ha tenido que aceptar a las metrópolis. Sin embargo, la realidad metropolitana no resulta sencilla de asimilar. Una metrópolis — a diferencia de una ciudad— , es dispersa, no tiene una forma y límites claros, poseyendo además una escala que desborda planimetrías y otras herramientas de

la arquitectura. Adicionalmente, la metrópolis ofrece una avalancha de impresiones que vuelven al entorno confuso: todo es estresante, no se captan los contornos de las cosas y las imágenes transcurren entre la multitud. Se conforma así un ambiente muy agresivo para la arquitectura. Las edificaciones se convierten en eventos fugaces: pierden su imaginabilidad, son transitadas con premura y los edificios se sumen en un magma de construcciones y ruidos. Se pierde entonces el ambiente contemplativo y las edificaciones trocan su cualidad estética por una capacidad comunicativa inmediata, ocurriendo que los edificios se tornan relevantes por lo que transmiten con inmediatez y no por lo que son.

Esta acepción de una arquitectura de comunicación rápida es el pedestal de las teorías postmodernas que Robert Venturi (1925-2018) difunde en su conocido libro *Aprendiendo de Las Vegas* (1972). Este texto repasa los atributos de una arquitectura que emerge *"en el brutal espacio automovilístico de las grandes distancias y las grandes velocidades, donde las sutilezas del espacio arquitectónico puro ya no se pueden saborear"* (Izenour, Scott y Venturi, 1982, p. 156). Venturi reflexiona sobre lo que ocurre con los edificios cuando son apreciados desde la rapidez del coche. Su deducción es que, en tales circunstancias, la arquitectura tiene un rol comunicativo para grandes masas humanas que se desplazan.

Esta idea del «habitante urbano en movimiento» ya se había especulado, desde el siglo XIX, gracias al concepto de *flaneur* o *Blaze* [imagen 10]. El vocablo *flaneur* designa al paseante sin rumbo, que vaga entre la cotidianidad citadina, con actitud de hastío o curiosidad. Desde la década de 1950, este «paseante urbano» no solo es pedestre, sino también considerado como alguien que se mueve en automóviles, vagones y todo tipo de transportes [imagen 11]. Es un flaneur que mira la metrópolis a través de una ventanilla de cristal: enclaustrado en un coche, desde autopistas, calles o avenidas. Todo lo que mira le resulta impersonal y al azar; pues es un espectador incapaz de detenerse voluntariamente a observar, ya que está supeditado a un medio de transporte que no controla.

Imagen 10 (izquierda). Pintura de la «Neue Sachlichkeit», de 1921, muy usada para representar al Flaneur o Blaze. Imagen 11 (derecha). Dibujo de Robert Venturi, en el cual plasma al vehículo como nuevo *flaneur*.



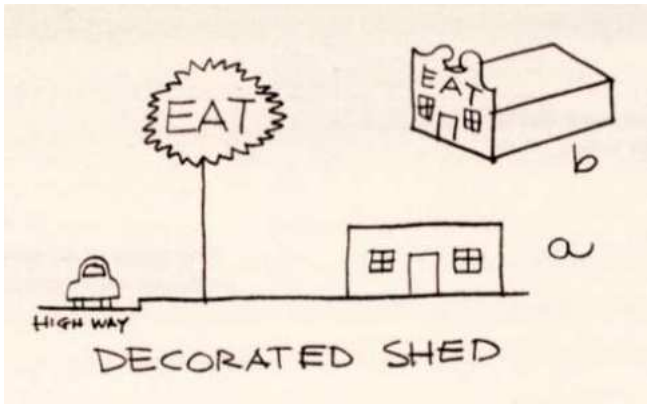


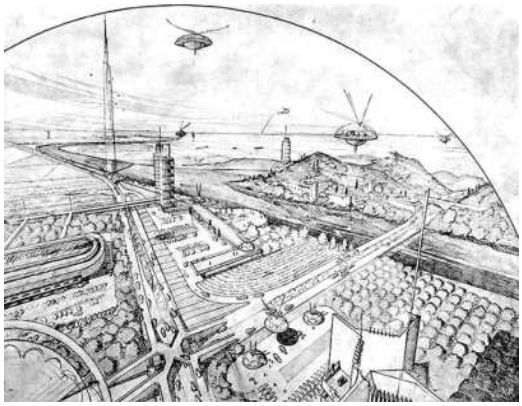
Imagen 10 (izquierda) Fuente: Cacciari, M., Dal Co, F. y Tafuri, M. (1972), p. 91.
Imagen 11 (derecha). Fuente: Izenour, S., Scott, D. y Venturi, R. (1982), p.117.

Con la situación antes descrita, se esfuma la transición entre el espacio interno de las construcciones y el exterior urbano. Los automóviles son los que ingresan a los edificios, sumergiéndose en estacionamientos subterráneos. O sucede que la gente se apea del transporte, para caminar tan solo unos minutos sobre aceras congestionadas, para finalmente atravesar las puertas de ingreso de los edificios, sin experimentar un recorrido

urbano que sirva de preámbulo a los construcciones. Este *modus vivendi* de las metrópolis interesa mucho a un teórico como Robert Venturi, quien además insiste en que la publicidad y rótulos forman parte de un paisaje urbano metropolitano y comunicativo.

Autores como Venturi y otros representantes del postmodernismo reconocen a las metrópolis. Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo veinte igualmente persiste la elusión de la realidad metropolitana en otras tendencias de arquitectura. Tal evasión se manifiesta en una pléyade de utopías urbanas surgidas durante los años 50 y 80; las cuales exponen un futurismo citadino. Un ejemplo es el proyecto de la *Broadacre City* [imagen 12] de Frank Lloyd Wright (1867-1959), una ciudad hipotética que este arquitecto imaginó como sustituta de las angustiantes metrópolis. Se sabe que Wright odiaba las grandes ciudades y por eso planteó un tipo de asentamiento urbano descentralizado, que aprovecha la tecnología y comunicaciones, una mezcla de ciudad y ambiente bucólico; pero al mismo tiempo futurista: con vehículos voladores, jardines controlados y edificaciones que se benefician de la energía natural.

Imagen 12 (izquierda). *Broadacre City*. Imagen 13 (derecha). Walking City.



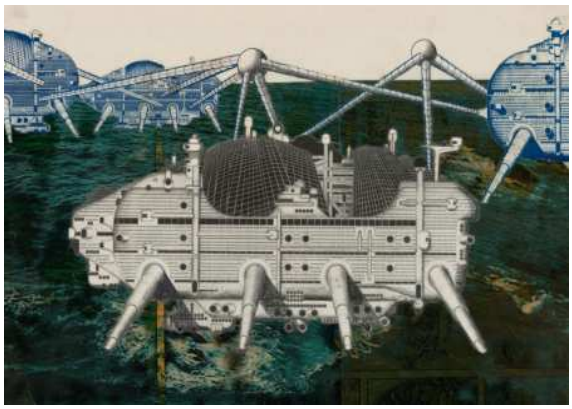


Imagen 12 (izquierda). Fuente: https://arquiscopio.com/archivo/2013/08/10/broadacre-city/ [consulta, junio 2025]. Imagen 13 (derecha). Fuente: http://www.mheu.org/en/timeline/walking-city-ocean.htm [consulta, junio 2025]

En Inglaterra, también se gestan utopías urbanas como las del grupo *Archigram*[7], con las fantasías caricaturescas de la *Pluging City*[8] (1964) y *Walking City*[9] (1964) [imagen 13]. Asimismo, están las inusuales propuestas de los metabolistas japoneses[10], quienes se esmeran en buscar un «nuevo tipo de ciudad biológica». La idea de los metabolistas es crear una modalidad urbana donde "*los sistemas de agregación de cápsulas residenciales sean básicos*" (Montaner, 1993, p.116), para lo cual se inspiran en la lógica de las células.

[7] El grupo Archigram se funda durante los años 60, Entre los integrantes de Archigram figuran: David Greene (1921-2003), Warren Chalk (1927-1988), Ron Herron (1930-1994), Peter Cook (1936) y Michael Webb (1937). Este grupo enarbola el "antidiseño" y gana fama por sus dibujos caricaturescos de ciudades futuristas.

[8] La *Plugin City* es esbozada por Peter Cook: una mega-estructura desprovista de construcciones, al cual se "enchufan o encajan" módulos de habitaciones en forma de celdas. Casa uno de estas celdas tiene una duración de 40 años, para luego ser desconectadas y cambiadas por otra pieza.

[9] La *Walking City* es planteada por Ron Herron, como una gigantesca estructura con patas telescópicas, una ciudade caminante en un mundo donde las ciudades ya no pueden permanecer en un solo lugar. Estas ciudades caminantes se pueden agrupar y conformar unas "Walking metropolis" (Metrópolis caminantes).

[10] Los *Metabolistas* fueron un grupo de arquitectos japoneses, surgido en 1959, bajo la dirección de Kenzo Tange (1913-2005). Entre sus integrantes estuvieron: Kiyonori Kikutake (1928-2011), Fumihiko Maki (1928-2024), Arata Isozaki (1931-2022), Kisho Kurokawa (1934-2007).

Una ciudad es así entendida como un organismo vivo, formado por células, haciendo analogías entre el urbanismo y la biología. Un ejemplo al respecto es la *Ciudad helicoidal* (1961), de Kisho Kurokawa (1934-2007, la cual propone una estructura vertical y con forma de ADN. Todas estas utopías imaginan nuevas versiones urbanas en vez de aceptar a las metrópolis existentes. Es decir, desde la arquitectura como disciplina muchas veces se soslaya la realidad metropolitana, lo cual sin duda es una herencia de la modernidad, ya que los postulados modernos esquivaron o trataron de transformar las metrópolis, en vez de entenderlas y adentrarse en ellas.

No obstante, entre las décadas de los 50 y 90 también se verifican varios intentos de entender a las metrópolis desde la arquitectura. Así ocurre con el ya mencionado caso de Robert Venturi y sus razonamientos sobre la comunicación arquitectónica en ambientes urbanos. Igualmente, sobresale la labor teórica de Colin Rowe (1920-1999), quien es coautor[11] del importante libro *Ciudad Collage* (1988). Este texto plantea que "*la ciudad de la arquitectura moderna (puede ser también llamada ciudad moderna) todavía no se ha construido"* (Koetter y Rowe, 1998, p.9). Rowe asevera que la modernidad nunca culminó sus proyectos urbanos y dejó únicamente testimonios inconclusos. Estos vestigios inacabados de lo moderno son objetos sueltos, piezas que no se integran a la urdimbre de la ciudad preexistente al siglo veinte. Por ello, Rowe sugiere el *collage* para cohabitar las trazas de la ciudad moderna y con la antigua, lo cual implica una táctica compositiva: una estrategia que surge desde lo arquitectónico para solventar lo urbano.

Son igualmente notables los aportes de Rem Koolhas (1944), en sus libros *Delirio de Nueva York* (1978) y *Ciudad Genérica* (1997), ya que ambos textos exaltan las virtudes de las metrópolis y se desligan del discurso pesimista sobre lo metropolitano. Las páginas de *Delirio de Nueva York* retratan a Manhattan como una *"isla mítica donde la invención y la puesta a prueba de un modo de vida metropolitano y su consiguiente arquitectura podían aplicarse como un experimento colectivo"* (Koolhas, 2012, p.9). Este escenario neoyorkino — así como cualquier metrópolis— resulta un ámbito donde la ilusión se materializa y la arquitectura se desconecta del mundo para crear su propia realidad. Por otra parte, en el libro *Ciudad Genérica* este autor valoriza la zona urbana "*liberada de la cautividad del centro*", a la cual Koolhas denomina "*la ciudad sin historia*"; misma que es "*suficientemente grande para todo el mundo. Es fácil. No necesita mantenimiento. Si se queda pequeña, simplemente se expande. Si se queda vieja, simplemente se autodestruye y se renueva"* (Koolhas, 2007, p.12). Esta ciudad genérica no tiene identidad, pero su generalidad y anonimato permite a los arquitectos construir inéditos escenarios urbanos.

Las reflexiones de Rossi, Rowe y Koolhas se valen de criterios arquitectónicos: tipología, composición, *collage y* la metrópolis como un ámbito de creatividad. Sin embargo, en la década de los 90 el antropólogo Marc Augé (1935-2023) publica un interesante libro titulado: *Los no lugares. Espacios del anonimato. Antropología de la Sobremodernidad* (1993). Este texto esboza la novedosa idea de «No Lugar». En arquitectura, previamente, se había reflexionado sobre la noción de «Lugar». Sin embargo, gracias a las argumentaciones de Augé se introduce el concepto de «No Lugar» en lo arquitectónico. ¿Qué es un «No lugar»? Augé explica que un «Lugar» es un espacio de "*identidad, relacional e histórico";* mientras que "*un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar*" (Auge, 2000, p. 83).

Lo cierto es que "*Augé designa como «no lugares» aquellos sitios por los cuales nadie siente un apego particular y que no funcionan como puntos de encuentro a la manera*

[11] Los autores del libro Ciudad Collage son Colin Rowe y Fred Koetter (1938-2017).

tradicional", ocurriendo ademas que "*al mundo lo conforman cada vez más los tales «No lugares»*" (Hibelings, 1998, p.65). Aeropuertos, autopistas, agencias bancarias, ascensores, estaciones de trenes subterráneos, salas de espera en hospitales u oficinas, centros comerciales, supermercados, hoteles y estacionamientos son todos ejemplos de «No lugares». Son sitios de paso, donde la gente troca su identidad por un identificador anodino. Es decir, las personas dejan de ser quienes son para identificarse mediante números de boletos aŕeos, dígitos de cuentas bancarias, placas de un coche, tickets de atención, etc. Estos «No lugares» son abundantes en las metrópolis, ocasionando que el ambiente metropolitano tenga como seña la ausencia de identidad y pertenencia.

Todas estas cavilaciones referidas al «No lugar» son construidas desde la antropología, pero la disciplina arquitectónica las ha anexionado en su *corpus* de saberes. Esto evidencia que otras disciplinas han dado perspectivas muy novedosas sobre lo urbano durante la segunda mitad del siglo XX. También, demuestra que la arquitectura ha dejado de ser la disciplina que protagoniza las reflexiones sobre cuestiones urbanas.

2.7. Nuevas denominaciones: megaciudad, ciudad global, metápolis y megalópolis

Luego de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), hay una paulatina aceptación de las metrópolis. A su vez, surgen otras categorizaciones que testimonian la complejidad de los fenómenos urbanos. Entre estas denominaciones tenemos:

●*Megaciudad*: término usado para referirse a un área metropolitana con más de 10 millones de habitantes. Las megaciudades tienen una ciudad que funge como epicentro de una conurbación extensa y muy poblada. El término tiene su origen en instituciones internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU).

●*Ciudad global*: refiere a una ciudad que protagoniza la economía y cultural global. Este término es atribuido a la socióloga Saskia Sassen (1947), quien es autora del libro *The Global City: New York, London, Tokyo* (1991).

●*Metápolis*: atañe la conexión por tecnologías online o telefónicas, comunicaciones que vinculan sitios que articulan una «metrópolis virtual». La idea de metápolis invoca un palimpsesto de ciudades lejanas y comunicadas sin conexión física; predominando en extremo la velocidad y movilidad, aunque sin desplazamiento físico de la masa humana.

Por último, es perentorio ahondar en el concepto de *Megalópolis*, acuñado por el geógrafo francés Jean Gottmann (1915-1994), en su libro: *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States* (1961). Los capítulos de este texto sondean la gigantesca conurbación que engloba a Boston, Filadelfia, Nueva York, Baltimore, Washington y otros núcleos poblacionales. Tal aglomeración urbana es conocida como el *Corredor Noreste de EEUU*, una región con más de 50 millones de habitantes, caracterizada por la cohesión de muchas zonas metropolitanas intercaladas y enlazadas.

Otro notable ejemplo de megalópolis es la *Dorsal europea*, nombre dado al eje Manchester-Milán (desde las islas británicas a Italia). Esta megalópolis domicilia más de 110 millones de habitantes, uniendo a urbes como Ámsterdam, Basilea, Bruselas, Colonia, Estrasburgo, Fráncfort, Lille,Londres, Luxemburg, Turín o Zúrich Asimismo, está la *Corona regional del centro de México*; que incorpora las áreas metrópolitanas de Ciudad de México, Puebla, Tlaxcala, Cuernavaca y varias más. En Sudamérica, sobresale la megalópolis del norte de Argentina, bautizada como el *Gran Buenos Aires*, abarcando la capital de ese país y más de diez conurbaciones en el Río de La Plata. Igualmente, es interesante el caso japonés, pues se especula que la geografía de Japón se ha convertido toda en una única megalópolis.

Hay quienes aseveran que las megalópolis son un nuevo tipo de entidad urbana. Sin duda, las primeras manifestaciones urbanas son las ciudades, pues surgen hace unos 3.000 años a.c, en la región de Mesopotamia. Luego, en el siglo XVIII, se empiezan a conformar las metrópolis. Por su parte, las megalópolis son un fenómeno del siglo XX y generan algunas interrogantes: ¿acaso las megalópolis son metrópolis grandes?, ¿o son tan distintas de las metrópolis como estas últimas lo son de las ciudades?

Todo indica que una megalópolis es muy particular. Su ilimitada extensión hace que el paisaje urbano se extendienda hacia todas partes, abarcando todo. ¿Podrían existir países cuyo territorio sea totalmente una megalópolis? Se dice que esto ha sucedido con Japón y que quizás continentes enteros (como Europa) se conviertan también en megalópolis. Además, las megalópolis son inherentes a la idea de metápolis, ya que las inifintas distancias de una megalópolis exigen la celeridad de la tecnología digital. Esto conlleva a que muchos espacios de interrelación sean virtuales, con auge del teletrabajo y escenarios de Internet. ¿Qué rol cumple la arquitectura en una condición urbana con tanta virtualidad? ¿Qué herramientas esgrimiría la arquitectura para intervenir unas megalópolis de escala macro y geográfica? Si la metrópolis desborda a la disciplina de arquitectura, entonces la megalópolis involucra consecuencias más superlativas. De hecho, el tema de la megalópolis ha sido ingerencia, hasta ahora, de la geografía. Empero, tarde o temprano la arquitectura también deberá afrontar el reto de las megalópolis.

3. Conclusiones

Una primera conclusión es que las metrópolis son las entidades urbanas que predominan durante las décadas contemporáneas (periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial). Las ciudades, desde la Revolución Industrial, han crecido y conurbado a escalas tan desmesuradas que han terminado integrándose, conformando así las actuales áreas metropolitanas. Por esta causa, durante el siglo veinte, cada vez son menos los asentamientos que mantienen cualidades de «ciudades». El resultado es que la disciplina de arquitectura ha intentado adaptarse, comprender y actuar en una nueva entidad urbana (la metrópolis) que resulta muy diferente al espacio citadino.

Como segunda deducción tenemos que el vínculo entre la «arquitectura contemporánea» y las «metrópolis» hereda inicialmente un influjo moderno: la tendencia a eludir el laberinto metropolitano. Esta evasión se materializa en la construcción de ciudades *ex novo* durante los 60 — como Brasilia o Chandigarh —, lo cual testimonia la preferencia por hacer «ciudades nuevas» en vez de afrontar a las metrópolis existentes. Esta negación de las metrópolis se prolonga hasta los años 70 y 80, mediante las irónicas utopías del grupo *Archigram,* o en las analogías entre urbanismo y biología de los *Metabolistas* en Japón.

Esta relación entre «arquitectura contemporánea» y «metrópolis» ha resultado ardua y sin resolución. La gran escala y dinámica de las metrópolis extralimita a la disciplina arquitectónica. Así pues son otras las disciplinas que han hecho estudios significativos para el entendimiento de ámbitos metropolitanos. Ejemplos al respecto son: las reflexiones de Georg Simmel desde la sociología y psicología; las ideas antropológicas sobre los «no lugares» aducidas por Marc Augé; así como las indagaciones hechas desde la geografía.

Otra deducción es que, durante las décadas de los 60 y 90, la arquitectura intenta sostener su prevalencia en cuestiones urbanas. Así lo demuestran los trabajos de Aldo Rossi, Colin Rowe y Reem Koolhas. No obstante, el propio Rossi admite que la disciplina arquitectónica no puede abarcar toda la complejidad urbana. Por ello, la arquitectura se auxilia en otros campos de estudio para descifrar a las metrópolis. Asimismo, a finales del siglo XX, la

arquitectura abandona la elusión de la realidad metropolitana. También, ocurre que el urbanismo se distancia de la arquitectura, para perfilarse como ciencia social.

Una última conclusión es que el surgimiento de las megalópolis son un novedoso reto para la arquitectura, pues la gigantesca escala de estas megalópolis extiende el paisaje urbano en todas direcciones. Quizás, aquí sea oportuno citar algunas de las palabras de Italo Calvino (1923-1985) en su afamado libro *La ciudades invisibles*, cuando refiere su temor ante "*la imagen de la «megalópolis», la ciudad continua, uniforme, que va cubriendo el mundo*" (Calvino, 1999, p.18). La idea de una única ciudad que abarca países, continentes y hasta el planeta entero resulta apabullante. No obstante, las megalópolis se aproximan a esta quimera, ya que que las personas jamás escapan de un ambiente urbano, aunque viajen kilómetros a lugares distantes. Al respecto, Calvino se pregunta: "*¿existe un afuera? ¿O por más que le alejes de la ciudad no haces sino pasar de un limbo a otro y no consigues salir de ella*" (Calvino, 1999, p. 241). Las megalópolis plantean la absoluta continuidad de la condición urbana, lo cual es un escenario pocas veces especulado en la arquitectura, pero una realidad que ya se está gestando.

4. Referencias

Almandoz, A. (1993) *Ciudad y literatura en la primera urbanización*. Caracas. Fundarte.

Almandoz, A. (2008). *Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina*. Caracas. Equinoccio.

Augé, M. (2000). *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona. Editorial Gedisa.

Cacciari, M., Dal Co, F. y Tafuri, M. (1972). *De la vanguardia a la metrópolis. Crítica radical a la arquitectura*.

Calvino, I. (199). *Las ciudades invisibles*. Barcelona. Minotauro.

Choay, F. (1983). *El urbanismo, utopías y realidades*. Barcelona. Editorial Lumen.

Gottmann,J.(1964). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States.* Cambridge. The MIT Press.

Hibelings, H. (1998). *Supermodernismos. Arquitectura en la era de la globalización.* Barcelona. Gustavo Gili.

Hilberseimer, L. (1999). *La arquitectura de la gran ciudad*. Barcelona. Gustavo Gili.

Izenour, S., Scott, D. y Venturi, R. (1982) *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona. Gustavo Gili S.A.

Koetter, F. y Rowe, C. (1998). *Ciudad Collage*. Barcelona. Gustavo Gili.

Koolhas, R. (2007). *La ciudad genérica*. Barcelona. Gustavo Gili.

Koolhas, R. (2012). *Delirio de Nueva York, un manifiesto retroactivo para Manhattan*. Barcelona. Gustavo Gili.

Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona. Gustavo Gili.

Montaner, J. (1993). *Después del Movimiento Moderno. Arquitectura de la segunda mitad del siglo XX.* Gustavo Gili. Barcelona.

Montaner, J. (1997). *Modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX*. Gustavo Gili. Barcelona.

Rossi, A. (2013). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.

Simmel, Georg. (1903). *La metrópolis y la vida mental*. Obtenido de revista *Bifurcaciones*: https://www.bifurcaciones.cl/004/bifurcaciones_004_reserva.pdf [Consulta: junio 2025].