

# La ciudad red y la utopía: el surgimiento de un imaginario hegemónico



**IZTAPALAPA**  
*Agua sobre lajas*

*Adolfo Benito Narváez Tijerina\**

## Resumen

El presente trabajo versa sobre el problema de los imaginarios urbanos que subyacen a las extensas áreas urbanas en surgimiento y desarrollo en distintas localizaciones del planeta. Se plantea la hipótesis de que las diversas formas urbanas abrevan de ideas que se hicieron presentes en el programa político y social de Estados Unidos de América a partir del pensamiento de sus padres fundadores, y que cristalizaría en una utopía urbana muy importante del siglo XX: Broadacre City, de Frank Lloyd Wright.

**Palabras clave:** imaginarios urbanos, ciudades-red, historia de las mentalidades

## Abstract

This essay presents the issue of urban imaginaries underlying the extensive urban areas in emergence and development throughout the world. It poses the hypothesis that diverse urban forms feed from ideas already present in the political and social program the founding fathers of the United States of America held. These would crystallize in a very important urban utopia of the 20th century: Frank Lloyd Wright' Broadacre City.

**Key words:** urban imaginaries, network cities, history of thought

\* Profesor-investigador del Laboratorio de Estudios sobre Diseño, Universidad Autónoma de Nuevo León. [anarvaez@far.uanl.mx](mailto:anarvaez@far.uanl.mx)

## Introducción

• Qué significa este mundo que arriba, que se planta como una hegemonía encima de los mundos rurales? ¿Qué imágenes y mitos viven tras los de la apacible vida en los campos, en el mundo rural recuperado a fuerza de la importación de la ciudad?

Este trabajo se enmarca en el ámbito de los estudios sobre imaginarios urbanos, los cuales son construcciones intersubjetivas que configuran la percepción de las personas sobre el medio en el que habitan y que modelan las maneras en las que éstas construyen su hábitat. Los imaginarios urbanos se presentan como un conglomerado de ideas (narraciones, pues involucran el uso de una forma de inteligencia lingüística) e imágenes (en cuanto está constituido por memorias visuales y creaciones imaginarias en donde predominan las propiedades visuales y que implican el uso de una forma de la inteligencia visual-espacial) que en su interacción configuran parte del universo imaginario del habitante urbano, permitiéndole actuar en el hábitat e interactuar efectivamente con otros actores, situándolo en el tiempo, en el medio físico y en el espacio social.<sup>1</sup>

Una hipótesis plausible sobre cómo se organizan en la cognición y en la acción estos instrumentos del pensamiento alude a la característica tensión que se manifiesta en la formulación y en el silencio en torno a ellos. Hiernaux y Lindón (2007, en prensa) han observado una tensión entre los llamados imaginarios *dominantes* (relacionados con las ideas e imágenes del poder establecido) y de la *resistencia* (los de la transgresión, la ruptura con ese poder). Una manifestación evidente en la producción gráfica se puede encontrar en los murales de protesta realizados sobre el muro que divide la frontera del norte de México y del sur de los Estados Unidos de América.

<sup>1</sup> Un imaginario urbano es una de las manifestaciones del marco cultural en el que un individuo se desenvuelve y, por lo tanto, está restringido por aquél, es decir, los límites del marco serán los del imaginario. Un imaginario urbano habilita al individuo para ver su mundo y transformarlo (en un cierto sentido restrictivo y a la vez único) en el contexto de la cultura en la que está inmerso.

Este planteamiento puede ser completado a partir del encuentro con otra tensión –caracterizada en Narváez (2008)– y que se refiere a los imaginarios manifiestos frente a los latentes. Las representaciones del ambiente que los habitantes exteriorizan por medio del dibujo o la narración exhiben imaginarios manifiestos de su vida cotidiana que no están en el ámbito de la tensión dominación-resistencia, sino que se concentran en el funcionamiento del día a día, de la adaptación. Existen evidencias de una tensión de éstos con imaginarios que no se pueden exteriorizar, latentes, que se encuentran al margen de lo narrado o dibujado, pero que establecen fuertes límites a estos. Estos imaginarios han sido descritos como hallazgo de un estudio de campo en Narváez (1999).

Esta investigación plantea como hipótesis que en el ámbito de las ciudades-red los imaginarios dominantes tienden a imponerse con una gran fuerza a través de los medios, lo cual genera una profunda tensión en la producción de los espacios, que se manifiesta tanto en una creciente diferenciación de los lugares habitados como en una cada vez mayor segmentación de la vida local, frente a la vida supralocal. Además, como estrategias de los imaginarios dominantes, en la morfología urbana surgen formas hegemónicas dispuestas para generar fragmentación y compartimentación e imponerse sobre otras maneras de concebir –desde la localidad– al ambiente construido.

Como he descrito en otros trabajos, actualmente emerge una nueva forma de urbanización que ya alcanza en algunas regiones del planeta dimensiones que rebasan por mucho a las de las más grandes áreas metropolitanas. Se trata de regiones urbanizadas o que poseen la infraestructura para urbanizarse en poco tiempo. John Friedmann (1997) llama la atención sobre una redefinición del concepto de ciudad global hacia aquel que se concentra en estas formas nacientes de urbanización extendida y que tiene repercusiones en el ámbito mundial.

Una de las tesis que maneja el urbanista austriaco es que estas ciudades-red planetarias surgen como un resultado natural de la evolución del sistema capitalista que, en sus últimas fases de desarrollo, ha adoptado alcances globales y que, como una de sus características inherentes, muestra la tendencia a concentrar espacialmente buena parte de los activos dedicados a la producción, lo que ha ocasionado que se presente un desarrollo diferenciado en las diversas localizaciones del sistema de ciudades, el cual se manifiesta en muchos de los casos en los que la economía emerge a niveles mayores de productividad y de acumulación de capital –con la hipertrofia de unas localizaciones– frente a la depresión de las periferias.

Si a esta propensión inercial de las últimas fases del capitalismo se une la de que el capital se volatiliza –con lo que la articulación económica se orienta a formas en las cuales la localización de las etapas de la producción de un producto e

incluso de servicios no se relacionan con una sola localidad— se tiene como resultado la emergencia de unas formas espaciales más dependientes de un sistema de localizaciones, en vez de unas potencialmente independientes, autosuficientes y eventualmente autónomas en el terreno político.

En donde el capitalismo se ha arraigado y desarrollado con más tiempo, fuerza e influencia, es evidente la conformación de las vastas zonas urbanas descritas, mientras que en los contextos periféricos —por utilizar una categoría expuesta por Ulrich Beck (1999)— las urbanizaciones crecen a ritmos muy por encima de los experimentados en el Occidente industrializado. Al final de la década de 1990, Friedmann hizo el alarmante anuncio de hiperurbanizaciones en formación y rápido crecimiento en el sureste asiático que desbordaban ya, y desbordarían todavía más en el futuro cercano, la capacidad de los gobiernos nacionales para la dotación de edificaciones, infraestructura y servicios básicos. Para el estudioso, esta clase de urbanizaciones representaba el surgimiento de una forma de urbanización que caracterizaba como ciudad-región,

que se extiende fuera de los centros urbanos, hasta una distancia que puede ser representada por un radio aproximado de viaje de una a dos horas como máximo, cubriendo una región extendida, la cual, en el contexto asiático, abarca poblaciones que oscilan cerca de los cinco millones hasta sobre [sic] los 20 millones y que continúa expandiéndose a tasas que bien pueden conducir a una duplicación de la población en menos de 20 años [...]. Las fuentes principales de crecimiento demográfico para estas megaciudades-región vienen de la migración rural (en el caso de Asia) y de la migración internacional (en Oceanía y Norteamérica), aun cuando las ciudades globales asiáticas están comenzando a experimentar también migraciones internacionales [...]. Los hogares rurales en las ciudades-región globales están en la actualidad estrechamente integrados con la economía urbana, basada en manufacturas y servicios financieros (Friedmann, 1997: 44).

Esta clase de urbanizaciones extensas es lo que se denomina *ciudad-red*, y ya existen en varias zonas del planeta con distintos grados de consolidación y densidades medias, respondiendo, mediante la identidad, con las civilizaciones en las que se enraízan —por utilizar una forma de describir a la suma de las culturas nacionales acuñada por Samuel Huntington (1997)— de manera diferente por medio de la morfología en sus diversas escalas. Pero en el contexto de este trabajo, tal parece que las imágenes y los mitos que ahora hacen surgir estos extensos suburbios tiene que ver, en un fondo común, con poderosas imágenes de la modernidad de la ilustración y de una confianza ciega en la tecnología, que a su vez ha

engendrado a la última modernidad denominada la de la globalización neoliberal. Es posible suponer que los imaginarios de estas extensas ciudades, a las que se alude en la literatura, se nutran de un fondo común que, como se tratará de demostrar, enraíza en las ideas de la modernidad desarrolladas a partir del siglo de las luces, hechas programa político por el incipiente gobierno de los Estados Unidos de América y luego por Francia tras su revolución, pero que se alimentaban de poderosas imágenes religiosas.

Como imaginario de estas urbes de hoy existen diversas versiones en cada época. Una de las que más fielmente retratan lo que ahora vemos al cruzar veloces por las carreteras de Renania o del área de Boston, en los atestados trenes metropolitanos de Osaka-Kobe o en las autopistas sin fin de Los Ángeles, o en las periferias suburbanas que devoran el campo en las periferias de las zonas metropolitanas de México, la elaboró el insigne arquitecto estadounidense Frank Lloyd Wright en los albores del siglo XX, quizás como una poderosa síntesis de varias corrientes de pensamiento unidas por la ilustración y desarrolladas durante el siglo XIX y los inicios del siglo XX.

## Ciudades red; vida e imaginarios en un suburbio infinito: los orígenes de la utopía wrighteana

Los orígenes de la utópica ciudad extensa de Wright pueden encontrarse en la rica tradición intelectual liberal estadounidense desde los padres fundadores de ese país. Thomas Jefferson ya se refiere en sus escritos y epístolas a la necesidad de preservar la vida en el campo bajo una libertad renovada: la de la propiedad de la tierra, la de la mínima intervención del gobierno. Un siglo de cambios profundos en la mentalidad y en el experimento de esta nueva nación, que la llevaría de ser la utopía de la libertad realizada, en la que Alexis de Tocqueville se inspirara para plantear todo su pensamiento político, hasta el más rudo y descarado imperio que se expandiría territorialmente a costa de cruentas guerras libradas con países débiles, intrigas palaciegas, espionaje y alianzas oscuras, y que conduciría en paralelo a incorporar la tecnología capaz de hacer de esta nación un gigante industrial, lo cual sería el acicate para que se librara en su interior una de las más crueles guerras civiles del siglo XIX –producto de la creciente desigualdad entre un norte próspero, industrial y urbano, y un sur agrario, esclavista y depauperado–, que acarrearía un importante y acelerado proceso de industrialización y urbanización en el noreste triunfante, una masiva inmigración a finales del siglo XIX, su transformación en una nación con intereses hegemónicos en el mundo, hasta ser víctima de una de las mayores crisis económicas de la historia moderna: el *crack* financiero de 1929.

En este contexto Wright planteó las principales ideas para su utopía urbana. En el proyecto de Broadacre City es posible observar, bajo la dura piel de los esquemas de distribución de funciones en el territorio, todo un plan de conversión de la nación federada en una ideal “Usonia”, cima de las aspiraciones nacionalistas de Wright y sus seguidores. Broadacre es además la síntesis del pensamiento agrarista de los intelectuales estadounidenses antiurbanos decimonónicos, que alimentaron una rica tradición desde los padres fundadores hasta los anarquistas, literatos y filósofos que, sujetos como estaban al ideal del pionero, del forjador de la frontera en expansión, no pudieron más que huir de las viciadas ciudades del vetusto Este. Pero tales ideas no se quedarían sólo en la cabaña de troncos de Henry David Thoreau: mezclada con esta visión, fruto de su raigambre en la tradición de los intelectuales estadounidenses protestantes, se puede encontrar la aceptación de los impresionantes avances en la ciencia y el desarrollo de nuevas tecnologías y artefactos, producto del desarrollo industrial de la segunda mitad del siglo XIX.

La ciudad ideal de Wright integrará una novedosa posición sobre lo que puede ser una urbe del futuro: una que ya no se constreñiría a un territorio cerrado, aislado de los bárbaros alrededores, una ciudad limpia para unos ciudadanos ideales y pedestres, como en la visión de Tomás Moro; ahora, el automóvil y los incipientes transportes aéreos harían posible la ciudad de los amplios espacios, una urbe para la inmensa pradera estadounidense, el ambiente en el que el mito del pionero, en el que la visión de la frontera, podría realizarse plenamente. Así, la propuesta de Wright se tornaría una síntesis cultural muy rica, puente entre la visión puritana y tradicionalista, con un vivo futurismo; acaso, producto también de lo que sucedía en Chicago tras las grandes transformaciones de las últimas décadas del siglo XIX: el surgimiento de los suburbios y, con ello, la entrada de las clases medias altas a un escenario de vida absolutamente diferente del que habrían experimentado las generaciones que les precedieron en el interior de las ciudades del este estadounidense.

Este nuevo ámbito, que surgía como resultado de grandes procesos de expansión urbana a principios del siglo XX, haría llegar a esas clases favorecidas una nueva promesa de espacio, que al conectarse a grandes parques urbanos, producto del movimiento City Beautiful del siglo XIX, llevaría a estos pobladores hacia una fantasía agraria: recuperar la vida cabal, la que sólo sería posible encontrar junto al lago Walden, en una cabaña construida con el esfuerzo personal; la idea anarquista de Thoreau de la autonomía acaso podría vivirse –cuando menos como un sucedáneo– en esos preciosos parques urbanizados para los ricos. En este ambiente arribaría Wright a vivir y a trabajar en las orillas de Chicago a finales

del siglo XIX, en Oak Park. Allí sería donde la raigambre en la tradición intelectual protestante y anarquista de la América anglosajona haría que esta utopía tomara cuerpo como una ciudad extensa, amplia, con posibilidades de autosustento basadas en la vuelta a las labores agrícolas, aquellas a las que Jefferson habría considerado las que realmente definen al hombre con dignidad.

La idea jeffersoniana de la autonomía, fundada en la entrega al trabajo duro, tiene su contraparte política en su postulado sobre el papel del gobierno, que será mejor en la medida en que gobierne menos, otorgando mayores libertades a la vida civil. En la utopía urbana de Wright, este ideal adquiriría un valor superior al someter los ámbitos de gobierno a los de la vida privada. Para Jefferson, una buena y justa sociedad sería aquella en la que el gobierno no fuera central, sino que estuviera absolutamente apegado a los ideales de la democracia. Esta idea, traducida a la estructura de un territorio, sea de toda una nación o de cualesquiera de sus células constituyentes, se convierte de manera ineludible en una descentralización. En Broadacre, el ideal de la descentralización se transformaría en la urgencia de descontaminar a las atestadas y densas urbes estadounidenses de finales del siglo XIX, que centralizaban el poder, el capital, las industrias, los trabajos: todo en una apretada trama. La idea de la descentralización estaría más acorde con las de los nuevos agraristas estadounidenses, quienes, afincados en las ideas emanadas del sur perdedor de la guerra civil, clamaban por una repartición más equitativa con los “auténticos pobladores de esa nación”, con los descendientes de las trece colonias originales. Esta postura, que apelaba a los viejos ideales de los fundadores de Estados Unidos, además de ser fruto del rencor y de las ganas de desquitarse por la sujeción política a un norte urbano e industrializado, tendría su más horripilante expresión en la llamada a la unidad anglosajona protestante y agraria del tristemente célebre Ku Klux Klan.

Broadacre se fundaría sobre las ideas, experiencias, políticas y visiones de un gran número de personas e instituciones, sin embargo, de todas ellas sobresalen algunas que por su afinidad con los valores del anarquismo individualista estadounidense, son especialmente visibles en su planteamiento, por lo que no pueden dejar de mencionarse para el análisis. Jefferson insiste en sus escritos políticos y en los intercambios epistolares sostenidos con compañeros de la lucha armada, políticos e intelectuales, en que para la nueva nación que surgía a fines de los años setecientos habría que rechazar el modelo urbano europeo basado en la congregación alrededor del poder autárquico de unas minorías nobles, que había ocasionado una inequitativa distribución de la tierra y de los bienes. El pensamiento jeffersoniano, más centrado en la vida política que en la arquitectura y el diseño urbano, luego se volcaría en la edificación efectiva de una nueva nación, una vida

moderna afincada en unos modelos urbanísticos igualmente nuevos. Es de llamar la atención que el mismo Jefferson se interesara después en el arte de construir y tomara al neoclasicismo como *el* modelo para la nueva nación.

En el plan desarrollado para la capital federal, Washington, trazado por Pierre Charles L'Enfant, Jefferson jugó un papel relevante en la definición conceptual del modelo. Si bien produjo un plan independiente fundamentado en el trazado de la ciudad de Filadelfia, que nunca llegó a consumarse, estableció efectivamente fuertes directivas para adoptar el estilo neoclásico predominante en la capital estadounidense. Esta elección pudo haber tenido su origen, tal y como lo revelan sus escritos, en un rechazo por el vetusto y maloliente pasado de las más importantes capitales europeas con las que tuvo contacto. La cercanía conceptual de la gran desigualdad observada por Jefferson en París en los años previos a la Revolución Francesa, con una ciudad medieval, de calles estrechas y serpenteantes, tal vez fue el acicate para que buscara un trazado amplio, de vistas francas hacia los principales monumentos, hechos todos considerando la más moderna fábrica: aquella basada en las últimas investigaciones y creaciones de los académicos europeos.

Sin duda, la realización de tales obras así como la de su tesis sobre la propiedad de la tierra no encontrarían un mejor ambiente para desarrollarse que la naciente nación norteamericana. Insiste en que la igualdad política en un Estado moderno no puede estar lejos de la plena propiedad de cada uno de sus hijos. Incorporando esta tesis en su modelo, Wright –quien hacía eco a las ideas prevalecientes entre los Southern Agrarians, que a su vez apoyaban la fuerza de sus argumentaciones en los postulados y en los escritos del padre Jefferson– establecía que la propiedad de la tierra suficiente para dar independencia económica a cada poblador era una medida exacta para la planeación urbana. Con este dato, fruto más de la convicción en la verdad jeffersoniana que de un cálculo cuidadoso, era posible formular un modelo urbanístico; tal sería entonces la lógica subyacente de una ciudad extensa como la que el maestro estadounidense planteara. Lo que para Jefferson, con los recursos tecnológicos de los años setecientos, era el plan para dividir equitativamente a la nación,<sup>2</sup> para Wright, con el automóvil y los transportes aéreos, serviría para plantear la posibilidad de una ciudad extensa para toda la población estadounidense, asentada en ideas de igualdad política y autonomía económica. Las ideas de Jefferson, tras la pérdida de valor de su tesis por el hipertrófico desarrollo urbanístico del este estadounidense, hacían eco de su reclamo

<sup>2</sup> La Redícula Territorial Nacional de los Estados Unidos de América tiene su origen en la propuesta de Jefferson para la división del territorio. Ahora puede verse desde el damero de la periferia del Centro Histórico de Denver en Colorado, hasta la división en manzanas de la isla de Manhattan en Nueva York.

de no llegar a la corrupción europea, de no perder el prístino aire de la nueva tierra conquistada: "Creo que nuestros gobiernos seguirán siendo virtuosos durante muchos siglos, al menos mientras sean principalmente agrícolas; y esto sucederá mientras existan terrenos libres en toda América. Cuando se aglomeren en las grandes ciudades, como sucede en Europa, se corromperán como en Europa".<sup>3</sup>

Y este eco llegaría hasta las crisis urbanísticas por el gran crecimiento urbano e industrial experimentado por Estados Unidos en las postrimerías del siglo XIX y el inicio del siglo XX. Se calcula, según datos censales y estimaciones demográficas, que en 1860 sólo había seis ciudades en Estados Unidos cuya población era de entre 100 000 y 250 000 habitantes, lo cual se relaciona con su bajo índice de urbanización, que por ese entonces era del orden de 19.8 por ciento de la población de ese país, agrupada en tan sólo 392 ciudades. De éstas, únicamente 93 tenían una población superior a los 10 000 habitantes. Hacia 1900 se presentó un dramático aumento de la población urbana en Estados Unidos, en ese tiempo con 39.7 por ciento de su población viviendo en 1 737 ciudades. Para esa época, el número de ciudades con más de 10 000 habitantes se había incrementado a 440. Diez años después, estas cifras seguirían creciendo drásticamente: en 1910, la población urbana se aglomeraba en 2 262 ciudades, y representaba 45.7 por ciento de la población total estadounidense; mientras que 597 ciudades ya rebasaban para ese año los 10 000 habitantes. Es a raíz de esta explosión urbana que entre 1907 y 1917 más de 100 ciudades inician proyectos de planificación urbana, lo cual indica que a partir del inicio del siglo XX la problemática urbana adquiere una dimensión nacional.

La expansión acelerada de las grandes ciudades se emparejó con la entrada del ejército estadounidense a la Gran Guerra. La vuelta de las tropas victoriosas significó el reacomodo social y económico de los veteranos. Una renovada ola agrarista recorrió las tierras de ese país: hacer de cada veterano un granjero fue uno de los estandartes del gobierno de la primera posguerra orientado por las ideas de Franklin K. Lane. Siendo éste secretario del Interior del presidente Woodrow Wilson entre 1912 y 1920, además de un acérrimo defensor de la vuelta a la tierra y uno de los que apoyarían con sus acciones y discursos el renacimiento del mito agrario, señaló: "el espíritu de la democracia no prospera allí donde el hombre vive sin la esperanza de la propiedad de la tierra. Hay algo particularmente sutil en la sensación de que un pedazo de tierra es tuyo. Esto lleva a un más fuerte y elevado concepto de ciudadanía. Esto permite el nacimiento de la lealtad, esencial para la vida nacional y para la salud de la vida en los hogares" (Department

<sup>3</sup> Carta de Thomas Jefferson a James Madison del 20 de diciembre de 1787, cit. en Ciucci (1975: 306-307).

of the Interior, 1918: 11). Factores más complejos que la explosión urbana e industrial experimentada por Estados Unidos en las primeras décadas del siglo XX provocaron que se disparara la diferencia de la riqueza entre los habitantes urbanos y los rurales: una larga época de sequía y malas cosechas sumió aún más en la desesperación a los depauperados campesinos, quienes fueron desplazados de sus trabajos por la introducción de nuevas tecnologías de labranza en los nuevos proyectos agrarios (Rifkin, 1994), que implicaban una tecnificación del agro a como diera lugar, con tal de conseguir la tan ansiada supremacía en la producción de alimentos en el orbe.<sup>4</sup>

Ello provocaría grandes procesos de inmigración de estos habitantes a las ciudades, lo que luego daría paso al engrosamiento de las clases pobres urbanas, las cuales, transformadas en clase trabajadora, colaborarían para la expansión industrial en el ámbito urbano en crecimiento. Este contexto de acumulación de capital y de empobrecimiento del agro fue el que encontró la gran depresión económica desatada en 1929, que dejó en el desamparo y la desesperación a grandes masas de habitantes de aquel país. El proyecto de recuperación de la economía estadounidense conocido como New Deal, que incorporaba las principales ideas del economista John Maynard Keynes y la experiencia de los Estados benefactores europeos, tendría un significativo alcance en la organización territorial de la nación.

Franklin D. Roosevelt, presidente por el Partido Demócrata, tuvo por fuerza que oponerse a los grupos de poder republicanos que afincaban su riqueza económica en la industria instalada en las principales capitales del este estadounidense. Sin embargo, el espíritu práctico de su gobierno, las alianzas –a veces secretas– con importantes grupos financieros e industriales, arraigadas en casa pero en “territorio enemigo”, y la urgencia de los tiempos que se vivían –la gran depresión y una geopolítica que se inclinaba hacia el surgimiento de regímenes violentos y totalitarios–, hizo que el programa territorial de su gobierno no fuera tan agrarista como lo habría planteado su campaña para la presidencia, ni tan consonante con las conservadoras ideas del grupo de los Southern Agrarians.

<sup>4</sup> “El proceso de desaparición del trabajo humano y su sustitución mecánica ha seguido un patrón ordenado de desplazamiento por sectores de la economía. Heilbroner (1994) sugiere que el detonante de este proceso fue la introducción del tractor en el agro, que ocurría en las postrimerías del siglo XIX, aunque Rifkin (1994) establece un antecedente en el arado de acero, que desplazó a los bueyes e introdujo al caballo como fuerza motriz, lo que hizo sensiblemente más rápida y eficiente la labor en el campo, la introducción del tractor definitivamente abre el proceso de pérdida del trabajo en las poblaciones rurales y su ulterior desplazamiento hacia los centros urbanos en auge” (Narváz, 2006: 37), lo cual repercutió de manera positiva en la productividad: “En 1880 eran necesarias más de 20 horas/hombre para cosechar 0.4 hectáreas de un campo de trigo [...] en 1916 la cantidad se había reducido hasta 12.7. Tan sólo 20 años más tarde se requerían 6.1 horas/hombre” (Rifkin, 1994: 139).

La tecnificación del agro siguió siendo implacable. La extensión de grandes obras públicas, presas, plantas de generación de energía, carreteras, líneas de conducción de energía, se hizo con el fin de dar cumplimiento al programa de recuperación nacional, que no se verificaría sino a partir de la entrada de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial (Rifkin, 1994). Los efectos de estas acciones en la reactivación económica darían lugar a valiosas experiencias que prepararon el camino para la emergencia de las extensas zonas urbanizadas que hoy se contemplan en ese país.

Una de las experiencias más interesantes de la aplicación de las políticas mandadas del programa New Deal fue emprendida por la Tennessee Valley Authority, una ambiciosa iniciativa del gobierno de Roosevelt para fortalecer esa zona del sur del país, que se sustentaba en una inmensa inversión pública tendiente a incorporar una amplia infraestructura para el desarrollo de esa región especialmente pobre.

A pesar de ello, y como ya he señalado, estas acciones de reconstrucción de la economía durante la gran depresión no fueron muy bien acogidas por los ideólogos más conservadores del sur estadounidense, que veían cómo se gestaba un escenario para incorporar más industria y no uno para recuperar la vida campesina surgida de la visión mítica heredada de los padres fundadores y exaltada por los intelectuales anarquistas del siglo XIX. La mirada de estos ruralistas se alejaba hasta las antípodas del espíritu progresista que ellos mismos identificaban con todo aquello que viniera del bando vencedor en la guerra civil. Sus imaginarios se afincaban fuertemente en la sociedad medieval europea, basada en la vida en el campo, pero más que todo en la vida puritana de las 13 colonias originales en los albores de la nación. Esta visión se apoyaba, en parte, en la idea de un mundo integral, autónomo y no contaminado por otras perspectivas; se trataba de la imagen y la idea de un mundo sin divisiones y con una clara supremacía anglosajona y protestante, como aquel prevaleciente en el sur esclavista antes de la guerra civil. ¿Por qué esta visión se encendería justamente en el periodo de una de las mayores explosiones urbanas en Estados Unidos?

La respuesta quizá se encuentre en el proceso de consolidación de las urbes del este estadounidense en el periodo. Si bien la introducción de nuevas tecnologías al agro fue desplazando a los habitantes con rumbo a las principales ciudades –muchas de ellas localizadas en la zona de ocupación más antigua del país, que se correspondía con el sitio de las 13 colonias inglesas en América– para conformar una emergente clase pobre urbana, otra gran parte de los nuevos residentes de estas ciudades la constituyó una nutrida inmigración proveniente sobre todo de los países europeos, que venía a establecerse a Estados Unidos, tras feroces procesos de empobrecimiento, guerras y hambrunas, vividas en sus naciones de

origen. Es interesante el proceso social que siguió a la incorporación de estos grupos al país, que al basar su Estado de derecho en la vieja legislación británica admitía una pluralidad de naciones en el territorio y un sistema de exclusión social fundado en el origen étnico de cada habitante.

Esta situación pudo haber empujado a estas grandes masas de pobladores a agruparse y a generar pequeños sistemas económicos basados en un contrato social no escrito, pero garantizado por raza, credo y origen. La experiencia de muchos de estos pobladores, como viejos habitantes urbanos, hizo que entendieran más rápidamente las nuevas reglas del juego que planteaba la emergente sociedad urbana en Estados Unidos, lo que les otorgaba ventajas competitivas muy claras frente a los inmigrantes campesinos estadounidenses. A este hecho se unió otro muy importante: sobre todo los inmigrantes irlandeses e italianos, que constituirían una de las fuerzas más pujantes del desarrollo industrial y comercial de las ciudades del este estadounidense, llevaron consigo una importante masa de creyentes católicos a un país en su mayoría protestante. La identificación de estos pobladores con las ciudades vencedoras de la Guerra de Secesión marcaría aún más los diferendos entre los conservadores y protestantes sureños agraristas, y los católicos urbanos del norte. Esta divergencia de visiones es sin duda una que tiene en su seno conflictos religiosos del pasado europeo arrastrados hacia el nuevo mundo.

El New Deal intentó construir para el sur un escenario en el que se sintetizaran sus aspiraciones agraristas con las del progreso apoyado en la industrialización. El proyecto de Wright intentó igualmente esta síntesis al inventar una forma urbana basada en la extensión de la ciudad hasta “diluir la” en el campo. Las experiencias de los programas de la Tennessee Valley Authority –y otras utópicas o llevadas a la práctica– fueron los ingredientes de la utopía urbana de Wright. Entre ellas sobresale la realizada en Norris Town en Tennessee. Este nuevo poblado, comenzado a construir en 1934 por iniciativa de Arthur Morgan, miembro de la Tennessee Valley Authority, con base en la ideología de la mayoría de los seguidores de Roosevelt, se situó junto a una presa productora de energía y se diseñó como un enclave abierto, en fuerte contraste con la idea de ciudad. Milburn Wilson, director de la Division of Subsistence Homesteads, el organismo de la administración de Roosevelt encargado de hacer el primer programa de usos del suelo de esa nación, declaró que esta clase de iniciativas representaban un nuevo ideal, sustentado en la descentralización y el impulso de la población a la nueva frontera para alcanzar un mejor nivel de vida: “La solución del problema consiste en la descentralización de las industrias y en el desarrollo de un nuevo tipo de ciudad industrial suburbana, posible hoy en la era de la máquina” (Wilson, 1933:

50). El modelo sobre el que descansaría el plan de Norris Town y las iniciativas de Wilson fue el de las aldeas y ciudades de los mormones.

## Del mito religioso al mito agrario

Una imagen que prevalece en la ideología de los agraristas desde la época anterior a la independencia de Estados Unidos es justamente la de las comunidades religiosas como cuáqueros, mormones, amish, shakers, que intentaron –y en muchas ocasiones con bastante éxito– construir comunidades aisladas y autosuficientes adoptando los ideales religiosos del cristianismo reformista, que trataba de recuperar a las comunidades de los primeros cristianos del medioevo. La idea de un gran contacto con la tierra, la austeridad y una fuerte vida comunitaria ceñida a sus creencias y unida a una ideología que podría calificarse con justicia como protoanarquista, impulsó que estos grupos erigieran fuertes comunidades en Estados Unidos, algunas de ellas bastante desconectadas política y económicamente del gobierno de esa nación, como los amish de Pensilvania. Este modelo de vida fue tal vez una de las inspiraciones de los anarquistas estadounidenses: Thoreau, Howard, Bellamy, etcétera, pero fue también al que ellos se opusieron como lo contrario de una planeación nacional eficaz: “es evidente, a todas luces, que los nacionalistas no creen en las colonias cooperativas para difundir la fe. La razón está en el hecho de que una colonia sólo se convierte en una gran ventaja económica si forma parte de un sistema competitivo más amplio” (Howard, cit. en Buder, 1969: 397). Empero, llegó a formar parte del contenido simbólico del suburbio y de la vida a la que aspiraban sus habitantes.

Esta mítica imagen alimentada por una pléyade de escritores y filósofos del siglo XIX tuvo su epítome en la conquista de los territorios arrebatados a México después de la guerra de intervención y que formó otro gran mito: el de la conquista de la frontera. En 1893, en el marco de la exposición colombina en Chicago, Frederick J. Turner formuló en un discurso la imaginería que alimentaba las fantasías populares de anchas tierras salvajes por conquistar, de los espacios sin límite:

el desarrollo americano ha sido un continuo comienzo, un punto de partida siempre nuevo, sobre una frontera móvil. Este perenne renacimiento, esta fluidez de la vida americana, esa expansión hacia el Oeste, con toda su gama de infinitas posibilidades, su contacto continuo con la sencillez de la sociedad primitiva, alimentan y ofrecen las fuerzas que dominan el carácter de los americanos. El verdadero punto de vista para entender la historia de esta nación no es la costa del océano Atlántico, sino el gran West (Turner, 1967: 6; traducción propia).

En el mito de una ciudad sin fronteras, extensa y aposentada sobre el campo –absorbiendo de éste no sólo los recursos sino la fuerte ética de sus antiguos moradores–, jugó un papel muy importante el pensamiento de los anarquistas individualistas. En las páginas de *The American Review*, los Southern Agrarians difundieron ideas relacionadas con una justa repartición de los recursos y con igualar a los americanos en la riqueza. Haciendo eco de Jefferson y de los intelectuales estadounidenses de los años ochocientos, sugirieron que habría que imaginar una propiedad privada para cada familia estadounidense, ya que el principio de la propiedad es básico en toda sociedad democrática y, bajo esta piel, se trata de un derecho natural del hombre, relacionado con la aspiración legítima de la libertad.

Es desde esta trinchera que los intelectuales estadounidenses hacen fuertes críticas al sistema capitalista y al comunista (que consideran un hermano gemelo del capitalismo por su ansia de poseer todos los medios de producción), estableciendo la necesidad de una tercera vía que se fundamente en una más justa distribución de la riqueza. Estos postulados, que ya en los albores del siglo XX florecían en Europa y circulaban en el ámbito de los intelectuales agraristas estadounidenses, se apoyaron cuando menos en los trabajos de Hilaire Belloc, quien, en 1911, publicó un manifiesto para la instalación de una sociedad agraria, y de G.K. Chesterton, fundador de la revista *G.K.'s Weekly*, del Distributist Movement, cuyos textos, como los de Belloc, remitían a la sociedad agraria de la Alta Edad Media como modelo ideal de vida para las naciones. La cercanía de estas tesis con las de los nacionalismos europeos, que tomaron gran fuerza en esa época, es muy sugerente y tal vez explique el giro suprematista con el que se identificarían estas ideas tiempo después.

Para la década de 1920, estas nociones anclaron en un experimento anarquista acaso respaldado por las ideas expuestas por Thoreau en *Walden*, pero cimentadas en un pensamiento social más sistemático, fundado en el movimiento distributista. Ralph Borsodi, autor de dos influyentes libros que rechazaban abiertamente la civilización urbana prevaeciente –*This Ugly Civilization*, de 1929 y *Flight from the City*– y autoexiliado de Nueva York, edificó una finca autosuficiente para él y su familia, que luego daría lugar a la construcción de la comunidad de Sufren, una ciudad “completamente autosuficiente y con una producción casera de alimentos, tejidos y confección, con artesanía de madera y metal. Una propuesta de vida integrada que lleva al replanteamiento de la estructura de la sociedad; un ideal de descentralización donde la familia vuelve a ser el centro de la vida asociada y comunitaria” (Ciucci, 1975: 351).

Más tarde, Wright reflexionaría sobre la experiencia de Borsodi, justificando el abandono de las ciudades tal y como eran en ese turbulento tiempo y lo que podría ser un nuevo y mejor mundo para todos:

Las ciudades son grandes bocas, Nueva York es la mayor boca del mundo. Con una distribución general de alimentación y bienes de consumo sobre toda el área de un terreno agrícola, uno de los elementos vitales que apoyan la construcción de la ciudad desaparece para siempre, disolviéndose en el suelo de donde proviene: productos locales que encuentran un beneficio inmediato y directo, mientras que antes era necesario un beneficio que pasaba por varias manos (Wright, 1953: 193; traducción propia).

La convergencia de las ideas anarquistas de Wright con la ideología de los Southern Agrarians fue admitida por la crítica especializada, con lo que aquéllos llegarían a calificarlo –gracias al proyecto visionario de Broadacre City– como un profeta que anunciaba un modelo urbanístico en el cual llevar a cabo sus ideales de vuelta a las comunidades sostenidas en la tierra y de plena distribución de la propiedad.

Pero las ideas anarquistas y agraristas metidas hondamente en la mítica Norteamérica, se enfrentarían al gran progreso tecnológico que iban alcanzando las industrias y los hombres de ciencia en las ciudades que tanto repudiaban los intelectuales de raigambre anglosajona-protestante. Al igual que el pionero en la extensa y móvil frontera de Turner, enfrentado al agreste mundo nuevo, el ingeniero, creador de las megaconstrucciones y de las más portentosas máquinas, era un héroe en los imaginarios de la gente. De entre los más grandes héroes estadounidenses del inicio del siglo XX es posible contar como el más avezado al industrial Henry Ford. Este fabricante de automóviles propuso al gobierno estadounidense en la década de 1920 una ciudad ideal, Muscle Shoals, que, cuadrando con las ideas distributivistas y de los agraristas, incorporaba el componente tecnológico que era reclamado por los utopistas de finales del siglo XIX.

## **La utopía y su componente tecnológico: la ciudad ideal de Ford en la concepción de Broadacre**

Uno de los antecedentes del programa urbano desarrollado por Ford sin duda lo constituyó la utopía de William Dean Howells, *A Traveler from Altruria*. En este popular libro, el autor propone una nación basada en la destrucción de los monopolios, la cooperación, el altruismo y la utilización de la tecnología para aumentar el bienestar humano. Siguiendo a los intelectuales del siglo XIX, Howells parte de una dura crítica a las ciudades envenenadas y pestilentes por tanta contaminación, así como por el sistema social prevaleciente, cimentado en la exclusión de unos habitantes pobres por otros habitantes ricos, para de ahí dibujar un nuevo mundo que, tras el arribo de la *Commonwealth*, habría abandonado este escenario en pos de un sistema con una estructura más funcional y “moderna”:

capitales, una para cada región de nuestro país y una para todo la Commonwealth [...]. En las capitales se encuentran las universidades, los teatros, las galerías, los museos, las catedrales, los laboratorios y los invernaderos, y las aplicaciones de cada arte y ciencia, así como los edificios administrativos [...]. En las capitales todos los transportes, sean de ocio o de trabajo, están basados en la electricidad, y la capital de cada región se une a los pueblos que se reparten por los cuatro puntos cardinales por medio de veloces trenes eléctricos [...]. Los pueblos están habitados principalmente por quienes prefieren la vida rural; son aldeas de agricultores [...]. La casa es el verdadero corazón del sistema altruriano [...] en ella un hombre nace, vive y muere, junto a su familia, y de nuevo poseemos aquel dulce sentido de la vecindad, de la hermandad que consagraba la edad de oro de la primera república cristiana [...]. Las máquinas, enemigas y dueñas, una vez del trabajador, son ahora sus amigas y esclavas (Howells, 1968: 187-195; traducción propia).

Para Ford, un programa urbano que incorporara el arquetipo perdido de una nación bien distribuida y poblada por habitantes libres, como lo establecían los ideales de los Southern Agrarians y de los míticos padres fundadores de la nación, necesariamente tendría que integrar la nueva tecnología, descentralizar a la industria y llevarla hasta los más remotos confines de la nación, pero a la vez desconcentrar el capital; hacer pequeños talleres en cada comunidad, atendidos por los habitantes, para que éstos recobraran el fruto de su trabajo. Se trataba, en el fondo, de un programa dirigido a terminar con la explotación de los grandes capitalistas. Pese a que este plan tenía muchos puntos de contacto con el programa para la recuperación de Estados Unidos propuesto por Roosevelt, y de que fue hecho con bastante anticipación a aquél (1921), fue tratado con dureza por los congresistas, que veían en el plan de Henry Ford una escaramuza para hacerse de tierras baratas y ricas por un largo tiempo y prácticamente de regalo, y que advertían el peligro político de que el rico y popular industrial pudiera colarse hasta la Casa Blanca si alcanzaba el éxito proyectado. Los viejos industriales del sur no apoyaron la propuesta que llevaría a la industria a una de las zonas más pobres del sur estadounidense en uno de los márgenes del río Tennessee e hicieron que el gobierno dejara definitivamente la propuesta a la deriva.

En julio de ese mismo año, Ford presentó una nueva propuesta basada en recursos de la industria y en un arriendo de las tierras del lugar por un largo periodo; él correría con los gastos de la construcción de las instalaciones para la extracción de nitratos para fabricar fertilizantes y la extracción de metales para sus fábricas de automóviles. W. Norris, en el 67° Congreso, durante la presidencia de Roosevelt, planteó serias dudas sobre el carácter desprendido y benefactor de

la empresa de Ford y lo acusó de querer llevar a cabo una instalación industrial para su beneficio a costa de inversión pública, con lo que se generaría una de las mayores controversias políticas de la década de 1920.

Por su parte, los defensores del plan de Ford rescataron las ideas expuestas por los agraristas del sur al considerar que era una de las maneras más dignas de devolver la propiedad de la tierra a cada habitante, y de hacer autosuficiente alimentariamente a la clase trabajadora estadounidense. Wright, después de conocer el plan para la ciudad ideal Muscle Shoals, opinó que

...Ford es un hombre de quien el futuro tiene derecho a esperar algo que vaya más allá del sentimentalismo. Es un hombre de sentido común. Es un hombre que ha dado realmente una gran contribución a nuestro país. Tiene ideas de éxito. Su propuesta para Muscle Shoals fue una de las mejores cosas que yo he conocido para solucionar una mecanización excesiva [...]. ¿Qué hacer con el hombre ligado a la máquina? La propuesta de Ford fue descentralizar la industria. Si hubiese podido llevar a la práctica Muscle Shoals, habría creado una gran cantidad de pequeños talleres. Su intención era desmembrar la gran industria. Quería volver a colocar al hombre sobre la tierra. Habría dado a cada hombre un par de acres de tierra en propiedad. En verano los hombres trabajarían la tierra. En invierno irían a trabajar en las máquinas del taller, simplificadas de tal modo por la mecanización que no necesitarían trabajar en la fábrica más que cinco o seis meses al año (Wright, 1941: 114; traducción propia).

Diez años después de que se expuso la propuesta de Muscle Shoals al gobierno estadounidense, en plena crisis económica, Ford diseñó otro plan para dotar de tierras a los obreros de Detroit con el fin de provocar el surgimiento de comunidades autosuficientes sustentadas en la práctica de la agricultura en 50 000 pequeños huertos, los cuales, según el plan de Ford, serían plantados en la ciudad, y anunciaba al gobierno que a partir de 1932 ningún empleado de Iron Mountain de Michigan podría conservar su empleo si no combinaba su trabajo en la fábrica con el cultivo de un huerto familiar. El plan de Ford para Muscle Shoals, aun y cuando nunca fue ilustrado por él, se fundaba en la hipótesis de una ciudad extendida por espacio de 75 millas, mucho más grande que Detroit en esa época, proyectada como una ciudad lineal, como la definida por Soria y Mata, que llevaría serpenteando por el campo una ciudad difusa poblada de huertos y en la que el acceso a los servicios se facilitaría mediante una intensiva utilización del automóvil. La propuesta de Ford era la de una tremenda descentralización, la de la ruptura de la ciudad tradicional, basada en una geometría radial concéntrica, con una fuerte identidad con un espacio social piramidal, que además en esa

época era idealmente densa y caótica, y la sustituía por la imagen de una ciudad sin centro, en la que predominaba el paisaje natural.

En su edición de septiembre de 1922, la revista *Scientific American* ilustró la idea de Ford con un curioso mapa en perspectiva de la ciudad de 120 kilómetros de extensión, en el cual se observa una pequeña ciudad radial rodeada completamente por hipertrofiadas carreteras bordeadas de árboles. Sobresale en esta imagen, que podría remitir a los paisajes de la escuela flamenca del siglo XVI, un interminable horizonte de campos sembrados y otros muy cercanos a la villa principal. Para resaltar la idea de la descentralización, el artista anónimo de la utopía fordista situó aguas arriba de la ribera del Tennessee otro centro de población bordeado por la omnipresente autopista.

Cada uno de estos subcentros de Muscle Shoals estaría rodeado totalmente por anchas carreteras para la circulación de automóviles. De la zona central de cada nodo de la ciudad utópica de Ford surgían, hacia todas las direcciones, grandes avenidas radiales que se integraban, mediante troncales bien diseñadas, a la vía de circunvalación y ésta a la autopista ribereña. Del otro lado del río Tennessee se insinúa, con el trazo de otras autopistas estructuralmente similares a las que ocupan el primer plano de la perspectiva, la posibilidad de una urbanización paralela y relacionada con Muscle Shoals, que pudiera extenderse igual que la ciudad proyectada.

La representación de la utopía de Ford permite imaginar una superficie mucho más grande que los ambiciosos –para esa época del siglo XX– 120 kilómetros de extensión de la urbe. Sugiere que la ciudad podría ser tan extensa como el río, conectar los campos sembrados y convertir este medio agrícola en una nueva ciudad sólo con introducir vías de comunicación. Las iniciativas de reconstrucción de la economía alemana en la década siguiente a la presentación de este proyecto partieron de un colosal programa de construcción de infraestructuras similares. De pronto, en medio de un campo sembrado o de un viejo bosque se construía una autopista, además de túneles y puentes sobre cañadas y a través de las montañas. Hoy, una visión satelital de vastas áreas del río Rin podría ilustrar con facilidad la vieja utopía de Ford. Muscle Shoals quizá fue uno de los motivos principales para que Wright proyectara su ciudad agraria: las coincidencias conceptuales entre estos dos modelos son muy importantes, toda vez que se introducen en el corazón de la tesis agrarista de la recuperación de la dignidad de la vida de los campesinos y la de la intensa utilización de una tecnología ubicua y que haga funcional y viable una ciudad con la capacidad de dotar a cada uno de sus habitantes de tierra suficiente para alimentarse. Wright destaca esto precisamente en uno de sus visionarios escritos sobre la ciudad futura:

Únicamente cuando la ciudad se convierta en algo pura y simplemente utilitario, podrá alcanzar ese orden que es belleza, y esa sencillez que la máquina en manos competentes puede ofrecer egregiamente como un servicio para el hombre. Esto puede ser dejado en manos de la máquina. Ésta, *la única máquina ideal posible*, vista como *ciudad*, será invadida a las diez y abandonada a las cuatro, tres días a la semana. Los otros cuatro días de la semana se dedicarán a los problemas más o menos agradables, de una vida que discurre en otro sitio y en las condiciones naturales del hombre. Las líneas que dividen la ciudad del campo están, ahora, desapareciendo gradualmente, así como también sus diferentes condiciones. El campo absorbe la vida de la ciudad, así como la ciudad se retrae en las actividades utilitarias que pueden justificar, por ahora, su existencia. También la concentración con fines utilitarios, como ya hemos dicho, ha de desaparecer, como resultado del empuje de la descentralización de la industria. Muy pronto ya no será necesario concentrar a las masas por cualquier motivo. La unidad individual, agrupada sobre el terreno, crecerá más fuerte en una libertad trabajosamente conquistada y obtenida, en primer lugar, por aquellos elementos de la ciudad no prostituidos por la máquina. Henry Ford afirmó esta idea en su plan para el desarrollo de Muscle Shoals. Incluso la pequeña ciudad es demasiado grande. Será sumergida, gradualmente, en el desarrollo general no-urbano. El ruralismo, como forma distinta del urbanismo, es americano y verdaderamente democrático (Wright, 1953: 191-192; traducción propia).

La visión de una ciudad extensa a costa del uso intensivo del automóvil chocaba con la tendencia a la centralización de los grandes industriales del noreste y de los sucesivos gobiernos de esa nación. Ni siquiera Roosevelt en la elección de 1932 pudo frenar el ansia centralizadora de los gobiernos que le precedieron, pese a lo que, tras la introducción de importantes redes carreteras, el automóvil se impuso como la única respuesta razonable para el impostergerable surgimiento de extensas ciudades que llenarían vastos ámbitos rurales, transformando definitivamente las condiciones de vida del campo en Estados Unidos. Así, el agro sería la última gran frontera en su epopeya conquistadora de casi un siglo.

## Imaginaris y experimentos tras la utopía

En este ambiente y rodeado por estos hechos históricos es que fue concebido el proyecto de Broadacre, de Wright: la tesis de una ciudad descentralizada y extensa como corazón de la mítica Usonia. La experiencia de Wright en Italia, de un campo del todo domesticado por una urbe que lo penetraba en muchos sitios,

sincopándose con los bosques y generando una suerte de paisaje completamente humanizado, lo cautivó, y fue tal vez una de las razones más fuertes de la obra urbanística del maestro estadounidense.

A su vuelta de Europa emprendió varios proyectos que serían antecedentes directos del de Broadacre, experimentos que luego formaron parte de éste. Algunos críticos de Wright suponen que, más que un planteamiento en sí, Broadacre sería una suerte de gran síntesis, un escenario ideal en el cual situar la obra del maestro, en donde se pudieran desarrollar todas las posibilidades sobre su visión acerca de la arquitectura y el urbanismo del futuro. Sus propios experimentos, por ejemplo el proyecto de 1909 Como Orchards Summer Colony, el proyecto para una manzana tipo en la periferia de Chicago (1913) o el Falansterio para un millón de personas (1921), pueden ayudar a comprender la evolución de su pensamiento urbano, que va desde el planteamiento de viviendas prototípicas y la búsqueda de la adecuación de las ideas agraristas al proyecto de una ciudad que permitiera la descentralización industrial y la introducción de la tecnología moderna –pero sin apartar a los habitantes de la vida ocupada por las labores agrícolas, el contacto con la familia y los vecinos y la buena práctica religiosa–, hasta el adecuado manejo de la vivienda para trabajadores, buscando cierto grado de concentración de la función habitacional dedicada a las clases trabajadoras.

Broadacre se presenta así, además, como la síntesis de una visión sobre una sociedad bien clasificada, en donde existiría un estamento superior al mando y estamentos inferiores encargados de la dura carga laboral que hiciera funcionar ese mundo que imaginaba. Esta concepción no era muy diferente de la estructura que se desarrollaba en las más importantes ciudades estadounidenses, de hecho, la reflexión sociológica aquí se aleja bastante de ser revolucionaria o de señalar las debilidades del sistema prevaleciente en Estados Unidos. La experiencia de Wright con clientes de la clase media alta en Chicago y otras regiones del país, y su acendrado conservadurismo puritano, anglosajón y protestante, lo obligaron a adoptar una postura que defendiera ese mundo que se perdía con el ascenso de los advenedizos inmigrantes que, en masa, transformaban las mayores capitales del continente.

Con todo, el trabajo de planeación de Broadacre muestra la gran imaginación de Wright para detallar innovadoras formas de utilizar el espacio como la respuesta antiurbana que esperaban los ideólogos del agrarismo y todas las fuerzas que pugnaban por un cambio estructural profundo en Estados Unidos. La mirada de Wright se volcó sobre las ideas de Belloc, Turner, Thoreau, Emerson, en la búsqueda de una vida idealmente autónoma, autosuficiente y sujeta a un gobierno pequeño. La individualidad anarquista expuesta en la tesis de Broadacre se deja

ver en la búsqueda de asentar el desarrollo en la justicia social, en la igualdad en el derecho, en el respeto por las diferencias –que en muchos casos se derivaban de una posición social heredada– y en el pleno acceso a la propiedad. Las ideas de Belloc se evidencian en el hecho de que el fundamento de la planeación de Broadacre sería la familia que cuida y cultiva su tierra: “Broadacre se convierte, exactamente, en el proyecto de un asentamiento humano basado en la hipótesis jeffersoniana de autogobierno” (Ciucci, 1975: 365).

La huida al campo, el abandono de la ciudad, esbozados en el programa anarquista de Thoreau, Wright los invierte al hacer que el campesino –habitante ideal de su utópico planteamiento– extraiga de la ciudad lo que necesite y lo use para su beneficio, pero sin abandonar las bondades de una vida cercana a la naturaleza. Este proyecto, no obstante, es bastante pragmático, pues se presentó justamente en el momento en el que la gran crisis de 1929 hacía que el gobierno volviese sus ojos hacia una reestructuración del sistema de vida en el campo, apoyándose en la creación de una serie de comunidades autosuficientes.

Pero lo establecido por Wright estaba muy distante de las tesis centralistas de Roosevelt, pues “Broadacre y Usonia, de hecho, permanecen aisladas y autónomas, individualistas, encerradas en una cultura que es la cultura de Wright; alrededor hay un territorio indiferente, regulado y controlado por leyes extrañas” (Ciucci, 1975: 367). Broadacre se funda en la idea de la descentralización y de la destrucción del gigantismo de la ciudad estadounidense: “casas pequeñas, industrias pequeñas, escuelas pequeñas, una pequeña universidad, pequeños talleres, pequeñas haciendas. Pero la descentralización general debe acompañarse de la reintegración arquitectónica” (Ciucci, 1975: 367). En términos espaciales, se trata de un cuidadoso programa de subdivisión que se basa en la Retícula Territorial Nacional propuesta por Jefferson, que intentó parcelar de manera equitativa el territorio, pero que precisó la localización de los principales lugares públicos (un estadio, un teatro, la universidad), así como el sitio de vivienda de las clases acomodadas, basado en el modelo de Taliesin, que pretendía crear habitaciones autónomas y dedicadas al cultivo de las actividades del espíritu, junto a las labores de autosustento a partir de la práctica de la agricultura en una escala doméstica.

Aunque Wright soportaría su programa de movilidad urbana en el uso intensivo del automóvil, para lo cual destinó en la planificación vías bien preparadas para el tránsito a altas velocidades, es sorprendente que incluya unos ubicuos helicópteros de aspas retráctiles y dentadas y con cabinas en forma de burbuja (figuras 3, 4 y 5), que inducen a pensar en un escenario que mira más allá de la estrechez tecnológica que en ese tiempo vendían las fábricas, con lo que su enfoque se antoja de un futuro más lejano que el definido por los maestros europeos de la

época, que retratan aviones biplanos volando entre los blancos y aislados bloques de habitación, que ahora hacen recordar con nostalgia a Santos Dumont, los hermanos Wright o al barón Richtoffen.

Las perspectivas de Broadacre (figuras 2 y 3) se concentran en la cobertura de árboles, en un paisaje abierto tachonado de pequeñas viviendas y huertos, no obstante que la planeación responde estructuralmente a otros principios. El modelo se funda, al igual que Muscle Shoals, en la ciudad lineal:

La ciudad de Wright se apoya sobre un eje viario principal, al que se conectan todos los servicios automovilísticos y las industrias, y del que se ramifica una red secundaria que apoya la residencia y los servicios. Pero esta ciudad lineal se puede ensanchar en el territorio en cualquier dirección con la introducción de un nuevo medio de transporte, el helicóptero, que elimina la necesidad de una estructura decididamente dirigida; únicamente el tráfico a nivel del suelo, ligado al automóvil y al monorraíl, mantiene una direccionalidad determinada, a la que se reconduce siempre el conjunto de la organización (Ciucci, 1975: 373).

La planeación consideraba la ocupación de 1 400 familias, que, con una media de cinco o más miembros cada una, daría lugar a un asentamiento de 7 000 personas en promedio. Este modelo sería adaptable a las tierras del norte o del sur de Estados Unidos. Se trata de la suma de tres elementos: las vialidades, con tránsitos diferenciados; los parques, las instalaciones fundamentales y la residencia, que incluye también a los talleres, con lo que se ofrece una solución práctica para conectar trabajo y residencia, y descentralizar en gran medida las actividades industriales, y sólo en una pequeña fracción del desarrollo la instalación de pequeñas industrias. La faja de avenidas estaría situada justo delante de los huertos, estacionamientos y mercados, con lo que se constituye un colchón para las actividades más ruidosas y contaminantes de la calle. Tras ese filtro se localizarían las viviendas; rodeada por éstas se encuentra la zona de parques, escuelas, centros comunitarios, centros de investigación; y, en la parte más recóndita del desarrollo, las viviendas de lujo (figura 2).

Aquí, el valor de la casa no sólo dependería de su tamaño intrínseco, sino de su ubicación. El tamaño de la casa, más que con la cantidad de ocupantes, estaría relacionado con el número de automóviles que la familia posea. De hecho, para Wright, esta posesión es uno de los inventos clave para hacer posible la ciudad extensa que imagina. Sin el auxilio de tres inventos desarrollados hasta niveles industriales en los albores del siglo XX: la electricidad y las comunicaciones (teléfono, telégrafo); el automóvil y los medios de transporte motorizados, y las

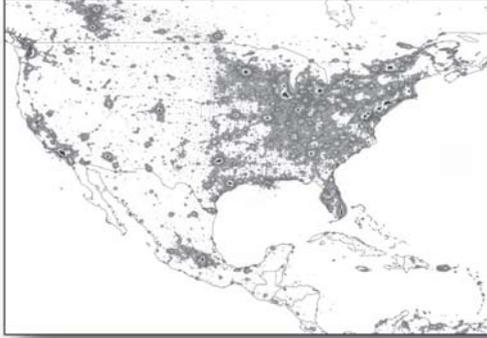


FIGURA 1. La posible evolución de la ciudad-red del este de Norteamérica. Las áreas en negro son las mayores aglomeraciones urbanas, seguidas por las áreas en diversos tonos de gris, que señalan aglomeraciones menores y sus áreas de influencia o de futuro crecimiento hasta hacer surgir una gigantesca ciudad-red en un plazo relativamente corto respecto a la escala de tiempo de desarrollo de las ciudades. Ésta es una ciudad multinacional que podría abarcar desde la frontera de Canadá con Estados Unidos al Norte, hasta la frontera mexicana-estadounidense en el noreste de México. Nótese en este contexto la conurbación Reynosa-McAllen-Matamoros-Brownsville en la frontera mexicana y el área de rururbanización difusa desde Winnipeg en Canadá hasta la frontera con Estados Unidos.



FIGURA 2. Maqueta de Broadacre City, utopía urbana de F. L. Wright

máquinas expendedoras de productos situadas en las ubicuas estaciones de servicio, Broadacre no sería posible.

Hay un énfasis puesto en la descentralización de las funciones. La ciudad extensa de Wright sería, así, un sueño de democracia y justicia social. Pero como tal visión se anclaba con tanta fuerza en la tradición anarquista, acaso inspirada en el pensamiento político de los padres de la nación, Broadacre se convertiría en paralelo en la ciudad del individuo. ¿Cómo empatar el proyecto de la vuelta a la vida local, a la pequeña comunidad y la familia, con lo potencialmente *sociófugo* del proyecto vital anarquista y de una ciudad diluida en las extensas praderas y montes? ¿Cómo pretender una recuperación del mito agrario en medio de máquinas automáticas, de un desplazamiento del contacto con cualquiera, fuera de los habitantes de la propia casa?

## El proyecto político y social bajo Broadacre

El proyecto político tras la puesta en marcha de Broadacre consistía en cinco sencillas fórmulas: 1) el uso intensivo de la electricidad, que extendería sus redes hasta los rincones más apartados y llevaría el progreso a todos de manera equitativa, igualando la cuota energética y evitando concentrar la producción de la energía alrededor de las grandes y tradicionales zonas de industrias; 2) la garantía del derecho a la tierra suficiente para que cada familia tuviera la posibilidad de

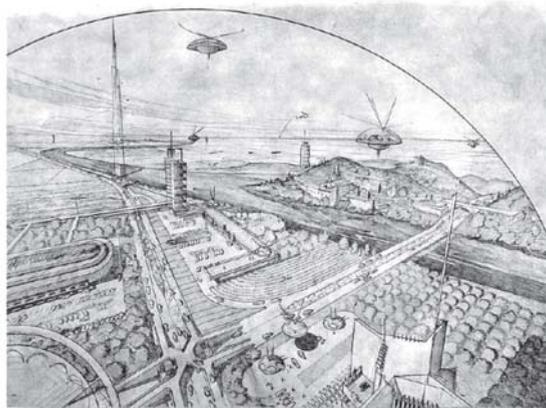


FIGURA 3. Imagen de Broadacre City, utopía urbana de F. L. Wright

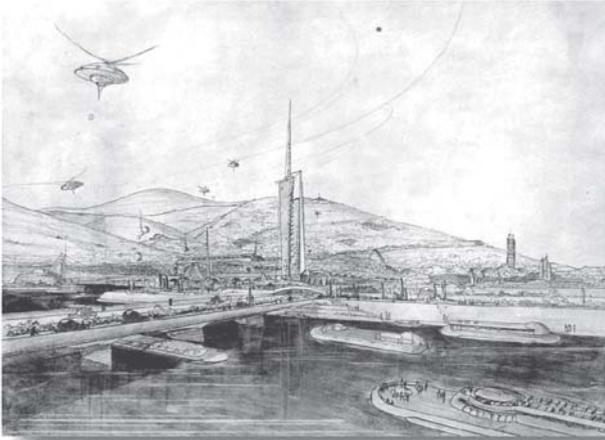


FIGURA 4. Imagen de Broadacre City, utopía urbana de F. L. Wright

ser autosuficiente en la alimentación, jurídicamente responsable y beneficiaria de un derecho *ad perpetuam*, y liberando a la persona del pago de gravámenes por la posesión (abolición del *single tax*); 3) la integración del campo y la ciudad extendiendo hacia uno y hacia la otra los beneficios de ambos, como el aire puro del campo, contra los beneficios económicos y sociales de la vida urbana; 4) la abolición del gobierno, en última instancia, o cuando menos que el gobierno central cediera poder frente a los gobiernos locales; y 5) una difusión del bienestar, para que cada trabajador se convirtiera en un exitoso capitalista.

Ello abriría el escenario para el planteamiento –cuando menos teórico en esa época, pero brutalmente real en el presente en vastas zonas del territorio de Estados Unidos– de una ciudad ilimitada, extendida linealmente a través de una red de caminos que, enlazando primero puntos de alta concentración urbana, con el tiempo se convertirían en espinas dorsales de una urbanización lineal. Por otra parte, el plan para extender esta ciudad más allá de los caminos principales, hacia el ancho territorio compartimentado por la Reticula Territorial Nacional, indujo a Wright a plantear la imagen de una urbanización plena, no ceñida a la estructura de la red de los transportes.

A la larga, estas ideas harían visible la tendencia de la ocupación del territorio a partir del desarrollo de la red de caminos. Diríamos que esta red originaría la forma urbana extensa primero a su vera, estableciendo un “cilio” de urbanización entre nodos con mayor densidad y extensión, pero, pasado el tiempo, fijando la posibilidad de expandir la red primaria a otras redes secundarias y terciarias pero

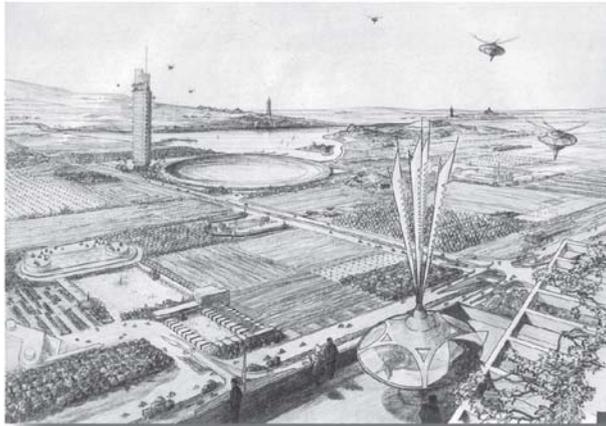


FIGURA 5. Imagen de Broadacre City, utopía urbana de F. L. Wright

dependientes en gran medida de la primera urbanización lineal obligada por la presencia de la red de interconexión entre los centros de población más viejos. Esta urbanización lineal más compleja podría, en última instancia, ocupar el territorio entre los centros urbanos conectados, erigiendo inicialmente una ciudad de bajísima densidad extendida por el campo otrora salvaje o dedicado a las labores agrarias.

## Conclusiones

Es importante ver cómo, a la vista de los desarrollos urbanos recientes de diversas regiones planetarias (figura 3), como los que he mencionado en este trabajo y en otros que lo preceden, ahora este proceso resulta ser la lógica de ocupación del territorio en muchas de estas regiones, lo que hace pensar que el desarrollo de las ciudades-red va tomado de la mano del de la infraestructura y las tecnologías del transporte. En un entorno dominado por los asentamientos rurales y por la visión que se genera en estos confines de poca dependencia y prácticamente auto-gobernados en muchos asuntos de la vida civil, resulta interesante cómo se previeron muchos de estos procesos en esa síntesis del pensamiento de toda una época y de un lugar que representa el proyecto de Broadacre, de Wright. Esta anticipación perfiló los elementos más significativos y visibles de los procesos de creación de estas ciudades-redes planetarias de las que ahora somos testigos. Podría

adelantarme sugiriendo que el proyecto de Wright representa un programa morfogenético al cual acudió una buena parte de la civilización occidental para desarrollar sus formas urbanas y las de los territorios que aculturaba, aunque esto es pretender demasiado.

Es evidente que lo que representa Broadacre es una confluencia, una síntesis de los programas que los pensadores y creadores de toda una época acotaron como las posibilidades de la vida que luego tomarían cuerpo precisamente en la materialización de las moradas de las generaciones posteriores. Los factores que contribuyen al desenvolvimiento de las peculiares formas urbanas que ahora vemos emerger son el gran auge de los movimientos emancipadores de las postrimerías del siglo XVIII; la búsqueda de la insumisión ante el poder omnímodo y hereditario de las rancias aristocracias; el despliegue de pensamientos orientados a ver al ser humano como igual en cuanto a sus derechos y obligaciones, que cristalizarían en las repúblicas federales y centrales del siglo XIX; el importante avance de las comunicaciones y de fuentes de energía vastísimas; la acumulación de riquezas producto de prácticas capitalistas que, en muchos casos, sojuzgaron y sumieron en la miseria y la esclavitud a grandes poblaciones del planeta; el desarrollo de nuevos materiales y procedimientos de fabricación; la paulatina disolución de los antiguos lazos de sujeción de los clanes y otras formas tradicionales de agrupación

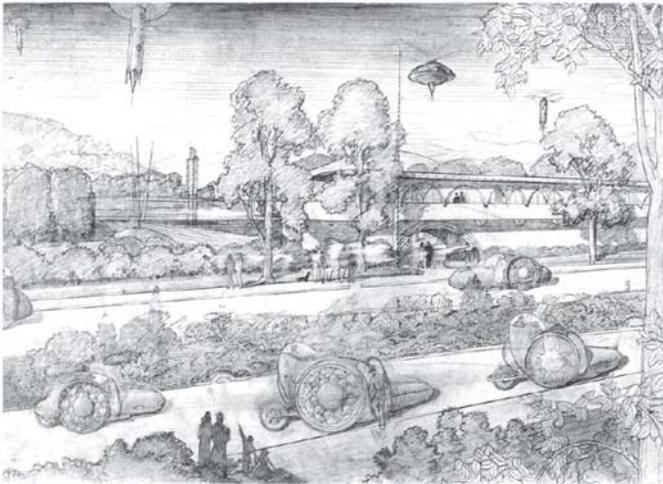


FIGURA 6. Imagen de Broadacre City, utopía urbana de F. L. Wright

de fuertes comunidades de base local; la ampliación de las redes comerciales, con la hegemonía final de un sistema financiero amenazante; y la supremacía de expresiones culturales emanadas de esos centros de poder planetarios identificados con los lugares de mayor acumulación de la riqueza y el bienestar. Todo ello forma parte de ese programa morfogenético que en la actualidad hace que la lógica de desarrollo tenga tantos puntos de confluencia y semejanza estructural en regiones civilizatorias diferentes por su origen y desarrollo histórico.

## Bibliografía

- Bauman, Zygmunt  
2003 *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*, Gedisa, Barcelona.
- Beck, Ulrich et al.  
1999 *Un nuevo mundo feliz*, Paidós, Barcelona.
- Buder, Stanley  
1969 "Ebenezer Howard: the Genesis of a Town Planning Movement", en *Journal of the American Institute of Planners*, vol. XXXV, núm. 6, noviembre, pp. 390-398.
- Ciucci, Giorgio  
1975 "La ciudad en la ideología agraria y Frank Lloyd Wright", en Giorgio Ciucci et al., *La ciudad americana. De la guerra civil al New Deal*, Gustavo Gili, Barcelona, pp. 295-385.
- Department of the Interior  
1918 *Annual Report*, 30 de junio de 1918, p. 11.
- Friedmann, John  
1997 "Futuros de la ciudad global: el rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico", en *Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, vol. 23, núm. 70, diciembre, pp. 39-57.
- Howells, William D.  
1968 *A Traveler from Altruria*, Hill and Wang, Nueva York.
- Huntington, Samuel  
1997 *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, Simon & Schuster Trade Paperbacks, Nueva York.
- Klein, Naomi  
2002 *No logo*, Paidós, Barcelona.
- Muntañola, Joseph  
1974 *Arquitectura como lugar*, Gustavo Gili, Barcelona.

Narváez, Adolfo

2006 *Ciudades difíciles. El futuro de la vida urbana frente a la globalización*, Plaza y Valdés, México.

2008 “Aproximación al análisis del dibujo espontáneo en la representación de la arquitectura y la ciudad”, en *DADU*, vol. 2, núm. 1, abril, pp. 213-217.

Rifkin, Jeremy

1994 *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*, pról. Robert Heilbroner, Paidós, México.

Turner, Frederick J.

1967 *La frontiera nella storia Americana*, Il Mulino, Bolonia.

Wilson, Milburn L.

1933 *Farm Relief and the Domestic Allotment Plan*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

Wright, Frank Lloyd

1941 *Frank Lloyd Wright on Architecture, Selected Writings (1894-1940)*, ed. e introd. de Frederick Gutheim, Duell, Sloan and Pearce, Nueva York.

1953 “Modern Architecture. 6: The City”, en *The Future of Architecture*, Horizon Press, Nueva York, pp. 191-193.