



(Fotos, Gómez.)

## LAS CIUDADES DE HOY

Alfonso García Valdecasas.

Cuando se trata del crecimiento de una antigua ciudad, la falta y nueva racionalidad del cuadrículado contrasta con la ciudad vieja. A veces se conlleva con ella; a veces la invade y la destroza. En Madrid, el barrio de Salamanca es un modelo de esa ciudad cuadrículada que ni sigue curvas del nivel ni agrupa topográficamente. Pero fué todavía un barrio concebido con una cierta nobleza y amplitud. Los cuadriláteros de las manzanas de muchas calles tenían en sus interiores grandes patios, verdaderos jardines, y el nivel de edificación, las cuatro o las cinco plantas, daban holgura y dignidad a toda aquella construcción. Paulatinamente van desapareciendo esos jardines interiores en el barrio de Salamanca y paulatinamente las viejas casas elevan uno, dos o tres pisos, los que pueden resistir, o casi no pueden resistir, los viejos cimientos. Las nuevas se hacen ya con patios estrechísimos y con una elevación cada vez mayor. No digamos algunos barrios nuevos de Madrid, anunciadísimos, que agobian la ciudad con sus construcciones macizas y no tienen hoy disculpa ante las necesidades de una buena ordenación urbana.

Todo invento humano, toda transformación tiene siempre su lado sombrío. La enorme potencia que significa el desarrollo de la industria va a repercutir por lo pronto (un por lo pronto duradero) de manera perniciosa sobre las ciudades. El estilo, falsamente racional, de la ciudad cuadrículada ha hecho su daño en muchos sitios.

Una ciudad como Granada, que a través de los siglos había sabido combinar los más distintos estilos en una armonía urbana, sufrió graves agresiones por la influencia del mundo industrial y del nuevo estilo de la burguesía europea. No es un azar que la Gran Vía de Granada coincida con el desarrollo de la industria azucarera granadina. Hay hallazgos y conquistas que se pagan muy caros a veces. No hay, con todo, que condenar en bloque; lo que hay que hacer es discernir, aprender el daño que hayamos podido causar para impedir que pueda repetirse en el futuro. El fin de siglo europeo fué, además, de un pésimo gusto arquitectónico. Sin afán genuino de creación artística, no supo responder por lo pronto al reto de los nuevos materiales, el hierro, el cemento, etc. Por todas partes brotan chalés a la suiza, o palacetes moriscos, o villas a la italiana, o falsos góticos y falsos renacimientos. De todo ello podríamos encontrar algunos ejemplos en Granada.

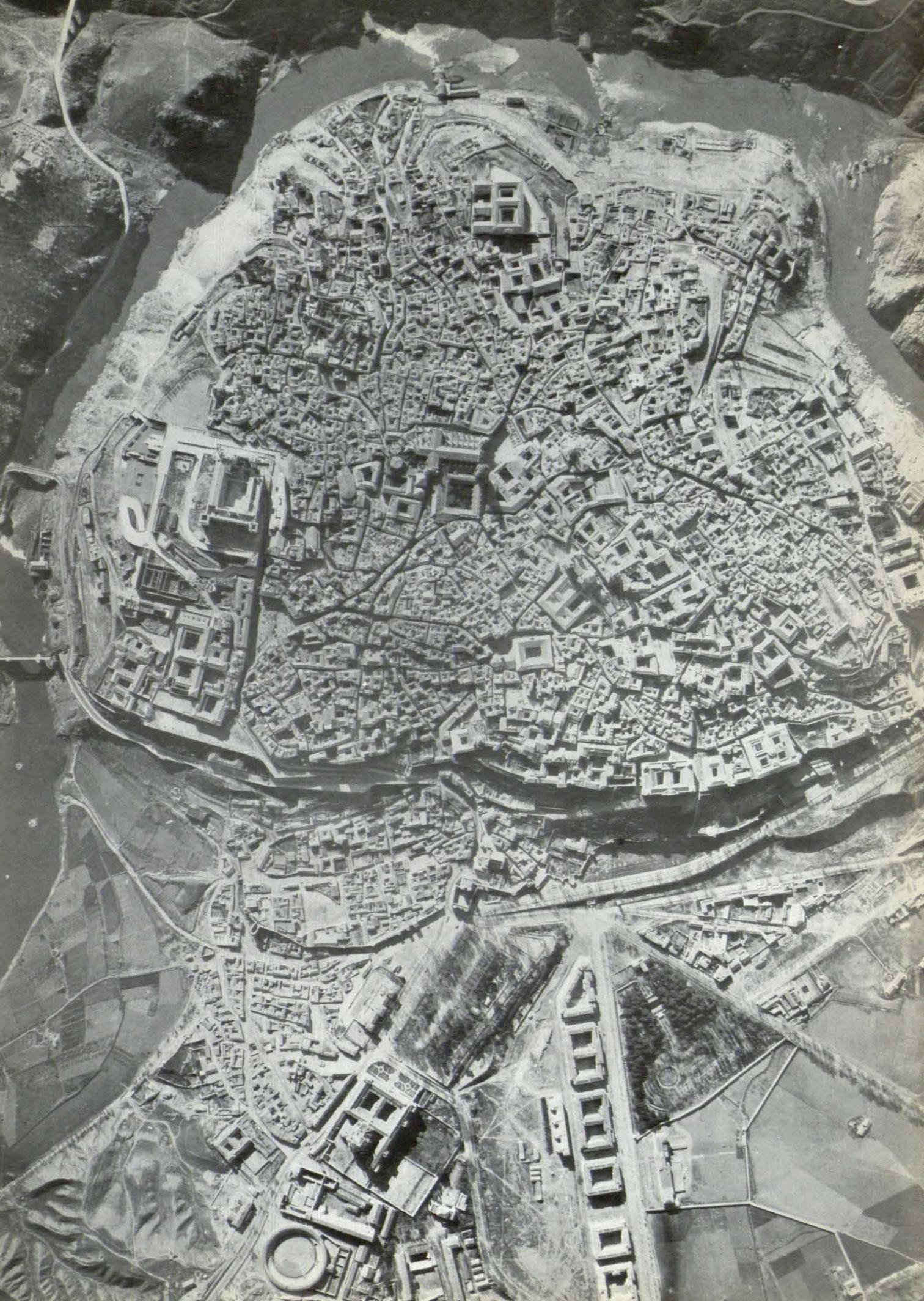
#### NO HAY PLAZA PUBLICA CON FUNCION HISTORICA

El daño producido a las viejas ciudades no termina ahí. El desarrollo industrial y técnico va a crear otros graves problemas a la ciudad contemporánea. En primer lugar, el crecimiento ha sido tan fabuloso, que todo el viejo esquema de la ciudad con un centro o plaza pública, con un foro o lugar donde reunirse, se fué con el viento. Ya no hay plaza pública con su función histórica: ahora hay altavoces, radio, televisión. Ahora no es preciso encontrarse en el foro o plaza para hablar. La comunicación telefónica ha multiplicado los contactos verbales sin moverse. Tampoco hay que reunir a la gente para dirigirle la palabra. La radio y la televisión llegan a los hogares, no ya de la ciudad misma, sino de todas las ciudades y pueblos.

#### LA CIUDAD PERFECTA SEGUN PLATON

A cambio de ello, estas formas de comunicación tienen algo de mutilado y deficiente frente a las tradicionales de presencia humana en su plenitud. La ciudad vieja no podía ser de un excesivo número de habitantes. Platón, al planear la ciudad perfecta, la limitó a no más de cinco mil y pico de ciudadanos. Pero el crecimiento industrial y urbano es de tal índole, que hoy existen ciudades, como Tokio, de más de veinte millones de habitantes, y habrá pronto ciudades que tengan el número de habitantes que tiene España. Si Nueva York no llega a los veinte millones, es porque administrativamente no figuran en el territorio del mismo; pero el complejo urbano que forma y enlaza con otros limítrofes es superior a ese número. Se pregunta uno entonces si realmente podemos manejar un mismo concepto para aplicarlo indiscriminadamente a la forma de convivencia en la que todavía estamos la mayoría de nosotros y a esas formas de aglomeración a las que estoy aludiendo.

Hay una pequeña y magistral novela de Jules Romains que se titula *Violación de fronteras*. Es una novela corta narrada en primera persona. El protagonista, que vivía en Rotterdam, había sufrido el bombardeo de mayo de 1940, en que fué totalmente aniquilado el centro de la ciudad. Lo había sufrido escondido en un sótano, sintiendo temblar la ciudad una y otra vez sobre su cabeza. Al día siguiente, al salir al aire libre, al levantar la vista al cielo abierto, de pronto lo siente como algo hostil, odioso e irremediablemente mancillado. Siente como una necesidad de aislarse de este espacio libre; de defenderse, más que de sus peligros materiales, de la horrible significación que había tomado para él; de liberarse del sentimiento de vergonzosa impotencia de tenerlo que soportar sobre sí. Logra pasar de Holanda a Londres, sufre allí otros bombardeos, y finalmente llega a Nueva York, donde sus negocios le ofrecen un modo de vida. Y allí, ya lejos de la guerra (los Estados Unidos estaban todavía en paz), y en todo caso a una distancia de la guerra que le pone al abrigo de bombardeos, sigue sintiendo el horror del cielo. Y entonces descubre que puede llevar en Nueva York una vida totalmente subterránea, que hay calles y calles bajo el suelo, y no es un plano, sino dos y hasta tres planos superpuestos y conectados entre sí por escalas rodantes y ascensores. Las estaciones del metro, a su vez, permiten conectar estos distintos centros urbanos subterráneos, y puede encontrar acceso a través del subterráneo a hoteles bajo tierra, y puede encontrar acceso a través del subterráneo a hoteles bajo tierra, y puede encontrar cuartos subterráneos en un hotel, y puede ir a tiendas y a restaurantes



y a espectáculos y a museos y hasta a una playa subterránea, pues aquello es demasiado grande para llamarse piscina. Puede hacer toda la vida de la gran ciudad sin tener que sufrir ni un solo instante las inclemencias del cielo. No es una fantasía del novelista; lo que él describe es el Rockefeller Center y los grandes nudos de la Gran Estación Central o de la Time Square, o el Museo de Historia Natural, etc., etc. Hubo siete Troyas que Schliemann descubrió una sobre otra; pero se habían superpuesto a lo largo de los siglos. Ahora hay ciudades que empiezan a superponerse unas sobre otras en tiempo presente.



#### EXCESO DE RUIDOS Y DE LUCES

Pero volvamos a la vida en nuestra ciudad de tamaño normal. Otro inmenso daño para la ciudad moderna es el ruido. Las formas nuevas de comunicación y las técnicas de propaganda, que tienen evidentemente grandes virtualidades en su seno, encierran también enormes peligros para la paz y para la vida del ser humano. Machado definía Granada en una sola línea: "Agua oculta que llora." Uno se pregunta si en medio de tanto ruido y de tanto estruendo como padece la ciudad actual podremos escuchar todavía alguna vez ese llanto de agua granadina que ha sido, sin duda, una de las mejores fuentes de inspiración de nuestra poesía y de nuestra espiritualidad.

Hay que decir un poco lo mismo de la prodigalidad con los anuncios luminosos o con otras iluminaciones. ¡Cuidado con la electricidad! No hay juego de agua y luces que valga el discurrir del agua granadina y la luz de su cielo. Y bien está que en determinadas temporadas se procure subrayar siluetas y perfiles de la ciudad con focos; pero manejemos la luz con prudencia. Pocos granadinos pueden ser ajenos a la emoción de aquella maravillosa poesía de Ganivet:

"Cuán silenciosos dormís, torreones de la Alhambra." Los torreones de la Alhambra corren peligro de morir por falta de sueño, que sin duda no es la muerte en que ellos soñaban. Me aseguran que ya han muerto o huído los ruiseñores del bosque. Y eso cuando hay una belleza en la luz lunar y en la luz estelar de la ciudad que no causa el impacto efectista y de momento, sino que deja aquella emoción en el alma de la que puede surgir, lo que nunca surgirá de las iluminaciones artificiales, una poesía como la de Ganimet.

No podemos renunciar, ni debemos renunciar, a la técnica, pero tenemos que aprender a manejar las posibilidades que nos brinda; tenemos que saber que la técnica, en definitiva, ha de estar al servicio de un espíritu.

#### OTRO PELIGRO: LA CIRCULACION

Otra técnica que se ha desarrollado de un modo portentoso también y constituye un inmenso peligro para la ciudad. Me refiero a la técnica de la circulación. Las formas de tráfico y comunicación actuales llegan a ser a veces aterradoras. No hace muchos años estuve en la ciudad de Fez. Fez es una ciudad maravillosamente emplazada. Se fundó en el 807, después de buscar cuidadosamente el sitio adecuado, y pienso si hubo algún granadino o alguien que conocía Granada que ayudó a encontrar aquel sitio. Porque tiene ciertos parecidos con Granada. El agua en Fez es la clave de la ciudad de Granada. Erigida Fez al borde de una concha de erosión; cada casa tiene un pequeño arroyo murmurante, cada casa cuida su sector de acequia. La ciudad antigua conserva sus murallas. Hay barrios extramuros modernos, bellamente realizados, en que las calles se adornan con olivos. Pero para penetrar en la vieja ciudad hay que dejar el auto a las puertas, entrar por alguna parecida a nuestra puerta de Elvira e internarse a pie por las calles, pendientes y mal pavimentadas las más de ellas. Fué una visita en agosto, un día caluroso. Era un esfuerzo por ver todo en una ciudad a la que quizá no se va a volver jamás. Agréguese el ir en medio de una muchedumbre extraña y pululante, cuyo idioma no se entendía, cuyos rasgos y color eran de otra raza en su inmensa mayoría. Mucho andrajoso, mucho pobre, mucho seguramente hostil a nuestra manera de ser o a nuestro aspecto. Y en el centro de la ciudad, junto a la mezquita, muchos tullidos y enfermos. Mi sorpresa fué darme cuenta de que por encima del cansancio de turista y de tantos motivos de desasosiego sentía una sensación de bienestar, una especie de esponjamiento, un estado de alegría. No sabía si era el aire seco y puro, o si el rumor del agua, tan granadino, o el olor de las maderas cortadas en las calles de los carpinteros, o los atisbos de paisaje familiar entre las callejas. De pronto comprendí. Es que me encontraba en una ciudad hecha para el hombre y a la medida del hombre; una ciudad pensada para él, para que en las calles fuera el señor. Unas calles sin prohibiciones, sin discos, sin atropellos, sin ruidos de motores, sin gases que atosigaran. Recordé entonces una vieja impresión que había tenido en Venecia cuando estudiante, al recorrer aquella ciudad que tenía también ese encanto de que el hombre era dueño de andar sin la opresión del motor, de los gases y de la circulación precipitada. La verdad es que Venecia, según he leído, ya no es así, pues la multiplicación de motonaves acabó con su paz y su silencio. Pero Granada había sido así. La plataforma de Vico, de Granada, reproducida en el precioso grabado tan conocido del siglo XVII, muestra hasta qué punto Granada era así. Todavía hoy, aunque cercenada por la Gran Vía y por esa calle de Reyes Católicos que se cubrió para que pudieran andar vehículos sobre ella, quedan unas parcelas de ciudad con aquel carácter. Cuando se entra en la Alcaicería y en el Zacatín, en toda esta zona que enlaza con la catedral, se siente una especie de conformidad entre el ambiente y la propia expansión individual. Es la misma sensación que producen algunos sectores bellísimos, del Realejo y el Albaicín.

La "Carta de Atenas" reclama que el peatón tenga vías distintas del automóvil. Ninguna reforma urbana, dicen los urbanistas, puede ser más juiciosa ni abrir una era de porvenir más fértil que la que separe de una vez las zonas de curso de los vehículos de las zonas reservadas al noble andar humano. El problema, claro está, era mínimo en otros tiempos, pues el imperio del vehículo es de nuestros días. Pero si a pesar de no haber problemas quedaban zonas cerradas al acceso de carros y carruajes, la conclusión será que en aquellas viejas ciudades había un sentido de la vida ciudadana que las ciudades modernas perdieron y que ahora intentamos recobrar.

(De "Granada, la ciudad y su paisaje". Conferencia del autor en la Fundación Rodríguez Acosta.)

